

RENOVATION DE LA LIGNE SNCF MONTREJEAU-LUCHON

COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION DU COMITÉ DE PILOTAGE LE VENDREDI 1ER DÉCEMBRE 2017 À MONTRÉJEAU

[rédigé par les représentants de la Coordination pour la défense du rail et de l'inter-modalité en Comminges/Barousse (CDRIC)]

> une trentaine de présents, parmi lesquels :

Pour l'Etat : **Mme Demiguel** sous-préfète

Pour le Conseil Régional : **Mme Delga** présidente, **Mr Gibelin** (VP transports), **Mme Peraldi** et **Mr Palacin**, conseillers

ainsi que des responsables de la Direction Transports et du cabinet de la présidente

Pour la SNCF Réseau, **Mr Bouvier**, responsable de l'unité Projets et territoires représentant le directeur Mr Boutier et accompagné de techniciens

Pour la SNCF Mobilité, **Mr Rascol**, Directeur Régional

Parlementaire : **Mr Aviragnet**, député

Pour le Conseil départemental : **Mr Rivals**

Pour les élus locaux: **Mr Castel** président de la CC Pyrénées Haut-Garonnaises, **Mr Miquel** maire de Montréjeau, **Mr Palas**, maire de Marignac, **Mr Fratus** maire-adjoint de Gourdan,

Pour le CDRC: **Mr Puente**

Pour notre association CDRIC: **M Courtèges**, **F Diaz**, **V Kernikian**, **M Lacoste**, **JF Subercaze**,

ainsi que des **cheminots et citoyens** dont certains sont membres de CDRIC.

Pas de représentants des syndicats de cheminots, des socio-professionnels et des entreprises intéressées par le fret: **étaient-ils invités?**

I- La présidente de région a introduit la réunion et présenté

un diaporama rappelant les caractéristiques de la ligne, la décision de la SNCF de suspendre les circulations en nov 2014, l'étude EGIS sur les besoins de transport en Haut-Comminges, les conclusions des Etats Généraux du Rail, les décisions (du Conseil Régional en 2017) de financer les études et les travaux permettant sa réouverture.

Elle a rappelé les crédits engagés et à engager dans l'opération :

360000€ pour l'étude préliminaire en cours, 1,8 M€ pour les travaux en cours (débroussaillage, dépose de la caténaire et des pylônes), 3 M€ votés en septembre pour l'étude d'avant-projet.

[note de CDRIC: plus 150000 € (dont 50 K€ de la Région) pour l' Etude EGIS de 2015-2016]

Elle a précisé le calendrier :

2018 : validation de l'étude préliminaire et démarrage de l'étude d'avant-projet (APRO)

2019 : validation des études APRO et PRO et début des travaux

2020 : poursuite des travaux et fin des travaux en décembre 2020.

Elle a indiqué la façon de travailler pour préparer la réouverture : comité de pilotage réuni 2 fois par an / création de 2 commissions, la commission ferroviaire (offre de transport, intermodalité, suivi des études et travaux) et la commission territoire (animation, projets de territoire, émergence de projets)

II- Mr Bouvier (SNCF-Réseau) a projeté et commenté un diaporama sur l'avancement de l'étude préliminaire.

[Nous avons demandé que les diaporama soient adressés aux participants :Mme Delga a indiqué qu'il le sera début décembre] . Nous demanderons qu'il soit mis en ligne sur les sites internet de la SNCF, de l'Etat et de la Région et ainsi accessible à tous].

> constats techniques :

- des enjeux environnementaux élevés qui imposeraient de demander à l'Etat des autorisations de travaux
- vitesse nominale de 90 Km/H avec suppression de l'ensemble des zones de ralentissement
- porter une desserte de l'ordre 6 A/R par jour avec possibilité de trains événementiels (ex: train à vapeur ??)
- ligne compatible avec matériel Régiolis doublé en UM2 de série
- possibilité de la mise en oeuvre une installation pyramidale embranchée pour une desserte de Fret avec une faisabilité garantie
- pour la desserte prévue pas de modification majeure de la ligne actuelle.
- on conserve une voie unique.
- dans tous les scénarios d'offres de transports étudiés toute les correspondances sont possibles à Toulouse avec un délai d'attente minimal avec les trains de nuit et les TGV.
- temps de parcours estimé de 35 mn entre Luchon et Montréjeau avec une desserte systématique des 3 gares intermédiaires.
- avec cette ligne la circulation du fret est garantie avec un projet de 6 A/R par jour sans impact sur la ligne voyageur et la faisabilité de faire circuler des trains événementiels est garantie aussi (pourquoi pas le train à hydrogène comme publicité ?)
- enjeux environnementaux très élevés sur l'ensemble du linéaire / Diagnostic environnemental : zone de montagne, 10 cours d'eau classés en catégorie 1, ZNIEFF, 1 zone humide avec arrêté préfectoral de protection du biotope, 3 sites Natura 2000, 9 trames vertes et 21 trames bleues pour la faune et la flore et les cours d'eau./ impliquera selon les décisions en cours de programme des procédures administratives réglementaires pour intervenir en fonction de certains éléments (ouvrages d'art ou ouvrages en terre, territoires en dehors du périmètre strict ferroviaire).

> programme technique :

- voies de services (garage pour les trains événementiels). Une ITE de principe à l'étude à l'endroit le plus pertinent avec chargeur. Pas de croisement à Marignac. SNCF garantit la circulation du Fret en voie unique inséré avec les trains voyageurs.
 - allongement du quai à Saléchan pour accepter les rames Régiolis. Le système de signalisation sera revu avec un dispositif de comptage à Montréjeau pour la sécurité des trajets.
- Modernisation de la voie avec renouvellement de la voie et du ballast, des ouvrages d'art (environ 75 à reprendre) et des ouvrages en terre.

- dépose des voies de service et d'évitement à Luchon, Marignac et Cier de Luchon. avec préservation du foncier SNCF.
- renouvellement des voies de service à Luchon (garage et dé-garage)
- au niveau des gares : éclairages, revêtement des quais, bâtiments et abris, signalétique, télé-affichage, prolongement des quais pour compatibilité avec la version UM2 des Régiolis.

> poursuite de l'étude :

- analyse de sécurité des passages à niveau au nombre de 37.
- estimation des avec plusieurs scénarios d'investissement :
- > investissements massifs pour la mise en service de suite
- > investissements répartis sur une certaine période (ex: travaux sur des ouvrages d'art différés mais à penser dans l'avenir)
- > investissements optionnels non strictement nécessaires pour la circulation mais qui peuvent être important pour le territoire.

Après la remise de l'étude préliminaire et sa validation (début 2018) : définition du programme sur lequel portera l'étude APRO et réalisation d'un planning global

> travaux de sécurisation : dépose des poteaux, indispensable car corrodés / les travaux en cours seront terminés au 1er trimestre 2018 et non le 15 décembre comme annoncé / embauche de 10 contrats aidés pour le débroussaillage.

[Note CDRIC : du retard a été pris puisque la fin des travaux avait été fixée à fin décembre.]

II – DISCUSSION :

Nous avons remis en début de séance notre contribution au comité de pilotage (à lire sur le site cdric.info) et sommes intervenus à plusieurs reprises :

Nous nous sommes félicités de l'engagement du Conseil Régional et de sa Présidente pour la construction d'un service public ferroviaire régional, la décision d'engager des travaux sur 6 lignes SNCF menacées et la réaffirmation de la réouverture de la ligne Montréjeau-Luchon, projet majeur pour nos vallées. **Nous proposons d'aller plus loin** en portant ensemble un projet d'avenir, ambitieux et écologique.

Sur le recul écologique que constituerait le recours à la traction diesel pour une ligne électrifiée depuis 1923 : nous avons insisté sur ce point car le recours au diesel est contraire à l'esprit de la loi du 27 août 2015 relative à la transition énergétique et aux récents engagements de l'Etat, de la SNCF et de la Région.

> Interventions :

Mme Delga répond que le choix de ne pas refaire la caténaire a été fait à cause de son coût (20M€ chiffre EGIS). On ne peut parler de pollution, le thermique (diesel) n'aura qu'un "très léger impact environnemental" et qu'avec l'électrique, « le gain environnemental n'est pas remarquable ».

CDRIC exprime son désaccord avec cette position.

Sur le chiffrage du coût des travaux avec pose d'une caténaire moderne : nous avons demandé que l'étude préliminaire le présente comme **option possible** comme prévu dans la convention signée en Janvier 2017 par la Région et la SNCF (c'est la seule solution non polluante et permettant le train direct Paris Comminges sans changement)

> Interventions :

Pour la SNCF, ce chiffrage n'est pas prévu dans l'étude préliminaire.

CDRIC : nous avons insisté pour qu'il y soit procédé . Il faut avoir une estimation sérieuse de ces travaux avant toute décision : nous avons cité, sans être démenti, un document officiel de la SNCF relatif à l'électrification de 32 km de la ligne Calais -Dunkerque pour un coût de 5 millions d'€, travaux réalisés par TSO.

Sur le financement, notamment par l'Etat et la SNCF, du remplacement de la caténaire. Nous avons proposé que le comité de pilotage alerte l'Etat et la SNCF pour obtenir ce financement.

Soulignons que de nombreux élus, conseils municipaux sont intervenus dans ce sens dont le député du Comminges Joel Aviragnet qui a posé le 31 octobre une question écrite au gouvernement sur ce point.

> Interventions :

Mme Delga précise que « s'il y a des crédits supplémentaires attribués par l'Etat par exemple à la suite de la future loi sur la mobilité, on pourrait voir. Pour l'instant l'Etat nous indique que sa participation est à hauteur de 6M€ ».

Elle rappelle que la Région sollicite souvent l'Etat sans recevoir de réponses satisfaisants et cite l'exemple des trains de nuit Paris-Cerbère et Paris-Tarbes.

En réponse à notre proposition que le comité de pilotage alerte l'Etat et la SNCF pour obtenir ce financement, elle considère que ce n'est pas son rôle mais précise que c'est à nous élus et aux associations d'intervenir.

Elle rajoutera plus tard en contradiction avec ses premiers propos : « Il peut y avoir un effet une augmentation de l'Etat d'un crédit de 20M€ mais je vous le redis, je ne proposerai pas que ce soit sur la ligne Montréjeau-Luchon, dans un esprit d'équité » et rappellera l'investissement de la région pour le ferroviaire « un milliard 500 millions d'€ ces dix dernières années ».

Mr Aviragnet informe qu'il a adressé une question écrite au gouvernement pour qu'il finance l'électrification.

La sous-préfète évoque les assises de la mobilité et la loi de programmation qui pourrait dégager des moyens et a indiqué qu'elle « fera remonter au préfet » la demande de crédits supplémentaires pour la caténaire formulée par CDRIC.

Sur la filière hydrogène pour le ferroviaire : nous avons aussi évoqué cette alternative avec la réalisation du train Coradia iLint, premier train régional

alimenté par une pile à combustible, testé et opérationnel dès 2018 en Allemagne

> Interventions :

Mme Delga précise que la Région finance une expérimentation pour un train hybride et considère que d'ici 3 ans, ce modèle ne sera pas industrialisé.

CDRIC : nous avons insisté sur la différence entre train hybride (bimode électrique et diesel) et train à hydrogène.

Mr Bazzo (CR) a précisé que pour lui, cette solution hydrogène adaptée aux régions allemandes à forte densité de population ne l'était pas aux zones rurales. De plus pour lui, cette solution « n'est pas stabilisée ».

CDRIC : nous avons insisté pour que l'étude préliminaire se penche sur cette option.

Sur la possibilité de croisement et de manoeuvres de trains dans les gares de Marignac et de Luchon : **nous nous sommes étonnés qu'à ce stade la SNCF n'ait pas étudié cette possibilité et nous demandons qu'elle le fasse.**

> Interventions :

La SNCF indique qu'elle n'a pas travaillé sur les travaux indispensables au croisement des trains (voies d'évitement à Marignac et à Luchon). Elle s'en tient au scénario navette : « quand un train entre sur la ligne, aucun autre train ne peut y entrer »

Seules des voies de stationnement seraient prévues. Elle considère que ce qui est prévu est suffisant pour assurer la sécurité de la voie.

CDRIC a insisté sur l'absolue nécessité de pouvoir croiser à Marignac et à Luchon des trains de voyageurs et de marchandises si l'on veut exploiter tout le potentiel de la ligne rénovée.

Sur le transport de marchandises : nous avons demandé que la SNCF travaille sur le programme des travaux nécessaires au rétablissement de ce transport (quais et voies d'embarquement de marchandises à Marignac, à Loures et à Luchon, indispensable par exemple pour la filière bois que tous les acteurs du territoire veulent structurer) ?

> Interventions :

La SNCF ne répond pas sur ce point (ce n'est pas prévu dans le diaporama)

Pour Mme Delga, la ligne rénovée a vocation à réunir trains de voyageurs et trains de marchandise y compris de bois.

Pour Mr Palacin, qui anime la réflexion de la Région sur la filière bois, il faut travailler sur le transport par train du bois des forêts de Marignac et de Luchon et réfléchir au centre de gravité pour ce transport qui pourrait être Marignac.

Sur les installations terminales embranchées (ITE): nous avons demandé si la SNCF a travaillé à la réalisation future des ITE indispensables notamment pour les Eaux de Luchon ?

> Interventions :

La SNCF n' a pas travaillé sur ce point.

Mr Puente demande s'il n'est pas possible d'avoir 2 «ITE de principe». La SNCF répond que non.

CDRIC insiste pour que la SNCF avance sur ce point en lien avec les entreprises concernées.

Sur le train de nuit direct Paris- Gourdan- Luchon : nous avons proposé de réaffirmer à nouveau la nécessité de le rétablir car il est un outil essentiel pour nos vallées et de saisir l'Etat de cette question.

> Interventions :

Mme Delga a rappelé la mobilisation des élus pour que l'Etat maintienne et finance le train de nuit Paris-Tarbes mais à ce jour, suite aux décisions des deux derniers gouvernements, il est supprimé. Il faut continuer à le demander si on veut avoir le Paris-Luchon.

Pour CDRIC, il faut aussi **agir pour que le train de nuit Paris-Luchon sans changement** à Toulouse ou à Montréjeau) **soit rétabli** et travailler sur les aspects techniques : quelle que soit l'option retenue, quel positionnement d'une locomotive pour tirer les wagons jusqu'à Luchon?.

Sur le travail de réflexion à engager pour réussir la réouverture :

Mr Puente « soyons concrets et pragmatiques, essayons d'accompagner cette réouverture y compris au niveau des innovations Il y a souvent des bonnes idées qui ne vont pas bien loin. Commençons à travailler avec ce que nous avons et ensuite nous pourrions voir effectivement si d'autres processus de développement existent. Il faut réfléchir aussi sur nos périmètres respectifs sur la façon de structurer, faire à notre échelle des pôles intermodaux pour amener les gens vers les gares et les diffuser sur l'ensemble du territoire”.

Mme Delga cite le point 7 du document de CDRIC et rappelle l'importance de travailler sur tous les aspects de fonctionnement de la ligne (intermodalité, TAD, services à la population, horaires adaptés, gares comme pôles multimodaux)

Mr Puente demande de travailler sur des horaires adaptés pour la desserte des lycées de Luchon

Mr Pallas souligne que la fréquentation de la maison de santé implantée à côté de la gare de Marignac sera accrue par la réouverture de la ligne

Mr Rascol insiste sur le travail à faire pour que la réouverture soit un succès populaire et technique

Mr Gibelin indique que la Région pèse pour que la période des études soit accélérée et insiste sur la nécessaire mobilisation du territoire et de ses forces vives pour porter des propositions d'organisation et de services répondant aux besoins des populations.

Mme Delga conclut en annonçant que le CR adressera en ce début de mois une invitation à s'inscrire aux 2 commissions ainsi que les diaporamas présentés en séance. Les 2 commissions seront réunies en Février.

Compte-rendu rédigé par les représentants de CDRIC / le 7/12/2017