

Réf. ppe.jfb.nga – D2022-364

COMPTE RENDU

Réunion présentation démarche analyse de la valeur Suppression 14 PN Riom Randan à Maringues

Du lundi 26 septembre 2022

Rappel contexte :

Ces opérations de suppressions de passage à niveau s'inscrivent dans le cadre du schéma directeur Paris-Clermont Ferrand.

Une première étape de modernisation de la ligne Paris-Clermont Ferrand est prévue à l'horizon 2026 : nouvelles rames, nouvelle offre (ajout d'un aller-retour quotidien) et nouveaux temps de parcours.

L'étude – amont – de suppression des passages à niveau entre Riom et Randan s'inscrit dans la préparation d'une étape ultérieure, pour continuer à améliorer les performances de l'axe Paris-Clermont Ferrand.

La suppression de tous les passages à niveau est une condition nécessaire pour permettre des relèvements de vitesse supérieurs à 160 km/h. Une partie assez rectiligne depuis Riom jusqu'à St Clément de Régnat est potentiellement concernée.

Les caractéristiques d'accélération et de freinage des trains imposent d'avoir des zones de vitesse homogènes et relativement longues.

Au-delà de St Clément de Régnat, le profil de la voie (courbes) rendra potentiellement plus difficile une vitesse supérieure à 160 km/h.

La suppression des passages à niveau est également un vecteur d'amélioration de la régularité de la ligne. Un accident a eu lieu au PN 17 au Thuret ce printemps (post réunion : le 18 mars) : le 1^{er} train du matin partant vers Paris a heurté un véhicule abandonné, les voyageurs qui s'étaient levés aux aurores pour rejoindre Paris ont dû être rapatriés en car à Clermont Ferrand.

Post réunion : au total 4 trains Paris-Clermont-Fd ont été supprimés cette journée, 3 trains ont eu des retards très importants, respectivement 5h, 4h et 2h.

Le financement pour ces suppressions de passages à niveau reste à mettre en œuvre, probablement dans le cadre des prochains CPER.

Plusieurs observations faites lors de la réunion révèlent des attentes à court terme pour l'amélioration du réseau qui ne sont pas en relation directe avec la problématique des PN.

Monsieur l'adjoint au Maire de St Clément a indiqué qu'il y a probablement plus de gens qui se jettent sous les trains, ou d'accidents avec le gibier, que d'accidents aux passages à niveau. D'une

manière générale plusieurs parties prenantes ont insisté sur la fiabilisation nécessaire de l'infrastructure et du matériel roulant, pour améliorer la régularité de la ligne.

SNCF Réseau a rappelé que d'ici 2026, 760 Millions d'euros auront été investis sur l'infrastructure pour améliorer sa fiabilité, et que le matériel roulant aura été renouvelé pour un montant de 350 M€. La suppression des passages à niveau est une action proposée pour un horizon au-delà de 2026 (probablement 2030) dans une dynamique de prolongement des actions d'amélioration de l'axe Paris Clermont Ferrand. L'engagement d'une première phase d'étude très en amont a notamment pour objectif de se donner le temps de travailler avec les acteurs territoriaux.

Plusieurs observations ont trait à :

- Une demande de présentation des retards et de leur typologie. La DREAL indique qu'il y a une le site internet de la ligne SNCF Intercités (<https://www.lignesncfintercitesparisclermontferrand.fr/>), un Comité de suivi des dessertes ferroviaires ainsi qu'un journal de la ligne disponible sur le site internet ;
- Une demande de présentation de l'incidentologie sur les passages à niveau. SNCF Réseau transmettra des éléments lors du prochain atelier. Les incidents aux passages à niveau sont fréquents, liés très majoritairement à des comportements (véhicules abandonnés mais aussi, actes de malveillance aux passages à niveau, ...). D'autres lignes n'ont plus de passage à niveau depuis très longtemps (exemple de la ligne Lyon-Marseille sur la rive gauche du Rhône).

Il est rappelé que des études ont été réalisées en 1984 à l'occasion de l'électrification de la ligne, et avaient été prises en compte dans les remembrements.

Par ailleurs, le souhait d'une ligne nouvelle TGV pour permettre de régler le problème de dessertes locales, a été émis.

Post réunion : le projet de ligne nouvelle LGV Paris Orléans Clermont—Ferrand – Lyon, pour l'instant reporté au-delà de 2037, maintient l'usage de la ligne actuelle entre Vichy et Clermont-Ferrand.

Le volet de financement est à nouveau abordé, en souhaitant que les solutions qui pourront être envisagées ne coûtent rien aux acteurs territoriaux.

La piste de sécurisation des passages à niveau dont la suppression n'est pas impérative pour une augmentation de la vitesse des trains est soulevée.

Monsieur le Président de la communauté de communes Plaine Limagne fait part de sa réserve quant à une participation à la démarche.

1ere partie

Méthodologie pour les études de solutions (présentation par INGEROP).

Il s'agit d'une présentation de premières propositions sur la base de solutions techniquement possibles, et étudiées à ce stade. Il est rappelé qu'aucun choix n'a été réalisé. Il s'agit donc uniquement d'un recensement des solutions techniques possibles pour chaque PN.

Les propositions sont faites en fonction :

- Des échanges avec les acteurs locaux de l'automne 2021,
- Des contraintes de site,
- Du trafic constaté,
- Des règles de conception routière et contraintes techniques.

Quelques cas particuliers ont été identifiés (Diapo PowerPoint N°14) :

- 1 PN pouvant être supprimé,
- 4 PN avec un rétablissement sur site,

- 3 PN report vers les PN suivants ou rétablissement sur site.

PN 4 : 2 solutions.

Les engins ne peuvent pas passer sous le passage inférieur à proximité (problème de gabarit) → les solutions pourraient être le remplacement du passage inférieur existant ou un détour par la RD existante, qui représente une distance importante.

PN 8 Randan : 2 solutions possibles.

Les solutions présentées sont à mettre en relation avec d'autres dossiers concernant la ruralité, les communes étant contraintes sur les consommations foncières dans le cadre des PLU.

Plusieurs volets seront à prendre en compte dans l'analyse comparative des solutions notamment :

- La question des emprises foncières nécessaires (remembrement récent il y a moins de 10 ans) pour la solution de dénivellation,
- Pour la solution rabattement :
 - o L'allongement de temps de parcours pour les deux maisons riveraines à l'Est de la commune,
 - o L'insertion au niveau du hameau des grands Vaux.

La solution d'un passage supérieur empruntant des emprises du domaine royal a été évoquée.

Une question est posée sur le profil retenu. Les hypothèses prises sont des pentes de 6 % maxi, et une hauteur de franchissement de 8m au-dessus de la voie ferrée (hauteur de la caténaire + l'épaisseur du tablier).

Une demande a été faite par le Monsieur le Maire de Randan pour retourner sur le terrain, échanges en lien avec la construction du PLUI.

PN 9 Randan : 3 solutions possibles.

Monsieur le Maire de Randan est à ce stade favorable à la solution d'ouvrage sur place.

PN 11 St Clément de Régnat : 2 solutions possibles.

L'impact de l'activité économique principale du territoire – c'est-à-dire l'agriculture- est à prendre en compte, le cas échéant il y aura des réactions des élus, des riverains et des agriculteurs.

SNCF Réseau rappelle qu'il ne s'agit que de premières études de faisabilité technique et que des variantes, et d'autres scénarios peuvent être envisagés : c'est d'ailleurs tout l'objet de la démarche d'analyse de la Valeur qui vient d'être initiée.

Il a été soulevé que l'impact environnemental des rallongements (émission de CO₂ des rallongements de parcours) est à mettre en regard des gains pour les voyageurs sur la ligne Paris-Clermont-Ferrand.

Le lien avec l'étude d'étoile ferroviaire de Clermont-Fd est réalisé de la façon suivante : les solutions techniques pour les suppressions des passages à niveau seront compatibles avec des créations de haltes.

La présence dans le secteur d'une rampe d'irrigation est signalée.

PN 14 et 15 : Thuret 2 solutions.

Une attention aux rallongements de parcours quotidiens pour l'agriculteur est à prendre en compte. En première approche, la première solution est celle qui convient le mieux, même si elle consomme de la terre agricole.

PN 17 Thuret 2 solutions.

PN 20 Surat 2 solutions.

PN 23 Surat : l'analyse est à réaliser en considérant que le PN 25 sera rétabli quoi qu'il arrive.
Le besoin de maintien d'un franchissement pour les agriculteurs est rappelé.

La question des impacts sur les temps de réactivité des secours est soulevée, un contact sera pris par SNCF Réseau avec le SDIS dans le cadre de cette étude.

Des échanges sur le positionnement de l'ouvrage de franchissements sont engagés. Cet échange sera repris dans la phase d'analyse de la valeur, en comparant :

- Les impacts liés à la construction d'un ouvrage décalé parallèlement à la voirie existante
- Les impacts liés à la construction d'un ouvrage en place, mais avec une fermeture de la voirie pendant la durée des travaux (un à deux ans).

Cette analyse pourra être également réalisées sur d'autres passages à niveau.

PN25 Surat : 1 solution.

PN 28 – 30 Clerlande : 2 solutions.

Les emprises réservées existent mais ne suffiront pas.
Le souhait du maintien du franchissement est exprimé.

PN 32 Clerlande : une seule solution.

PN 36 : la proposition de réalisation d'un ouvrage qui éviterait de créer des délaissés non valorisables est émise → une solution soit se rapprochant de l'autoroute, soit se rapprochant des maisons est souhaitée. Ces variantes seront étudiées.

RLV indique une approbation du PLUI dans les 5 à 6 mois à venir.

2ème partie : travail collectif par l'analyse de la Valeur.

M. Roussille du cabinet APTE spécialisé en analyse de la Valeur, qui sera assisté par le cabinet ALGOE, propose une démarche la plus objective possible permettant d'apporter un regard à la fois extérieur et neutre sur ce projet complexe.

D'une manière générale, la philosophie de la démarche est du bon sens paysan systématisé pour ne rien oublier et pour investir de manière la plus judicieuse et la plus efficace possible.

Rappel de l'historique analyse de la Valeur : Il s'agit avant tout de raisonner en termes de juste nécessaire (le minimum qu'on doit dépenser pour satisfaire les besoins des utilisateurs)
L'objectif est de faire mieux avec moins car moins cher ne veut pas dire moins bien.

La première phase : l'analyse fonctionnelle permet de n'oublier aucune fonction et d'exprimer un besoin mesurable/quantifiable/quantifiable de façon dépassionnée.

La seconde phase d'analyse de la Valeur permettra de critiquer de façon constructive les premières solutions identifiées par INGEROP pour les affiner ou identifier des variantes au meilleur couple satisfaction des attentes besoins/coûts. L'étape suivante et d'établir une matrice de comparaison des différentes combinaisons de solution retenues.

La matrice de comparaison pourra intégrer différents paramètres (coût de constructions, entretien, temps ou coûts des rallongements, surface agricoles consommées, etc.). Il s'agit d'établir collectivement cette matrice et d'identifier tous les indicateurs nécessaires pour établir une comparaison objectivée.

La démarche se déroulera en 3 ateliers pour chacun des EPCI avec en appui un travail intermédiaire d'INGEROP s'il y a besoin d'étudier des variantes.

La représentation des riverains se fera par les élus et celle des agriculteurs sera assurée par la Chambre d'Agriculture.

Nota : la question d'élargir la démarche au PN 22 de Ménétrrol est posée. SNCF Réseau rappelle que les études pour Ménétrrol sont à un stade d'avancement différent, une démarche spécifique est prévue avec des rencontres avec les parties prenantes concernées (Ménétrrol, RLV, CD63...). Trois ateliers de travail sont programmés et déclinés sur chaque périmètre d'EPCI :

- Atelier n°1 : objectif = analyse des fonctionnalités ;
- Atelier n° 2 : analyse des solutions techniques étudiées par INGEROP, des différentes combinaisons possibles, challenge de ces solutions au regard des fonctionnalités définies ;
- Atelier n°3 : Injection des coûts et comparaison des scénarios, pour aboutir à un ou deux scénarios les plus appropriés par rapport aux fonctionnalités.

Le groupe de travail proposera donc à l'issu de ce travail des préconisations par périmètre d'EPCI.

Il se peut que des fonctionnalités qui aujourd'hui n'existent pas et qui sont mal assurées par les PN actuels puissent être améliorées par l'aménagement retenu par le groupe de travail. L'atelier n°1 aura pour vocation d'intégrer les besoins d'évolution éventuels.

Le sujet de la « confiance » est abordé : quelles suites seront données à ce travail ?

Sur le contrat de confiance il a été indiqué que la matière qui sera établie à l'issue de l'analyse de la Valeur sera celle qui sera présentée aux financeurs, et membres du Copil, qui décideront de la suite.

Ces études seront suivies d'autres phases et notamment d'enquêtes publiques, avec une présentation des scénarios étudiés et des scénarios retenus.

La participation des acteurs territoriaux a pour objectif de faire s'exprimer les différents avis et de les intégrer dans la construction des scénarios. Ceux-ci rappellent qu'ils ne sont pas demandeurs de ces suppressions de passage à niveau, et que leur participation ne s'apparente pas à une caution.

La question du calendrier est soulevée, l'horizon de réalisation envisagé est 2030 (prochains CPER), probablement en plusieurs phases de groupes de passages à niveau.

La question des livrables de l'études est posée. Il est rappelé que la convention de financement regroupe plusieurs phases d'études. L'étude d'INGEROP et l'analyse de la valeur ne constituent qu'une première étape.

La DDPP questionne sur l'impact des reports (en particulier des circulations agricoles) au niveau sécurité routière sur les autres voiries en cas de rabattement » → impact pris en compte par INGEROP dans l'aménagement des carrefours.

Un travail avec la SAFER sera envisagé dans les étapes ultérieures de l'étude.

Certains scénarios pourront être écartés dans la phase d'analyse de la valeur → mais en objectivant les arguments qui ont conduit à les écarter.

Un souhait d'informations sur les impacts et compensations agricoles a été exprimé en fin de séance.

Les acteurs territoriaux souhaitent profiter de cette analyse pour évoquer les sujets de créations d'une gare ou d'une halte à Ennezat ou Thuret, pour l'aménagement du territoire, pour dégager les

routes » (M. Imbert, président Plaine Limagne) → La question des haltes sera évoquée dans l'étude de l'étoile ferroviaire clermontoise.

Les ateliers se dérouleront par EPCI (RLV et Plaine Limagne), le nombre maximum de participant est fixé à une quinzaine par atelier, pour que ceux-ci soient efficaces.

Pour fixer les prochaines réunions : des éléments complémentaires sont nécessaires d'abord vis à vis de l'impact agricole → étude confiée à la chambre d'agriculture ; la chambre d'agriculture va organiser des réunions par secteur. Donc fixation des dates après ce premier diagnostic.

Suite à échanges avec la chambre d'agriculture, la date proposée pour l'atelier n° 1 est le 15 Décembre 2022 (invitations à venir).

Liste des Invités et des participants

Réunion du 26 septembre 2022

Présentation démarche analyse de la valeur Suppression 14 PN Riom Randan à Maringues

Participants :

Madame Valérie CEYSSAT, Chargée de mission desserte régionale de voyageurs, Desserte Régionale Infrastructure Ferroviaires Direction des Mobilités - Conseil régional Auvergne-Rhône-Région AURA

Monsieur Gilles CHEVASSON, Chargé de missions ferroviaires et mobilité - DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

Monsieur Nicolas COMBES - Chef du service Transport et Prévention des risques Routiers - Direction Départementale de la Protection des Populations du Puy-de-Dôme, Préfecture

Monsieur Frédéric SARRON - Référent territorial - Direction Départementale des Territoires du Puy-de-Dôme, Site de Riom, Préfecture

Monsieur Jacques LABROSSE - Directeur Route et Aménagement Territorial - Clermont Limagne - Pôle Aménagement, Attractivité et Solidarités Territoriales - Conseil départemental du Puy-de-Dôme

Monsieur Bastien BOUQUIN, Directeur Général des Services Plaine Limagne

Monsieur Claude RAYNAUD, Président Communauté de Communes Plaine Limagne

Monsieur Jean-Louis RAYNAUD, adjoint au Cadre de vie, Ville de Riom

Madame Sandrine COUTURAT, Maire de Randan

Monsieur Jean-Jacques MATHILLON, adjoint au Maire de Randan

Monsieur Jean Michel FAURE adjoint au Maire de Pessat-Villeneuve

Monsieur Jean-Paul FAURE, adjoint au Maire d'Ennezat

Monsieur Eugène CHASSAGNE, Maire des Martres-sur-Morge

Monsieur Philippe CARTAILLIER, Maire de Saint-Ignat

Monsieur Roland GRENET, Maire de Surat

Monsieur Pierre-Adrien AUTEROCHE, adjoint au Maire de SURAT

Monsieur Patrice DARPOUX adjoint au Maire de Saint-André-le-Coq

Monsieur Rémy PETOTON, Maire de Saint-Clément-de-Régnat

Madame Marie Noëlle DASSAUD, adjointe au Maire de Saint-Denis-Combarnazat

Monsieur Pierre LYAN, Maire de Thuret

Monsieur Didier IMBERT, Maire de Clerlande,
Monsieur Denis DAIN, adjoint au Maire de Clerlande
Monsieur Guy TIXIER, Maire de Sardon
Monsieur Baptiste ARNAUD Vice-Président à la Chambre d'Agriculture du Puy de Dôme
Monsieur Jean-François BORELLA, SNCF Réseau
Monsieur Gabriel BRUYAS, INGEROP
Monsieur Rodolphe ROUSILLE, Cabinet APTE

Excusés :

Monsieur Olivier MAUREL, Sous-Préfet de Riom
Monsieur Nicolas MORISSET- Directeur des Routes - Direction Générale des Routes, de la Mobilité et du Patrimoine - Conseil départemental du Puy-de-Dôme, représenté par Monsieur Jacques LABROSSE
Monsieur Eric SALIOU - Directeur de la mobilité- Desserte régionale et infrastructures ferroviaires - Conseil Régional Auvergne-Rhône-Alpes, représenté par Madame Valérie CEYSSAT
Monsieur Pierre PECOUL, Maire de Riom, représenté par Jean-Louis RAYNAUD, Adjoint au Maire
Monsieur Gérard DUBOIS, Maire de Pessat-Villeneuve, représenté par Monsieur Jean-Michel FAURE, Adjoint au Maire
Monsieur Dominique BUSSON, Maire de Saint-André-le-Coq, représenté par Monsieur Patrice DARPOUX, Adjoint au Maire
Monsieur Guillaume LAURENT, Maire de Saint-Denis-Combarnazat, représenté par Madame Noëlle DASSAUD, Adjointe au Maire
Monsieur Bernard MANILLERE, Maire de Saint-Sylvestre-Pragoulin, représenté par M. COORTADON, Délégué
Monsieur Frédéric BONNICHON – Conseiller Régional Auvergne-Rhône-Alpes, Président Communauté d'agglomération Riom Limagne et Volcans, Maire de Châtel-Guyon
Monsieur David CHAUVE, Président de la Chambre d'agriculture, représenté par M. Baptiste ARNAUD

Absents :

Monsieur Roland GENESTIER, Maire de Villeneuve-les-Cerfs
Madame Florence LEBLOND, Maire de Beaumont-lès-Randan
Monsieur Didier CHASSAIN, Maire de Mons
Monsieur Michel GAUME, Maire de Saint-Priest-Bramefant
