

Transports dans le Grésivaudan

La Ligne GRENOBLE-MONTMELIAN

HALTE FERROVIAIRE DE TENCIN



04/05/2022

Un peu d'Histoire...

XIXe siècle

- ▶ La ligne de Grenoble à Montmélian, parfois dénommée Sillon Alpin Nord, est déclarée d'utilité publique, les 1er et 31 août 1860, où est validé « l'établissement d'un chemin de fer de Grenoble à la limite des départements de l'Isère et de la Savoie, dans la direction Montmeillan ».
- ▶ Elle est concédée à la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM) par une convention entre le ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics et la compagnie signée le 1er mai 1863. Cette convention est approuvée par un décret impérial le 11 juin 1863.
- ▶ Construite par cette compagnie, elle est mise en service le 15 septembre 1864.
- ▶ En 1896, le trajet Montmélian-Grenoble, avec arrêts à Pontcharra et Lancey, dure 1h19 ; le trajet Grenoble-Montmélian, avec arrêt à Pontcharra dure 1h12.

Un peu d'Histoire...

XXe siècle

- ▶ Menacée de fermeture dans les années 80 elle bénéficie en 1985 de l'électrification de la section entre Lyon et Grenoble prolongée jusqu'à Gières
- ▶ En septembre 1991 est mis en service le Block Automatique Lumineux (BAL) assurant l'espacement des trains circulant sur une même voie.

XXIe siècle : modernisation de la ligne

Premiers travaux

- ▶ Les premières opérations de travaux sur la ligne débutent en 2004, avec la création d'une nouvelle gare à Échirolles, ouverte le 30 août et permettant une correspondance avec la ligne A du tramway de Grenoble.
- ▶ En 2006, la gare de Lancey est rouverte et celle de Gières complètement restructurée, avec l'aménagement d'une voie centrale de terminus et l'arrivée de la ligne C.

Le plus grand chantier de modernisation de France

- ▶ **Entre 2007 et 2013**, une importante campagne de travaux est lancée sur toute la ligne du Sillon Alpin, entre Montmélian et Grenoble, Grenoble et Moirans (Sillon Alpin Nord), ainsi que Moirans et Valence (Sillon Alpin Sud). Il s'agit alors du **plus important chantier de modernisation de France**, l'objectif étant d'électrifier les portions manquantes, doubler les voies encore uniques, moderniser le réseau et effectuer une mise au gabarit pour développer le fret et permettre le passage de TGV.
- ▶ **Les objectifs définis par la Région Rhône-Alpes sont multiples :**
- ▶ « d'améliorer la qualité des déplacements ferroviaires, et faire du train une alternative performante à la route »,
- ▶ « d'accompagner le dynamisme et les besoins de déplacements induits, sur ce territoire mais aussi vers la Suisse et l'Italie »,
- ▶ d'améliorer « maillage régional, et intercités (liaisons directes entre les grandes villes) mais aussi périurbaines. Ces opérations permettront également d'accueillir de nouvelles rames TER, plus performantes, plus confortables, moins bruyantes. »
- ▶ de faciliter la circulation du fret à travers les Alpes, surtout en direction du sud de la France

Le contexte

▶ Hier

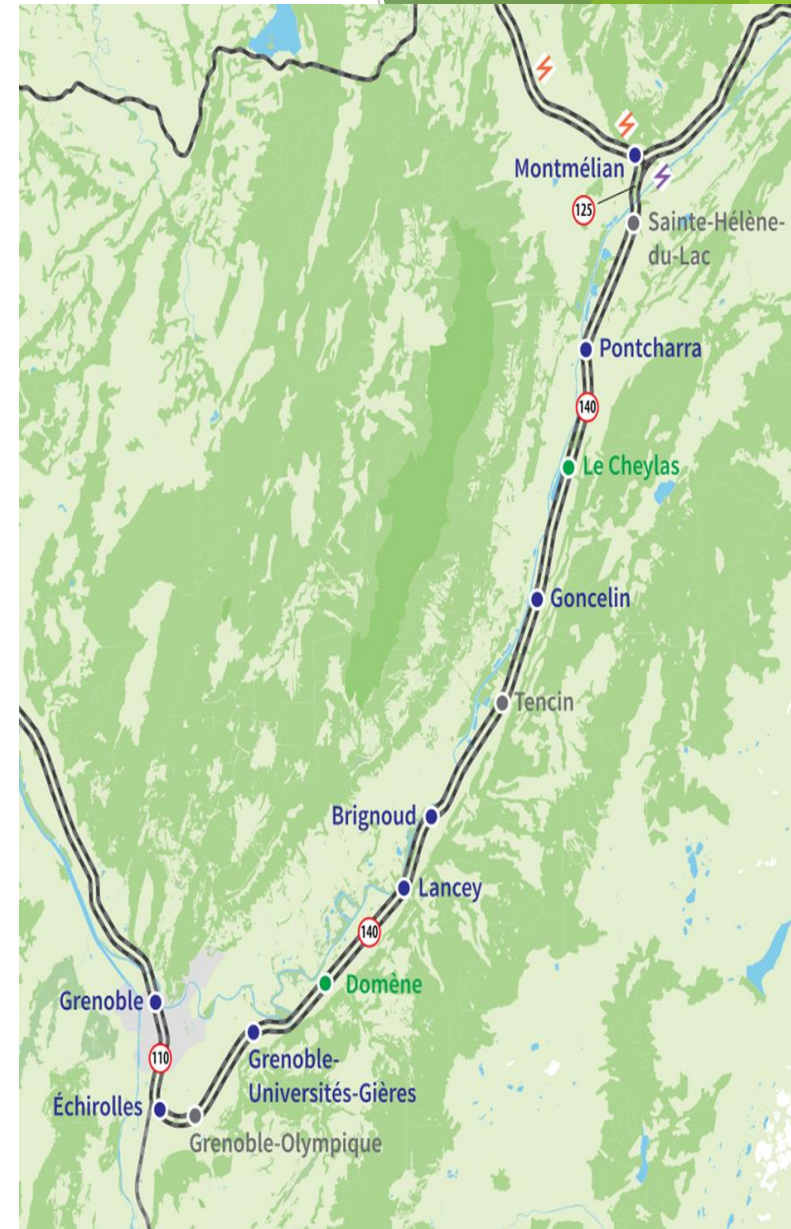
- ▶ Gare de Tencin-Theys fermée il y a plus de 20 ans
- ▶ La population était d'environ 900 habitants

▶ Aujourd'hui

- ▶ Population de Tencin > 2500 habitants, celle du bassin de vie concerné >10 000
- ▶ Population qui rajeunit fortement
- ▶ Plus de la moitié de la population de Tencin vit à moins de 500m de la gare et peut s'y rendre à pied
- ▶ A l'heure où la réduction des gaz à effet de serre est une priorité majeure, de nombreux habitant(e)s prennent chaque matin leur voiture pour se rendre à la gare de Goncelin ou celle de Brignoud ou directement à Grenoble.

Les enjeux

- ▶ **Élément de solution :**
 - ▶ Aux embouteillages rive gauche vers Brignoud et rive droite vers Crolles
 - ▶ À la pollution générée par le trafic automobile lors échanges pendulaires avec la métropole
- ▶ **Opportunité de :**
 - ▶ Réduire les temps de transport
 - ▶ Encourager l'intermodalité:
 - ▶ Une piste cyclable sécurisée est prévue de la Terrasse à Tencin.
 - ▶ Les arrêts de bus sont à environ 250 m à pied de la gare



Etoile Ferroviaire de Grenoble

- ▶ Une étude d'exploitation sur l'étoile ferroviaire grenobloise est en cours depuis 2019.
- ▶ **Budget : 800 000 €**
Etat (25%), la Région (25%), le Département (12,5%), la Métro (12,5%), Voironnais et Grésivaudan (12,5) et SNCF RESEAU (12,5%)
- ▶ Les 4 branches principales de l'EFG :
 - Grenoble - Saint-André-le-Gaz
 - Grenoble - Valence
 - Grenoble - Veynes
 - Grenoble - Montmélian

Bilan actuel de l'EFG

- ▶ Dernier comité de pilotage de l'EFG le 5/10/2020
- ▶ Existence de 3 étapes pour les aménagements nécessaires à la mise en œuvre du schéma de desserte:
 - ▶ « 2025 atteignable »
 - ▶ « 2030 atteignable »
 - ▶ « 2035 atteignable »

Synthèse des aménagements nécessaires à la mise en œuvre du schéma de desserte « 2025 atteignable »

Scénario "2025 atteignable"				
Aménagement	objectif	Consistance	Délai de mise en œuvre	Montant (M€)
Création Halte de Domène (hors PEM)		Création quai et accès	5 ans	8,0
Amélioration du débit à Echirolles	Améliorer les temps de séparation entre sillons à la bifurcation de Veynes	Modification de signalisation et de vitesse limite : analyse nécessaire de la baisse de vitesse	3-5 ans	0,1
Bifurcation de Veynes à niveau	Permettre le départ des trains de Grenoble sur la V1 Supprimer les circulations à contresens entre Gare de Grenoble et bifurcation de Veynes	Création d'une communication en amont de la bif. de Veynes : nécessité de modification du poste	4-5 ans	7,0
Déplacement de la halte de Pont de Claix	Lien avec le PEM avec sortie de la zone "dangereuse" du PPRT	Création quai et accès	6 ans	5,0
Création du terminus de Brignoud	Permettre le développement de l'offre périurbaine sur la branche de Montméliant	Création d'une voie centrale à quai	horizon 2025	38,0
TOTAL				58,1

Pour mémoire, le terminus de Brignoud est financé dans le cadre de l'opération Sillon Alpin Sud)

Synthèse des aménagements nécessaires à la mise en œuvre du schéma de desserte « 2030 atteignable »

Scénario "2030 atteignable"				
Aménagement	objectif	Consistance	Délai de mise en œuvre	Montant (M€)
Amélioration de la convergence de Moirans	Améliorer l'espacement des trains qui convergent des axes Valence et St André le Gaz Permet la mise en œuvre de 4 trains périurbains sur la branche de St André le Gaz, avec un rythme au ¼ d'heure dégradé Améliorer l'espacement des trains qui convergent des axes Valence et St André le Gaz Permet la mise en œuvre de 4 trains périurbains sur la branche de St André le Gaz, avec un rythme au ¼ d'heure dégradé	Création d'une 3ème voie de 2 km environ	8-10 ans	27,0
Aménagements de capacité en gare de Grenoble	Augmentation de la capacité en gare de Grenoble pour accueillir le développement de trafic	2 trains même voie sur la voie C Adaptation du plan de voie côté ouest pour jonction avec la section à 4 voies Une voie en impasse supplémentaire Mise aux normes signalisation	8-15 ans	60-85
Mise à 2 voies Flottibulle Jarrie-Vizille	Permettre les croisements dynamiques entre les PU Grenoble - Clelles	Création d'une seconde voie entre Flottibulle (inclus) et le tunnel du Saut du Moine sur 5,4 km environ	10 ans	45,0
Création point de croisement à St Marin de la Cluze	Permettre le croisement statique des PU Grenoble - Clelles	Recréation d'une seconde voie en gare. Problématique PN à proximité. Mise en cohérence nécessaire avec EP ligne des Alpes	8-10 ans	10,0
Modernisation de l'exploitation ligne des alpes	Nécessaire évolution de la signalisation pour accueillir le développement des circulations	Déploiement de la signalisation PAPR Mise en œuvre d'une commande centralisée des points de croisement Le montant relatif à la signalisation sera à adapter en fonction de ce qui sera fait lors de la « remise à niveau » de la ligne des Alpes	10 ans	38,0
TOTAL				180-205

Nota : les aménagements nécessaires pour le scénario "2025 atteignable" d'un montant de 58,1 M€ sont considérés en référence

Synthèse des aménagements nécessaires à la mise en œuvre du schéma de desserte « 2035 atteignable »

Scénario "2035 atteignable"				
Aménagement	objectif	Consistance	Délai de mise en œuvre	Montant (M€)
Mise à 4 voies Grenoble-Voreppe	Dissocier les trains directs et les trains périurbains Créer de la capacité en ligne En complément de l'amélioration de la convergence de Moirans, permet la desserte quasi au X h sur la branche SAG	Création de 2 voies supplémentaires sur environ 12 km	12-15 ans	440,0
Création halte Tencin			5 ans	5,0
aménagement capacitaire de la section Romans-St Paul lès Romans	Permettre le croisement dynamique des trains entre St Hilaire et Romans (nécessaire pour le PU supplémentaire et pour l'accélération de l'IV/MR)	Doublement de la voie entre Romans et St Paul les Romans sur 7,2 km environ	10 ans	42,0
Aménagement d'une voie à quai supplémentaire à St Marcellin	Permettre l'accueil en gare de St Marcellin d'une desserte PU de/vers Valence	Modification d'une voie de service en voie principale	3-5 ans	4,0
TOTAL				491,0

Nota : les aménagements nécessaires pour les scénarios "2025 atteignable" (58,1 M€) et "2030 atteignable" (180-205 M€) sont considérés en référence

Constat

- ▶ Halte de Tencin prévue en 2035 alors que:
 - ▶ Les investissements et aménagements nécessaires pour atteindre les objectifs 2035 ne sont pas sur la ligne Grenoble Chambéry
 - ▶ Son coût estimé n'est que de 5M € (objectifs 2025 : 58,1 M€ - 2030 : ~ 200 M€ - 2035 : 491 M€)

Conclusion

Au vu du contexte et des enjeux :

- ▶ **Il est impératif d'obtenir au plus vite l'ouverture de la halte ferroviaire de Tencin**
- ▶ Cette halte répond à une forte demande non seulement de Tencin mais de Lumbin, La Terrasse, Saint Bernard et Saint Hilaire du Touvet sur la rive droite, Hurtières, la Pierre et Champs près Frogès sur la rive gauche.
- ▶ Cette demande a été encore accentuée par la fermeture du pont de Brignoud