

**Liaison Ferroviaire Transalpine
Contournement Ferroviaire de l'Agglomération lyonnaise**

Comité de Pilotage

Lundi 18 décembre 2006

A titre liminaire, M. LACROIX, préfet de région Rhône Alpes, préfet du Rhône, précise qu'il a réuni conjointement les deux comités de pilotage, Lyon-Turin et Contournement ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL), afin d'offrir une vision globale des réseaux et des services dans la région.

Il rappelle la récente décision ministérielle faisant suite au débat public dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien qui a réaffirmé la priorité au développement du mode ferroviaire (débat VRAL). En ce qui concerne l'amélioration des services ferroviaires, l'accent a notamment été mis sur le cadencement des liaisons (par exemple : projet REAL) et la priorité fret de la voie ferrée en rive droite du Rhône. S'agissant de la construction d'infrastructures ferroviaires, outre le rappel de la décision ministérielle de 2006 sur le tracé fret des accès français du Lyon Turin, il a été acté que le contournement ferroviaire devait progresser de façon cohérente entre sa partie nord et sa partie sud.

Le Préfet souligne le lien étroit qu'il existe entre le CFAL et le Lyon Turin. Il convient de garantir une meilleure utilisation de l'existant et de mieux échelonner l'utilisation de l'argent public. Mais, si on échelonne la réalisation d'un projet, les études doivent prendre en compte la globalité du projet. Dans ce contexte, l'objectif de la réunion est, dans un premier temps, d'arrêter un scénario de réalisation progressive des accès au tunnel de base du Lyon Turin et, dans un deuxième temps, de faire le point sur l'état d'avancement des études sur le CFAL.

Par ailleurs, le Préfet évoque la mission d'évaluation sur les implantations possibles de sites d'autoroute ferroviaire alpine, commande que lui a confiée le ministre Perben, par courrier du 21 avril 2006. Il précise qu'il va lancer prochainement une consultation sur les différents sites envisageables sur la base d'un rapport d'étape élaboré par la DRE. Il rappelle le double impératif temporel de la désignation d'un tel site : le site doit pouvoir être opérationnel rapidement et offrir un service pérenne à long terme. En outre, d'autres sites étant également évoqués au nord de Lyon, hors de la région, il est nécessaire de pouvoir proposer un site lyonnais. Enfin, il souligne la nécessité de bénéficier d'un avis rapide des entités consultées afin de permettre une prise de décision au niveau ministériel dans les meilleurs délais. Les membres du COPIL seront consultés et seront destinataires du rapport rapidement.

M. AMIOT, directeur régional de l'équipement, précise que la consultation lancée par le Préfet sur les sites d'autoroute ferroviaire vise à la fois les collectivités et les partenaires économiques.

I - Liaison Ferroviaire Transalpine

M. DE MESTER, directeur régional de RFF rappelle le programme de travail de RFF en 2006 et 2007. RFF a adressé au Ministre le dossier ministériel des études préliminaires l'été dernier. Il est dans l'attente d'une approbation officielle de ce dossier par le Ministre. A la suite à la décision ministérielle du 17 février 2006, RFF a engagé l'étude de réalisation

progressive qui est aujourd'hui en phase de finalisation. Une grande partie de l'année 2006 a été consacrée à l'établissement et à la mise au point des cahiers des charges des études APS à mener ainsi que des campagnes de sondages. Les bureaux d'études techniques, environnementaux et acoustiques sont maintenant désignés (ou en cours de l'être) et ces études vont maintenant réellement commencer, de même que les sondages de reconnaissance tant pour les tunnels que pour le génie civil courant ainsi que les études économiques et socio économiques. L'ensemble des études APS devrait être finalisé fin 2007.

S'agissant de l'étude de phasage, l'objectif, fixé par le Ministre, est de définir les phases fonctionnelles les plus pertinentes et d'en préciser l'ordre de réalisation en vue de préparer et d'accompagner la mise en service du tunnel transfrontalier par des accès remplissant les fonctions suivantes :

- offrir en priorité un itinéraire fret de qualité, complémentaire à l'utilisation des lignes Ambérieu-Montmélian et Grenoble-Montmélian, pour desservir le tunnel international à hauteur de 20 Mt/an à sa mise en service ;
- permettre le lancement rapide d'une autoroute ferroviaire grande distance et cadencée ;
- offrir des gains de temps pour le trafic voyageurs à destination de l'Italie ;
- améliorer la desserte des villes du Sillon alpin et de Grenoble en accompagnant la montée en puissance des liaisons régionales pour les voyageurs.

A la suite du COPIL du 10 mai, un groupe de travail, réunissant les entités signataires du Protocole de 2002, s'est réuni à trois reprises :

- La réunion du 13 juillet visait notamment à recueillir l'expression de l'Etat et des collectivités territoriales.
- Lors de la 2^{ème} réunion, les hypothèses ont été partagées. Le groupe de travail a travaillé en particulier sur les limites de la capacité des lignes actuelles.
- Divers scénarios ont été présentés et un consensus s'est largement exprimé lors de la dernière réunion (le 6 novembre) en faveur du scénario A (celui qui respecte le plus le principe du protocole d'intention de financement de 2002).

S'agissant de la capacité des lignes actuelles à la mise en service du tunnel de base, avec une demande voyageurs grande ligne et TER satisfaite, la capacité à l'entrée du tunnel de base s'établit à 17,5 MT dont 14 MT pour le fret international (11 MT venant d'Ambérieu-Montmélian et 3 du Sillon alpin Sud) et 3,5 MT pour l'autoroute ferroviaire au départ d'Aiton. Afin d'atteindre les 20 Mt fixés par le Ministre, Il apparaît nécessaire, dans une 1^{ère} phase, d'investir entre Saint André Le Gaz (SALG) et Montmélian, mais aussi entre Lyon et SALG faute de quoi les investissements entre SALG et Montmélian n'apporteraient rien.

Dans ce contexte, le scénario A, qui satisfait les objectifs de la DM, a fait l'objet d'un consensus. Ce scénario respecte le principe du protocole d'intention de financement de mars 2002. Il comprend le tronçon mixte entre Grenay et Saint Didier de La Tour (SDLT), le tunnel de Dullin-L'Epine dédié voyageurs et un tube du tunnel de Chartreuse pour le fret. Son coût est de 3,65 Mds€. Il offre des gains de temps de parcours pour les voyageurs grâce au tunnel de Dullin L'Epine (8 minutes pour Grenoble, 22 pour Chambéry, 29 pour Aix-Annecy, 22 pour l'Italie). Grâce à la ligne nouvelle mixte complète entre Grenay et l'entrée du tunnel de Chartreuse, il n'y a pas de contrainte de capacité pour alimenter le seul tube de Chartreuse avec de l'autoroute ferroviaire venant de Lyon (3,5 MT) et du fret à hauteur de 4,5 MT. Avec un tel scénario, c'est le 1^{er} tube de Chartreuse qui est dimensionnant avec 8 MT.

RFF présente ensuite un calendrier possible de réalisation des différents maillons constitutifs de ce scénario ainsi que l'étalement possible des investissements correspondant. Il ressort les éléments suivants :

- Une procédure d'études commune à tous les tronçons : DUP globale sur tronçons cohérents en fonction du phasage choisi.
- Pas de différences sensibles entre les calendriers des tronçons SDLT-Montmélian via Chartreuse et via Dullin-L'Epine.
- Un calendrier plus accéléré possible sur le tronçon Grenay-SDLT.
- Des délais incompressibles pour les travaux (6 à 7 ans) pour une mise en service au plus tôt au bout de la 9^{ème} année sur Grenay-SDLT et de la 11^{ème}, voire 12^{ème} année pour Chartreuse et Dullin-L'Epine
- Une anticipation possible (2010) des travaux de la descenderie de Saint Thibaud de Couz.
- Des investissements annuels importants à partir de la 5^{ème} année qui s'étalent sur 7 années au minimum compte tenu de la longueur des tunnels.

M. QUEYRANNE, président du conseil régional, souligne la qualité du travail effectué par RFF. Le calendrier présenté constituera une base utile pour la discussion à venir avec les collectivités.

Annie DESCHAMPS, 1^{ère} adjointe au Maire de Grenoble, confirme qu'elle accepte, à titre de compromis, le scénario A, qui n'est pas le plus favorable pour Grenoble. Elle rappelle que le shunt de Rives doit être pris en compte. Elle vient d'apprendre que les études seraient intégrées dans le prochain CPER et elle souhaite que les travaux de réalisation soient mis dans le projet Lyon-Turin et inclus dans la renégociation du protocole. Elle sera enfin attentive à l'ordre de réalisation des tronçons du scénario A qui n'ont pas le même intérêt pour Grenoble.

M. DE MESTER précise que le shunt est constitué d'un viaduc et d'un tunnel long et que la réalisation n'interviendrait pas avant 2012-2014. Ce shunt apporterait à la fois un gain de temps et de capacité.

M. LACROIX indique qu'il présentera la demande du shunt de Rives, demande légitime de Grenoble. Il indique que les études ne sont pas lancées pour rester sans suite. La réalisation du shunt doit se faire dans un calendrier compatible avec celui du Lyon Turin. Il s'agit de déterminer l'outil juridique et financier adéquat pour porter la réalisation du projet.

M. SOULAGE, vice-président du conseil régional, se félicite du compromis obtenu sur le scénario A. Il rappelle qu'il avait été convenu en 1997-1999 que l'ensemble des villes devaient bénéficier d'un gain de temps équivalent. Le shunt de Rives permet d'obtenir cet équilibre. Il rappelle, par ailleurs, que la ligne Gières-Montmélian avait initialement été inscrite dans le projet Lyon Turin et, en l'absence d'avancement, elle a été sortie et intégrée dans le CPER 2007-2013. En outre, il rappelle la nécessité d'avoir une solution permettant d'ajouter de la capacité pour desservir Grenoble. Enfin, il souligne la nécessité et l'intérêt d'un nouveau mandat donné au Préfet pour discuter un nouveau protocole de financement.

M. LACROIX note, s'agissant du shunt de Rives, que l'étude est financée dans le cadre du CPER. Il convient donc de déterminer si, à l'issue du CPER, le portage du shunt de Rives se fera dans le prochain CPER ou dans le projet Lyon-Turin. Il souligne, à cet égard, la nécessité de ne pas trop étendre le projet Lyon Turin à des projets qui s'éloignent de l'axe principal. Pour ce qui est du protocole, il rendra compte au ministre de cette demande. Il note la nécessité et l'intérêt de fixer de nouveaux chiffres ainsi qu'un nouveau partage.

M. BESSON, Président de Chambéry Métropole, reconnaît la nécessité d'avancer dans les deux volets, voyageurs et fret, du projet Lyon-Turin. Il confirme l'unicité de la position des trois villes du sillon alpin pour soutenir le scénario A. Mais, pour Chambéry, il rappelle que la

sécurité de l'accès à la gare urbaine est suspendue à une voie unique fragile. Il précise que les tunnels de Dullin-l'Epine d'une longueur totale de 14 km se divise en deux tunnels de 7 km chacun. Par ailleurs, il note que l'étude de capacité, menée par RFF, prend en compte une capacité de 11 Mt sur l'axe Ambérieu-Culoz. Cette capacité a été atteinte il y a quelques années mais le trafic a nettement diminué depuis. M. Besson souhaiterait savoir si le trafic nouveau correspond à du fret classique ou à de l'autoroute ferroviaire. L'autoroute ferroviaire pourrait contribuer à enlever des poids lourds de l'autoroute urbaine de Chambéry. Enfin, M. Besson s'interroge sur le calendrier proposé par RFF qui est glissant et ne comporte pas de date, ce qui est embêtant.

M. LACROIX rappelle la nécessité d'une décision ministérielle d'approbation de l'APS pour retenir le projet et lancer l'enquête publique. Aussi, le calendrier dépendra de la date de la décision ministérielle.

M. BESSON rappelle que le tracé de la LGV est déjà au niveau APS.

M. DE MESTER et **M. COLOMB, chef de mission à RFF**, précisent que le calendrier repose, d'une part, sur la date d'approbation des études APS qui, conformément à la DM, devront s'achever fin 2007, et, d'autre part, sur l'hypothèse d'une DUP sur l'ensemble du scénario A. S'agissant de la répartition fret classique ou autoroute ferroviaire à Chambéry, tout dépendra du choix de la localisation de la plate-forme d'autoroute ferroviaire.

M. GEOFFRAY, vice-président délégué du comité pour la transalpine, rejoint L. Besson sur la nécessité d'avoir des dates. En outre, il s'interroge sur la répartition du financement, la présentation de RFF ne faisant apparaître que les coûts totaux.

M. SARRAND, représentant de M. VIAL, Président du conseil général de la Savoie, confirme son accord pour le scénario A qui prend en compte la dimension stratégique du fret et permet un report modal important.

M. LERAS, président de la commission transport au conseil régional, revient sur la question des plates formes d'autoroute ferroviaire. Il lui semble important de dire qu'Aiton ne sera pas supprimée. En outre, s'agissant de la localisation, il existe une capacité sur la ligne existante entre Dijon et Modane et il n'y a pas d'autres solutions à ce jour. Le site des Fromentaux apparaît donc comme l'unique site pertinent. Pour ce qui est du Lyon Turin, il souligne la nécessité d'aller vite sur la partie occidentale car cette partie est politiquement indispensable.

M. LACROIX indique qu'Aiton est pris en compte et sera dans l'appel d'offres. En outre, une localisation sur l'axe Dijon-Modane est étudiée et certaines études font ressortir le site de Dijon. Si le site des Fromentaux était retenu en Rhône Alpes, il conviendrait de cette solution puisse s'inscrire dans des perspectives de long terme car l'expérience montre que le provisoire dure souvent longtemps.

M. GUICHON, Député de l'Ain, précise que l'Ain est d'accord avec l'installation d'une plate forme d'autoroute ferroviaire aux Fromentaux.

* * *

En conclusion, M. LACROIX note que :

- le scénario A ne retient pas d'objection ;
- une demande complémentaire est formulée pour le shunt de Rives ;
- il est souhaitable de lever dès que possible les incertitudes du calendrier de réalisation (qui dépend, entre autres, de la date de la décision ministérielle d'approbation des études APS).

II - Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL).

Denis CUVILLIER, chef de mission à RFF, indique que ce comité de pilotage concerne l'ensemble du CFAL, avec ses deux parties nord et sud. Il s'agit de faire le point sur l'avancement du projet et notamment des études.

Dans sa décision du 26 décembre 2005, le ministre avait demandé une vision globale du projet, et pour ce faire, il avait lancé les études préliminaires de fuseaux neufs sur la partie sud, au sein d'un périmètre délimité au nord par la ligne existante Lyon-Grenoble, à l'est par la LGV méditerranée, au sud par la ligne existante dans la vallée de la Bièvre, à l'ouest par les lignes existantes de la vallée du Rhône. Par courrier en date du 23 mars 2006, le Ministre a précisé que la recherche de ces fuseaux porte sur des tracés neufs, et ne comporte pas de variante de doublement de la ligne Grenay-St Fons. La décision du 26 décembre demande également une étude de trafic et de capacité des lignes existantes pour déterminer leur horizon de saturation. Pour la partie nord, le ministre a retenu le fuseau A en jumelage avec les infrastructures existantes.

Le programme d'études comporte trois volets qui ont démarré à l'automne de cette année :

Etudes générales : Il s'agit d'études lourdes qui vont s'étaler sur presque deux ans, à l'échelle du noeud lyonnais. Ces études intègrent la dimension fret et voyageurs et portent d'abord sur les fonctionnalités, les trafics et les capacités et ensuite sur la socio économie qui a besoin de connaître les coûts du projet et les recettes attendues de trafics.

A l'automne 2006, ont démarré les études fonctionnelles liées à la desserte de Saint Exupéry. Le premier bilan, encore provisoire, est que :

- l'accessibilité de proximité est assurée par LESLYS
- la desserte des principales villes de Rhône-Alpes serait assurée par les lignes à grandes vitesses et les InterCités à grande vitesse.
- la desserte des destinations plus lointaines est assurée par les TGV, notamment ceux venant de la branche sud de la LGV Rhin Rhône, qui utilisent le CFAL pour arriver à Saint Exupéry.
- La desserte TER, qui utiliserait également les infrastructures du CFAL est faible.

Un premier rapport sera envoyé en janvier 2007 aux principaux acteurs ferroviaires (SNCF et CRRA) pour confirmer ces hypothèses de desserte. C'est une étape indispensable pour la définition ultérieure des infrastructures de raccordements voyageurs.

1. **Etudes partie nord** : Ces études, d'une durée totale de deux ans portent sur la définition du tracé qui sera soumis à enquête publique.

Dans un premier temps, les études engagées à l'automne 2006 visent à déterminer le tracé sur lequel seront lancées ensuite les études d'avant projet sommaire. Une étude d'insertion a été menée à l'automne sur le territoire de la Côtière de Montluel et doit s'achever le mois prochain. Une deuxième étude sera lancée début 2007 au niveau de Saint Exupéry, pour

arrêter le choix d'une option de passage et pour définir les infrastructures de raccordement voyageurs nécessaires aux interconnexions et à l'accès à la gare.

•

Dans un deuxième temps, en 2007, les études d'avant projet sommaire seront lancées pour affiner le tracé retenu, et préciser les mesures d'insertion. Cette phase comprend une étude d'environnement dite "étude d'impact" qui prévoit notamment une observation sur 1 an des espaces naturels au sein du fuseau.

2. **Etudes partie sud** : Les études préliminaires portent sur la recherche de fuseaux et seront d'une durée totale de 12 mois. Elles commencent par un diagnostic environnemental, suivi de près par les études de fuseaux, les interactions entre les études étant permanentes.

Ces études ont été initiées à l'automne : le cahier des charges a été établi en coordination avec les services de l'Etat et des collectivités, ainsi qu'avec les représentants du collectif d'associations FRACTURE. L'appel d'offres auprès des prestataires a été lancé.

Ces études comportent deux volets : l'étude de fuseaux neufs au sein d'un périmètre et l'étude d'un tracé en jumelage avec la LGV Méditerranée jusqu'à la vallée de la Bièvre.

Il est prévu un dispositif de concertation étroite avec les acteurs des territoires. Trois séries de contacts (début 2007, été et automne) seront menées avant la consultation locale pilotée par le Préfet de Région (Fin 2007).

RFF a récemment renforcé son équipe CFAL, ce qui lui permettra d'être pleinement opérationnel début 2007 pour le lancement des études et de la concertation.

Le représentant de Mme DAVID, députée du Rhône, fait part de ses inquiétudes sur le projet, d'autant que des manifestations ont lieu devant la préfecture pendant le Comité de pilotage. Il prend note qu'il n'y aura pas de doublement de l'infrastructure entre Grenay et Saint Fons mais s'interroge alors sur le chemin emprunté par les trains venant du tronçon nord.

M. LACROIX rappelle l'engagement pris par le ministre, dans le cadre du débat VRAL, de faire progresser de façon cohérente la partie nord et la partie sud du contournement. L'avant projet de la partie nord, en cours d'étude, sera approuvé, en même temps que sera arrêté le fuseau de passage sud ; l'enquête publique sera lancée sur la partie nord en 2008 ; elle prendra en compte les décisions prises sur la partie sud.

M. MAISONNIER, Directeur adjoint à la DRE et chargé de mission au SGAR, rappelle que la partie nord du CFAL sert également à alimenter le Lyon Turin. Le CFAL (branches nord et sud) s'inscrit par ailleurs dans la magistrale ECOFRET (trafics Nord Sud) et dans la continuité de la LGV Rhin Rhône. L'avancement de ce projet se fait dans un souci de cohérence avec la montée progressive des trafics.

M. DURAND, vice Président du conseil général du Rhône et Président de PARFER, affirme sa détermination à combattre le CFAL. Il rappelle le conseil municipal extraordinaire qui s'est tenu à Chaponnay le 5 octobre 2006 et qui a rassemblé les maires de 27 communes. Il considère que rien n'a avancé depuis le dernier comité de pilotage, que les engagements sur les délais n'ont pas été tenus et que de ce fait, un an a déjà été perdu. Il salue l'arrivée de nouveaux collaborateurs à RFF mais s'étonne de leur arrivée tardive.

M. DE MESTER indique que l'avancement est conforme à ce qui avait été dit lors du précédent COPIL. Il précise que l'arrivée de nouveaux collaborateurs n'était pas nécessaire pour la rédaction des cahiers des charges et des appels d'offres mais qu'elle sera utile pour le lancement des études début 2007.

M. LACROIX confirme que les délais sont conformes à ce qui avait été dit en mai au COPIL et qu'il est très attentif sur ce point.

M. GUICHON, député de l'Ain, rappelle le contexte et l'état d'avancement de l'étude d'insertion sur le territoire de la Côtère de Montluel. Il souhaite que cette étude puisse aboutir fin janvier. Il a bien pris note des réticences du ministère de la défense, s'agissant d'une alternative en tranchée couverte sous le camp de la Valbonne.

M. LACROIX précise que cette étude consiste, d'une part, à préciser l'insertion fine du tracé en jumelage dans le fuseau retenu par la décision ministérielle du 26 décembre 2005, et, d'autre part, à comparer le tracé retenu avec une alternative plus à l'est. Il rappelle son ouverture à la discussion, souligne la légitimité de la demande et assure qu'il met tout en oeuvre pour faciliter le passage de l'infrastructure.

M. LERAS, président de la commission transport au conseil régional, soulève quatre questions :

S'agissant de l'étude de la Côtère :

- Le COPIL sera-t-il saisi de la problématique de la Côtère de Montluel ?
- Dans le cas d'une variante sous le camp de la Valbonne, quel serait le surcoût d'une telle option ?
- Que devient « la virgule de Beynost si le tracé retenu est finalement plus à l'est » ?
- le choix du fuseau A était, entre autres, motivé par l'engagement de RFF sur un traitement acoustique le long de la ligne existante. Est-ce toujours d'actualité si la variante est retenue ?

S'agissant de la partie sud, la possibilité d'une connexion fer-fluvial à Salaise sur Sanne est-elle prise en compte dans les études ?

M. DE MESTER répond sur les quatre points :

- la saisine du COPIL dépendra de la conclusion de l'étude de la Côtère de Montluel.
- le passage sous le camp aura un coût d'autant qu'il s'agira également de passer sous le Rhône dans un terrain difficile. Mais, les études ne sont pas suffisamment poussées pour avancer un chiffre définitif, à ce stade.
- l'opportunité de la virgule de Beynost est en cours d'analyse. A ce stade, son utilité n'est pas avérée.
- Pour ce qui est des protections phoniques, il n'y a pas de changement sur les engagements pris.
- Enfin, l'interface fer-fluvial sera pris en compte.

M. LACROIX confirme que, pour ce qui est de la saisine du COPIL sur l'étude de la côtère de Montluel, tout dépendra du résultat des études. Si elles concluent à l'aménagement du fuseau A, il n'y aura pas besoin de saisir le COPIL. S'il y a un changement de tracé, le COPIL devra être réuni à nouveau.

M. GEOFFRAY, vice-président délégué du comité pour la transalpine, s'interroge sur les deux options de passage au droit de St Exupéry et demande dans quel délai les études relatives au passage du tracé au niveau de l'aéroport de Saint Exupéry seront menées.

M. DE MESTER précise que les études d'approfondissement devraient aboutir début 2007 et devraient permettre de choisir une des options de passage pour pouvoir lancer ensuite les études APS sur le tracé retenu.

M. BELIN, de la SCNF, souligne l'importance d'avancer rapidement sur le CFAL. Il indique que la vitesse de traversée de Lyon est de 28 km/h, ce qui est trop lent pour encourager le transfert modal.

M. FRELENON, de Saint Etienne Métropole, souligne l'intérêt, pour Saint Etienne, de la desserte voyageurs de Saint Exupéry. Il demande à être associé aux réflexions.

* * *

En conclusion, M. LACROIX retient les éléments suivants :

- **Le COPIL a eu la présentation de l'état d'avancement du projet CFAL et notamment des études.**
- **Il est nécessaire de maintenir le calendrier tel que prévu.**
- **Le COPIL a pris bonne note que l'étude sur la côtère de Montluel devrait aboutir fin janvier.**
- **Le COPIL a réussi à mettre en cohérence le Lyon-Turin et le CFAL (outre la cohérence affichée entre le tronçon Nord et Sud de ce dernier).**
- **L'année 2007 sera une année chargée et riche en rendez-vous.**