

COMPTE-RENDU DE REUNION

Objet : Pré-études fonctionnelles du nœud ferroviaire lyonnais
Réunion du groupe synthèse des besoins

Date, heure et lieu : Le 1er juillet 2010 - 14h - RFF Lyon

Identifiant interne : 3712 AA / CG 100522 A

	Nom	Fonction	Signature	Date
Établi par	Vincent LICHÈRE	Chef de projet Egis	VL	08/07/2010
Approuvé par	Mathias SCHMITT	Chef de projet RFF	MS	26/07/2010

TQ_07_B

Participants - Destinataires

Nom	Organisme	Invité	Présent	Diffusion

Prochaine réunion : octobre

1. INTRODUCTION

Marie-Line MEAUX introduit la réunion en rappelant que celle-ci vient clore l'analyse des besoins et que l'étude se poursuit par la définition de scénarios d'évolution du nœud ferroviaire lyonnais (solutions d'exploitation et au besoin d'investissement).

Mathias SCHMITT indique que l'ensemble des contributions écrites reçues seront à disposition en téléchargement d'ici la fin de l'été, certaines étant encore en cours de validation. RFF prépare une note de compréhension des ces contributions, plutôt qu'une synthèse, qui serait trop difficile à établir.

Egis présente le résultat de l'analyse des besoins et les premières orientations vers des scénarios. La présentation a été communiquée aux participants avant la réunion. Elle est organisée en 4 parties :

- fonctions voyageurs
- fonctions fret
- fonctions exploitation - maintenance
- orientation vers les scénarios.

Les remarques suivantes sont apportées par les participants.

2. FONCTIONS VOYAGEURS

Il est demandé de mieux faire ressortir les échéances relatives aux différents projets d'infrastructures évoqués. La dimension temporelle est nécessaire pour une bonne compréhension des enjeux et des besoins.

Il est jugé regrettable que le schéma de desserte longue distance n'intègre que les circulations des trains à grande vitesse. Il y a un marché et un intérêt économique pour les circulations longue distance sur ligne classique.

Les hypothèses prises se basent sur la demande tous modes et ne préjugent pas des infrastructures routières existantes à 2030. Les hypothèses en la matière seront précisées en phase 2 lors de l'évaluation des scénarios (impact sur la part de marché potentielle du train).

Les schémas de desserte ne font figurer que les axes du réseau ferré national. Il serait intéressant de compléter par la ligne de l'est lyonnais (T3, Rhônexpress) voire par d'autres axes TC potentiellement ferrés, d'autant plus que d'autres axes représentés pourraient être sortis du RFN d'ici 2030.

La SNCF suggère de renforcer la cohérence de présentation des périmètres entre l'analyse des besoins et les schémas de desserte. La mention de « service public déficitaire » concernant le TER n'est pas adaptée. L'articulation entre les transports ferroviaire et urbain est à mieux représenter.

L'agglomération de Saint-Etienne a un statut particulier qui la place à la fois dans le bassin de vie et dans les métropoles régionales, ce qui a des conséquences sur ses besoins de desserte régionale et nationale. Coupler la desserte directe Saint-Etienne – Lyon avec celle du Puy paraît mal adapté du fait des différences de besoin de capacité et de mode de traction entre ces deux relations. Peut-on envisager une desserte grande vitesse de Saint-Etienne ne se limitant pas à une relation avec Paris toutes les deux heures en pointe ?

La carte Scot des polarités figurant sur la planche 11 est une version périmée. La version à jour fait figurer Chassieu – Genas ainsi que Saint-Pierre-de-Chandieu et Chaponnay.

Plusieurs observations sont exprimées concernant Saint-Exupéry : sa desserte TER ne peut-elle s'envisager que hors système ? Une valorisation de la gare permet-elle d'éviter des investissements lourds au cœur de Lyon ? Marie-Line MEAUX indique que la question de Saint-Exupéry est importante et que sa résolution doit être trouvée bien avant 2030.

3. FONCTIONS FRET

Concernant l'autoroute ferroviaire alpine, l'État indique que l'appel d'offre est en cours de lancement (cahier des charges diffusé prochainement pour réponse en fin d'année).

Il est relevé que le site de Sibelin n'est pas aux « normes Grenelle » dans la mesure où il ne permet pas l'accueil de trains de 750 m.

Concernant les plateformes intermodales, il est précisé que le choix de localisation pour une plateforme fluviale au sud de Lyon n'est pas fait. La question d'une plateforme d'autoroute ferroviaire est à envisager non seulement vis-à-vis de la traversée des Alpes, mais aussi comme articulation de l'axe nord-sud. Le besoin d'une nouvelle plateforme intermodale est avéré bien avant 2030. Il conviendrait d'évoquer aussi la question des équipements fret en région stéphanoise et le rôle intermodal fret de Saint-Exupéry.

La SNCF souligne que les incertitudes, évoquées dans le cas du fret, touchent aussi le transport de voyageurs. Elle confirme le besoin de maintien de fonctions de triage à Sibelin, également exprimé par d'autres opérateurs. Marie-Line MEAUX indique que l'incertitude en la matière ne porte pas sur l'existence d'un besoin mais sur son niveau. La question est aussi de savoir si Sibelin suffit, et jusqu'où, en cas de réussite de la relance du fret ferroviaire.

La SNCF ajoute que les hypothèses de gain de performance paraissent trop volontaristes.

4. FONCTIONS EXPLOITATION – MAINTENANCE

La SNCF demande que soient précisées les règles de maintenance de l'infrastructure prises en hypothèse. Elle émet des réserves sur l'efficacité d'un découplage remisage – maintenance.

5. ORIENTATION VERS LES SCENARIOS

Les premières orientations vers les scénarios sont présentées sans être débattues en réunion. Une réunion sur les scénarios sera organisée en octobre.