

LE CAHIER DES ACTEURS

n°3

Débat public **Ligne électrique à 400 000 volts de Lyon à Chambéry**

Les cahiers des acteurs sont édités par la Commission Particulière du Débat Public qui exerce sa responsabilité d'éditeur et de garant de la qualité du débat sur le choix des textes et sur la forme des documents. La CPDP n'est pas engagée par l'opinion exprimée.

> Contribution de Réseau Ferré de France, gestionnaire national de l'infrastructure ferroviaire

La création de Réseau Ferré de France, le 1^{er} janvier 1997, a traduit une évolution profonde de l'organisation du système ferroviaire en France, en confiant la gestion de l'infrastructure ferroviaire nationale à un établissement public industriel et commercial juridiquement indépendant de la SNCF.

Gestionnaire du réseau, RFF a de par la loi la responsabilité de son entretien et de son exploitation, en recherchant l'optimisation de son utilisation. RFF est ainsi chargé de la définition des objectifs et des principes relatifs à la gestion du trafic et des circulations, la SNCF étant son délégataire principal pour assurer l'unité du système ferroviaire sur le réseau existant.

La loi sur le «renouveau du transport ferroviaire» a également confié à RFF la mission de conduire les études de développement du réseau ainsi que la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissements.

Six ans après sa création, RFF est devenu une entreprise à part entière, forte de plus de 400 personnes, qui a la responsabilité de l'étude de huit grands projets ferroviaires nationaux et internationaux et de plus de 300 projets de dimension régionale. RFF assure en outre la maîtrise d'ouvrage de la ligne à grande vitesse Est européenne et pilote un grand nombre d'opérations réalisées en maîtrise d'ouvrage déléguée à la SNCF.

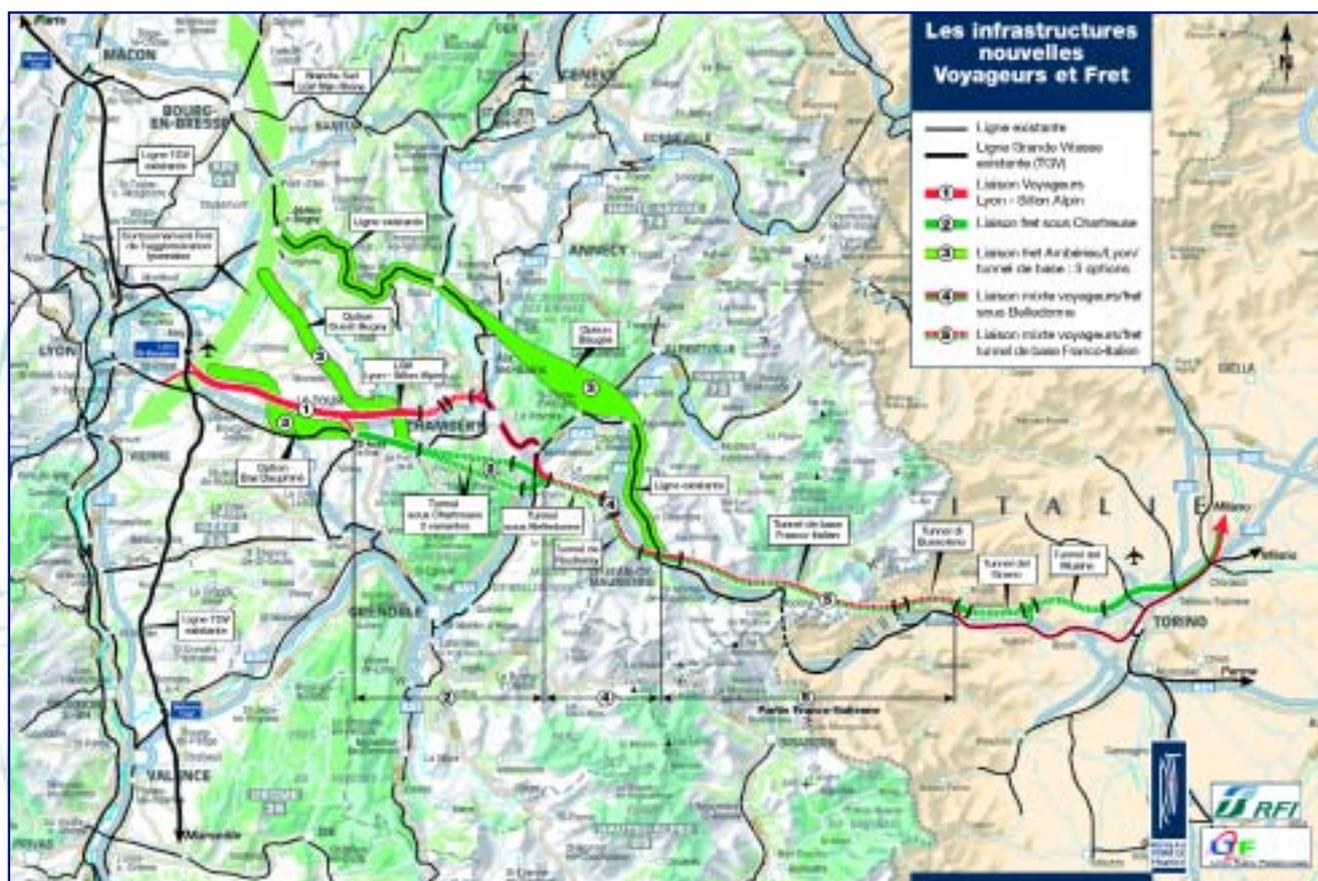


> RFF, attentif à la qualité de l'alimentation électrique du réseau ferroviaire

Le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire est redevable vis-à-vis des entreprises ferroviaires qui empruntent son réseau (aujourd'hui la SNCF de façon prépondérante mais demain d'autres entreprises peuvent apparaître dans le domaine du transport de fret ouvert à la concurrence à partir du 15 mars 2003) d'un haut niveau de fiabilité, tant pour ce qui concerne les trains de voyageurs que les trains de fret.

Le mode électrique étant prédominant dans la traction des circulations ferroviaires, le maintien d'un haut niveau de

qualité dans l'alimentation électrique du réseau ferroviaire doit être garanti par EDF et RTE. RFF ne peut dans ce cadre qu'être favorable à tout renforcement de la fiabilité du réseau de transport électrique. Cette exigence est rendue plus aiguë par la perspective de création de nouvelles infrastructures en Rhône Alpes, à caractère international, tant pour ce qui concerne l'axe ferroviaire Nord-Sud Européen via le Contournement ferroviaire de Lyon que la liaison Lyon - Turin, axe structurant des échanges entre la France et l'Italie.



> RFF, maître d'ouvrage de projets d'infrastructure terrestre entre Lyon et Chambéry dans le cadre du Lyon -Turin

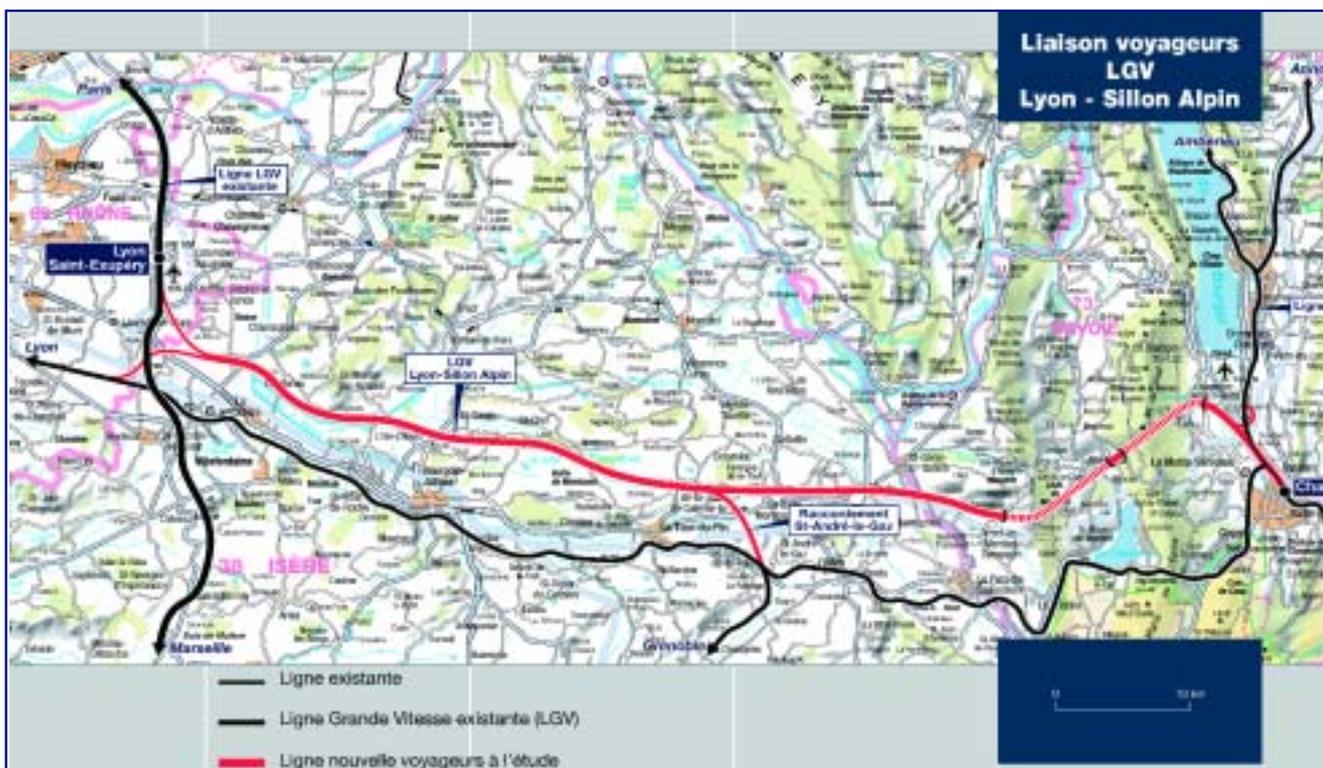
Le traité international signé le 29 janvier 2001 entre la France et l'Italie a concrétisé la volonté des deux États de réaliser une nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin, ouverte aux trafics fret et voyageurs, et comportant un passage en tunnel sous les Alpes.

Ce projet comporte entre Lyon et le Sillon alpin deux itinéraires distincts, l'un affecté à la grande vitesse voyageurs (Ligne à Grande Vitesse voyageurs Lyon - Chambéry) l'autre aux convois de fret et d'autoroute ferroviaire, selon des options de tracé non encore arrêtées, mais empruntant en toute hypothèse un tunnel sous le massif de Chartreuse.

Dans la zone d'incidence du projet de ligne électrique à 400 000 volts Lyon-Chambéry, les études de deux tronçons ont atteint le niveau d'Avant-Projet Sommaire (APS), permettant d'avoir une vision relativement précise des conditions de leur insertion dans les territoires, couvrant les départements du Rhône, de l'Isère et de la Savoie :

- > la **LGV Lyon-Sillon alpin**, dont l'APS a été approuvé le 19 mars 2002.
- > la **ligne fret St André le Gaz - Sillon alpin** via le tunnel sous Chartreuse dont l'APS va être soumis au Ministre dans les prochains mois.

Les plans des tracés de ces deux projets sont présentés en pages 2, 3 et 4.



> Des modalités spécifiques à prendre en compte en cas de proximité des deux infrastructures (ferroviaire et électrique)

Les règles techniques régissant les conditions de voisinage de ces types d'infrastructures sont définies notamment par l'arrêté du 17 mai 2001 (Ministère de l'Industrie et de l'Aménagement du territoire), qui rappelle les distances d'isolement des câbles électriques. Ces règles devront être impérativement respectées, en ce sens qu'elles concernent la sécurité des installations, des personnels qui les gèrent, et des usagers.

Si la proximité de la ligne électrique RTE avec l'une ou l'autre des lignes ferroviaires existantes ou en projet venait à être recherchée, la tension très élevée de la ligne électrique à 400 000 volts nécessiterait que des études spécifiques soient menées pour s'assurer que les risques d'interférences électro-magnétiques avec les équipements ferroviaires restent maîtrisés.

En effet, indépendamment des feeders et des caténaires d'alimentation du matériel roulant (2 x 25 000 Volts), les systèmes électriques de contrôle et de commande des installations (aiguillages notamment), les équipements de

gestion de la sécurité des circulations (signaux), les installations de télétransmission, de télécommunication ou télémaintenance doivent rester d'une disponibilité et d'une fiabilité maximale, en particulier pour la LGV où des circulations à 300 km/h sont prévues.

Dans ce but, les études devront préciser la distance minimale à respecter entre les deux infrastructures pour éviter les interférences, éventuellement au delà des prescriptions de base de l'arrêté du 17 mai 2001, ainsi que les modalités de protection réciproque des installations électriques. Ce point revêt une importance particulière dans le cas où le voisinage serait envisagé sur certains tronçons de longueur importante, par exemple dans un souci de meilleure insertion territoriale de l'ensemble des infrastructures nouvelles pour certaines zones de l'aire d'étude .

Après le choix de l'option (nord ou sud) du projet de remplacement de la ligne électrique RTE sur laquelle RFF n'a pas d'avis particulier à donner et dans l'hypothèse où un tel cas de figure se présenterait, RFF est bien sûr totalement disponible pour examiner les meilleures dispositions à retenir, dans la mesure où elles ne remettraient pas en cause les décisions prises dans le cadre de l'instruction des projets ferroviaires.

