

ACCES FRANÇAIS du LYON-TURIN

Réunion avec les association du 18/11/2021 – Compte-rendu

Invités / présents / excusés : liste en fin de compte-rendu

PRESENTATION GENERALE DU PROJET

Se reporter au diaporama pour plus de précisions.

Le projet Lyon-Turin est un maillon du corridor méditerranéen du réseau de transport européen. Il est composé de 3 sections portées par trois maîtres d'ouvrages : SNCF Réseau pour la section française, TELT pour la section internationale et RFI pour la section italienne. Le projet a une double vocation fret et voyageurs.

La section française, appelée « accès français », a été déclarée d'utilité publique en 2013. Elle est constituée d'une première phase mixte (fret et voyageurs) entre l'Est Lyonnais et Chambéry et d'une deuxième phase dédiée au fret entre l'Avant-Pays Savoyard et Saint-Jean-de-Maurienne.

Echanges

D. Ibanez souligne qu'il est nécessaire de mettre à jour la carte du réseau de transport européen de la présentation projetée suite au désengagement du Portugal.

De plus, il demande plus de précisions sur le tunnel monotube de Chartreuse (nature des circulations, financement et coût).

M. Rennesson confirme que le tunnel monotube de Chartreuse est dédié à 100% au fret.

F. Le Maire demande plus de précisions concernant les conditions de sécurité au sein des tunnels fret monotube, notamment pour ce qui concerne les conducteurs des poids lourds qui seraient transportés dans les trains dits Grand Gabarit, et sur l'autoroute ferroviaire de Lyon à Turin.

Il interroge également sur les gains au niveau des circulations TER.

M. Rennesson indique qu'en matière de sécurité dans les tunnels fret monotube, un ensemble de dispositions sont prévues, dont les principales sont :

- *Le type de train de fret admis qui doit être capable de rouler 15 minutes même en cas d'incendie, ce qui dans la plupart des cas permet de sortir du tunnel ;*
- *Un véhicule autonome placé en tête de train pour transporter les chauffeurs poids-lourds*
- *Un dispositif de désenfumage,*
- *Des sas de sécurité pour permettre d'attendre les secours,*
- *...*

Concernant la mise en place des trains d'autoroute ferroviaire grand gabarit, il est indiqué que le projet a été conçu conjointement par les trois maîtres d'ouvrage. Sur ce point, J. Prillard indique que la conférence intergouvernementale qui se réunit de manière semestrielle veille à la coordination du projet global.

Concernant les gains de temps TER, M. Rennesson indique que, d'une part, les TER qui emprunteront les lignes nouvelles devront être aptes à circuler en « grande vitesse ». Il précise que d'autre part, le report de trains sur les lignes nouvelles permettra de libérer de la capacité sur le réseau existant au bénéfice des TER classiques notamment.

MJ. Hassid demande plus de précisions sur les études dédiées à la section Dijon-Modane.

M. Rennesson confirme que l'avancement des études sera présenté par la suite (voir chapitre ci-après).

MJ Hassid s'interroge sur la possibilité de faire circuler des voyageurs au sein des tunnels des lignes nouvelles.

M. Rennesson indique qu'à ce stade les tunnels sont monotubes et 100% dédiés au fret. Le choix a été fait d'une progressivité dans la construction des infrastructures et des ouvrages d'art. A long terme, il est prévu de doubler les tunnels ce qui permettra des circulations voyageurs dans les tunnels de Belledonne et Glandon.

J. Rebourg demande plus de précisions au niveau de l'autoroute ferroviaire grand gabarit ainsi que sur les possibles impacts sur le développement du RER Chambérien.

M. Rennesson indique que l'autoroute ferroviaire Grand Gabarit offre une capacité d'emport importante et un chargement optimal des trains sans devoir désaccoupler le camion et son tracteur.

De plus, il confirme que les études du projet des accès alpins intègrent les projets connexes dont le développement du RER chambérien.

D. Ibanez demande plus de précisions sur le financement actuel des études au regard de la règle d'or et sur l'engagement de SNCF Réseau en matière de dette et s'interroge sur les études en cours au regard du rapport du COI.

M. Rennesson indique que les études actuellement réalisées par SNCF Réseau le sont dans le cadre d'un mandat fixé par l'Etat. SNCF Réseau ne contribue pas au financement de ces études.

D. Ibanez demande plus de précisions sur les analyses de saturation.

M. Rennesson indique que les études réalisées à ce stade visent à examiner la capacité de l'infrastructure à répondre aux besoins d'évolution en matière de fret et de voyageurs. Une réponse à la question sur la saturation a déjà été apportée lors de la dernière réunion de l'Observatoire de la Saturation.

F. Le Maire interroge sur la circulation de fret provenant du sud.

M. Rennesson indique que la majorité des trains provenant du sud passent par la vallée du Rhône. Il y a très peu de capacité résiduelle pour la traversée par Grenoble.

J. Rebourg demande plus de précisions sur la plateforme ferroviaire AFA à Ambérieu et les conséquences en matière de circulation fret dans la traversée de Chambéry, alors que par ailleurs on n'en ajoute pas dans Grenoble.

M. Rennesson rappelle que SNCF Réseau étudie le positionnement des plateformes ferroviaires suite à la demande de l'Etat.

Il précise que les études en cours sont menées pour répondre aux objectifs de tonnage fixés par l'Etat tout en prenant en compte les besoins voyageurs. Concernant Grenoble des études de développement très ambitieuses de l'offre TER ont été menées et sont intégrées dans la réflexion en cours.

D. Ibanez demande indique qu'une lettre de la fédération des transporteurs routier a validé l'emplacement de la plateforme à Ambérieu.

JC. Terrier considère que la localisation de la plateforme à Ambérieu est pertinente. Il rappelle que la section Moirans-Grenoble est très chargée.

L'ACTUALITE DU PROJET

La décision ministérielle de 2019 a demandé à SNCF RESEAU d'engager un **programme progressif des études** visant à définir les aménagements d'infrastructures à réaliser sur les voies d'accès au tunnel de base, qu'il s'agisse :

- De la modernisation du réseau existant : l'axe Dijon-Modane constituera dans un premier temps l'itinéraire d'accès au tunnel de base.
- De la réalisation de sections de lignes nouvelles : en réinterrogeant la consistance et la programmation des sections de lignes nouvelles pour répondre à l'évolution des trafics.

Les scénarios de phasage de la ligne nouvelle

Trois scénarios ont été retenus lors du Comité de Pilotage du 19 mars 2021 :

- Dominante Fret (estimé à 4,8M€ - conditions économiques 2020),
- Grand Gabarit (estimé à 6,7M€ - conditions économiques 2020),
- Mixte (estimé à 5M€ - conditions économiques 2020).

Il est précisé qu'il s'agit de scénario de phasage ne remettant pas en cause le projet prévu dans la DUP de 2013

Des études sont en cours en vue de comparer les scénarios pour une présentation à un comité de pilotage fin 2021 à partir de critères suivants :

- Performance fret et voyageurs
- Analyse environnementale
- Approche socio-économique
- Aménagements nécessaires sur la ligne existante
- Coût du scénario
- Horizon de mise en service possible

Les aménagements des lignes existantes

Tout en prenant en compte les besoins d'évolution des dessertes voyageurs l'étude d'exploitation menée actuellement vise à identifier les aménagements permettant d' :

- Améliorer la robustesse de l'infrastructure en matière d'exploitation.
- Augmenter la capacité et améliorer la qualité de circulations de fret sur l'axe Dijon-Modane
- Accompagner la mise en service du tunnel transfrontalier

L'étude a mis en évidence les besoins :

- D'évitement pour les trains de fret
- De modification de plan de voies dans certaines gares
- D'un saut de mouton à Montmélian
- De modification des conditions d'accès à la plateforme AFA d'Aiton

De plus certaines études sont à en cours ou à mener dans cette démarche d'amélioration des lignes existantes :

- Sécurisation du Lac du Bourget
- Protections acoustiques
- Sécurisation des Passages à niveau
- Etude de faisabilité sur la section Saint-André-le-Gaz et Chambéry

Echanges

F. Le Maire indique qu'il serait intéressant de faire un focus sur les TER. De plus, il s'interroge sur le planning de réalisation des lignes nouvelles, sur l'intégration du grand gabarit au sein du programme de RFI, sur l'amélioration du trafic fret provenant du sud et sur la capacité résiduelle dans le tunnel du Mont Cenis.

M. Rennesson indique que pour le moment il n'y a pas de visibilité sur l'horizon de mise en service du scénario de ligne nouvelle qui sera retenu. Toutefois, par retour d'expérience il précise qu'un délai de 12/13 ans minimum est nécessaire pour mener les différentes phases d'études et les procédures, et pour réaliser les acquisitions foncières et les travaux.

Il confirme également que le grand gabarit a été étudié sur l'ensemble du projet Lyon-Turin.

Il indique qu'aujourd'hui le trafic fret provenant du Sud passe essentiellement par Lyon, Ambérieu et Modane.

Réponse post réunion : Concernant la capacité du tunnel du Mont Cenis, RFI qui est le gestionnaire de ce tunnel indique qu'avec les règles de sécurité en vigueur, la capacité maximale dans le tunnel est de 70 trains dont 12 trains de voyageurs en semaine. Le week-end, avec la circulation de 12 trains de voyageurs supplémentaires, la capacité maximale est limitée à 58 trains.

J. Rebourg demande plus de précisions sur le principe de phasage par rapport à la DUP de 2013 ainsi que sur la part de l'UE au sein du financement qui sera dédié aux travaux.

M. Rennesson confirme que les trois scénarios de phasage présentés peuvent être réalisés dans le cadre de la DUP de 2013.

J. Prillard indique que des discussions sont en cours entre les deux Etats et l'Union Européenne qui fonctionne par des appels à projet sur des périodes de 6 ans. La part de l'Europe pourrait être au maximum de 50%.

D. Ibanez demande le nombre d'accidents identifiés à proximité du Lac du Bourget.

M. Rennesson indique que ces éléments seront étudiés dans l'étude dédiée « Sécurisation du Lac du Bourget ». Les résultats seront par la suite communiqués.

D. Ibanez demande pourquoi un dispositif de détection par thermographie n'est pas installé pour le tunnel du Mont Cenis.

Post réunion : un portique de détection thermographique a été installée à Oulx en 2020. Il est toujours en phase de test.

D. Ibanez demande plus de précision sur l'enveloppe budgétaire dédiée aux études à suivre et aux procédures administratives et réglementaires ainsi que sur les coûts de suppression des PN (passages à niveau).

M. Rennesson confirme qu'aucune décision gouvernementale a été prise aujourd'hui sur la suite des études (choix scénario) et sur le financement alloué.

Concernant les coûts liés à la suppression de PN, il est souligné que les coûts varient selon le PN (type de réseau de voirie, milieu rural ou urbain, création ou non d'un ouvrage d'art) ; à titre indicatif : fourchette de 5-20 M€.

Toutefois, il est précisé qu'il s'agit de sécuriser et non de supprimer les PN.

D. Ibanez demande plus de précisions sur le saut de mouton et de son calendrier de réalisation.

M. Rennesson précise qu'un ordonnancement des aménagements sur la ligne existante sera réalisé au regard de leurs apports. Il permettra de prendre les décisions sur la programmation des opérations.

D. Ibanez demande s'il est possible d'avoir des documents sur les règles de financement de l'UE.

J. Prillard répond qu'il examinera s'il est possible de transmettre le règlement en cours pour la période 2021-2027.

Par ailleurs D. Ibanez rappelle qu'il a signalé que des traverses étaient cassées en gare de Chambéry et que plusieurs bilans LOTI n'avaient pas été produit par SNCF Réseau (notamment ceux relatifs au sillon alpin sud et au tunnel du Mont Cenis).

F. Le Maire s'interroge sur les délais de réalisation des aménagements des lignes existantes.

M. Rennesson indique que les délais de réalisation seront examinés par les études à venir à partir de 2022 et qui devront être rendus pour fin 2023.

J. Rebourg souhaite savoir ce qu'il en est du financement du service d'autoroute ferroviaire et rappelle qu'une mission sur le financement du projet avait été menée par MM Bouvard et Destot notamment sur la mise en place de l'Eurovignette.

J. Prillard indique que le développement des services d'autoroute ferroviaire s'inscrit dans la stratégie nationale fret et précise que l'aide sur l'AFA entre Alton et Orbassano perdure.

D. Ibanez indique que la Suisse et l'Autriche ont construit leurs tunnels sans financement provenant du trafic autoroutier.

En réponse J. Prillard précise qu'un dispositif particulier a bien été mis en place en Suisse (taxe RPLP sur les poids lourds traversant la Suisse) pour financer les nouveaux tunnels ferroviaires et que l'Eurovignette est prévue par l'Union européenne.

F. Le Maire considère qu'il n'y a pas le même niveau d'ambition entre aménagement la ligne existante et réalisation une ligne nouvelle.

Conclusions

J. Prillard remercie l'ensemble des participants. Il rappelle que cette réunion avait un double objectif d'information et d'écoute.

Il précise que des réponses complémentaires seront apportées dans le compte-rendu et qu'une réunion du même type serait organisée en 2022 pour présenter l'avancement de la démarche.

Liste des participants

ORGANISME	NOM	PRENOM
CGEDD	PRILLARD	Joël
Préfecture de région	CANALIS	Stéphane
DREAL	GRAVIER	Fabrice
Sous-préfecture de la Tour-du-Pin	DELSEY	Béatrice
FNAUT	GAZEAU	Bruno
FNAUT	LEMAIRE	François
FNAUT	LENOIR	Jean
Vivre et agir en Maurienne	DUPLAN	André
CGT Transports	FATIGA	Antoine
Les amis de la terre	IBANEZ	Daniel
ADUT	TERRIER	JC
ADTC Savoie	REBOURG	Jérôme
CIPRA France	HASSID	Marc-Jérôme
	BERTRAND	Christian
SNCF Réseau	RENNESSON	Marc
AMO auprès SNCF Réseau	ZAMORA	Nicolas