

VOTRE RÉGION

NORD-ISÈRE Une association d'usagers s'inquiète, la Région indique que le problème est réglé... pour le moment

L'arrivée des trains étrangers va-t-elle rallonger nos trajets ?

Les lignes ferroviaires entre Grenoble, Lyon et Chambéry pourraient être chamboulées par l'arrivée des trains à grande vitesse espagnols et italiens sur le territoire français, à l'occasion de l'ouverture à la concurrence.



Patrice Belvégué, co-président de l'Association dauphinoise des usagers du train.

Photo archives Le DU/Lisa MARCEJA

L'année 2020 a marqué la fin du monopole de la SNCF sur le transport ferroviaire de voyageurs en France. Tout le monde a plus ou moins suivi, dans les grandes lignes et tout de cas, cette fameuse ouverture à la concurrence. Ce dont on ne se doutait pas vraiment, à l'époque, ce sont les répercussions potentielles sur le service quotidien entre Lyon, Chambéry et Grenoble. Car oui, d'après nos informations, l'arrivée annoncée des trains à grande vitesse espagnols de la Renfe, et italiens de la compagnie Thello, pourrait chambouler nos grilles horaires dans le futur. Une situation qui inquiète les acteurs locaux et régionaux.

Les TER vont-ils perdre leurs créneaux horaires ?

C'est l'Association dauphinoise des usagers du train (Adut) qui a mis les pieds dans le plat en premier lieu, la semaine dernière, lors de son assemblée générale. Contacté ce lundi 14 décembre, Patrice Belvégué, le coprésident de l'association, détaille : « En fait, ces trains à grande vitesse italiens et espagnols vont utiliser les sillons qui étaient jusqu'à réservés nos TER. Il y aura par exemple un Milan-Lyon-Paris qui passera par Chambéry, Saint-André-le-Gaz, Grenay, Lyon Part-Dieu

avant de remonter sur Paris. Pour chaque aller-retour, ce train à grande vitesse utilisera quatre sillons ».

Un sillon ? Si ce mot ne vous inspire rien, c'est en fait un créneau horaire sur lequel un train a l'autorisation de circuler. Un créneau horaire que SNCF Réseau commercialise auprès de toutes les entreprises ferroviaires autorisées à circuler, dont les compagnies étrangères, donc, depuis cette année. Car nous avons précédemment parlé des Milan-Paris, mais le problème devrait se poser également sur les Lyon-Marseille de la Renfe, qui traverseront notre territoire, avec le risque de décaler les horaires des trains du quotidien.

La grille horaire 2021 n'a pas beaucoup changé

Concrètement, alors que la grille horaire 2021 de la SNCF a été dévoilée ce dimanche 13 décembre, un seul TER est concerné par ce problème de saturation



Cette année, il n'y a pas beaucoup de changements sur la grille horaire entre Grenoble et Lyon. Mais l'histoire pourrait ne pas se répéter l'année prochaine. Photo Le DU/Michel THOMAS

Il s'agit de la liaison de 18 heures entre Chambéry et la gare de Bourgoin-Jallieu, qui, après des discussions poussées entre la Région et SNCF Réseau, a pu être maintenue mais avec un temps supplémentaire de surstationnement au-delà de l'avant-pays savoyard. Ainsi, au lieu de mettre 57 minutes pour relier le Nord-Isère, les voyageurs devront attendre 1 h 17.

Voilà, fin du bal ? Pas vraiment, car l'inquiétude demeure. « On s'est opposés de manière vigoureuse à SNCF Réseau pour conserver nos sillons. Pour l'année 2021, tout est presque rentré dans l'ordre, mais qu'en sera-t-il dans le futur ? », s'interroge Martine Guibert, vice-présidente à la Région déléguée aux transports. Dans les couloirs de l'hôtel de Région, à Lyon, on tique en effet un peu devant une réalité : « On fi-

nança très largement les infrastructures pour nos trains quotidiens régionaux, ce n'est pas vraiment pour que les TGV étrangers circulent dessus et prennent nos sillons ».

L'année à venir va être importante pour tout le monde

Bref, tout est réglé mais rien n'est réglé. Car pour l'heure, la crise pandémique a ralenti l'arrivée des compagnies étrangères. Le Milan-Paris, par exemple, devait être proposé aux voyageurs dès le mois de juin. Le projet a été reporté, ce qui peut expliquer que le grand bouleversement attendu n'a pas eu lieu. Mais pour combien de temps encore ? D'après les informations du Monde, Thello devrait proposer ses trains à grande vitesse à partir de

juin 2021. Quant à la Renfe, il faudrait attendre le 13 décembre 2021. L'année à venir risque donc d'être tendue pour l'ensemble des interlocuteurs, et notamment pour la Région. « Oui, l'arrivée sur le marché d'opérateurs privés met potentiellement en conflit d'usage les TER avec des trains longue distance étrangers, mais nous sommes très mobilisés sur ce sujet. Nous allons défendre la circulation des TER. Pas sûr toutefois que la SNCF l'entende de cette oreille [lire par ailleurs].

Vincent PROD'HOMME

« La saturation, c'est lorsqu'il y a deux demandes de sillon sur un même créneau horaire.

« Notre objectif, c'est que tous les acteurs réussissent leur offre de transport »

Tous nos interlocuteurs, de la SNCF à l'Association dauphinoise des usagers du train, en passant par la Région, nous l'ont dit, le sujet des sillons et de l'arrivée des trains à grande vitesse étrangers est un sujet au mieux délicat, au pire difficile.

Il y a une raison à cela : la confidentialité des négociations. « A ce niveau-là, nous avons des exigences de confidentialité, liées au secret des affaires, vis-à-vis des clients qui font des demandes de sillons, explique SNCF Réseau. Les noms des clients seront révélés au public au moment où les sillons seront attribués ».

Bon, pour les clients, c'est un secret de polichinelle, la Renfe

et Thello se sont déjà positionnés sur le dossier, même si la pandémie actuelle a ralenti leurs velléités. Concernant la concurrence entre les TER et les trains à grande vitesse étrangers, SNCF Réseau répond qu'il ne devrait pas y avoir de problème : « Nous sommes garants de l'équité d'accès au réseau. Face à l'augmentation des demandes relatives à l'ouverture des marchés voyageurs, nous nous engageons à proposer des nouveaux trafics et/ou à répartir de manière innovante les sillons entre les entreprises ferroviaires déjà présentes sur le réseau et les nouveaux clients. Notre objectif est que tous les acteurs réussissent leur offre de transport ». D'autant que SNCF Réseau promet que

cette ouverture à la concurrence « représente une opportunité d'augmenter les circulations sur notre réseau : plus de trains qui circulent, c'est plus de recettes pour la modernisation du réseau, et plus d'offres pour les territoires et les voyageurs ». D'accord, mais n'y a-t-il pas un risque, surtout sur une ligne Lyon-Grenoble déjà en mauvais état et sur laquelle les problèmes sont récurrents ? A cette question, la SNCF a préféré botter en touche et indiquer que « la qualité de service passera par le respect des règles et principes ainsi que des engagements formulés dans le Document de référence du réseau, sous l'autorité de l'Autorité de régulation des transports ». V. Pr



SNCF Réseau s'est engagé à trouver des solutions pour contenter tout le monde. Photo Le DU/Vincent PAULUS

SAVOIE/ITALIE La crise sanitaire serait, selon Paola De Micheli, la raison de ce décalage

Lyon-Turin : la ministre italienne des Transports annonce deux ans de retard, Telt maintient l'échéance de 2030

Lundi 14 décembre, la ministre italienne des Transports, Paola De Micheli, a surpris tout le monde en estimant, devant les commissions des Transports et des Travaux publics du Sénat, que 2032 était une « hypothèse plus raisonnable » pour la mise en service de la section transfrontalière de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin. La crise sanitaire serait, selon elle, la raison de ce décalage, aussitôt relevé par la presse italienne.

Or, 2030 a toujours été la date retenue, et elle est toujours assurée par Telt (Tunnel européen Lyon-Turin) maître d'ouvrage binational du tunnel de base entre Saint-Jean-de-Maurienne et Susa, et de ses abords. Son directeur général adjoint pour l'Italie, Maurizio Bufalini,

l'avait d'ailleurs rappelé, une semaine plus tôt, devant le même Sénat.

Alors, pourquoi une telle déclaration ? La Covid-19 n'a, jusqu'ici, causé aucun retard, tout au plus des décalages de quelques semaines sur certains chantiers, par exemple celui de la tête de tunnel à Saint-Julien-Montdenis, au printemps. Pour l'essentiel, ils ont été rattrapés et n'entraînent pas de conséquences en cascade.

Sans commenter les propos de Paola De Micheli, Telt rappelle que 2030 est la date communiquée à l'Europe, principal financeur, avec un investissement de 55 % du montant des travaux, fixé à 6 milliards d'euros. Pour être plus précis sur le calendrier, il faudra attendre la signature des marchés de creusement

du tunnel de base, soit 104 km (10 km ont déjà été percés dans le cadre des travaux de reconnaissance). Côté français, ils seront attribués dans le courant du premier semestre 2021, pour un début du creusement un an plus tard. Les attributions côté italien, qui portent sur la plus petite partie du linéaire, prendront quelques mois de plus.

En Suisse, le Ceneri est ouvert

D'autres travaux sont lancés. Pour les plus récents, il s'agit, côté français, du puits d'Avrioux, ouvrage de ventilation du tunnel de base, et côté italien, de l'élargissement de la zone de chantier de la Maddalena, à partir de laquelle le creusement du tunnel de base en territoire italien sera effectué.

Le Lyon-Turin a d'autant plus d'intérêt à être terminé dans les délais fixés que d'autres itinéraires transalpins ont pris de l'avance. Ainsi, le week-end dernier, le tunnel du Ceneri a été mis en service. Cet ouvrage de 14,5 km, dans le Tessin, en Suisse, n'apporte pas un gros gain de temps pour les liaisons voyageurs (Zürich-Milan en 3 h 17 au lieu de 3 h 40). En revanche, le trafic fret y gagne en rapidité : les convois pourront mettre deux heures de moins entre Rotterdam, sur la mer du Nord, et Milan. De quoi capter une partie des trafics, même si, après le Gothard et le Lötschberg, ce troisième tunnel suisse se situe dans une stratégie Nord-Sud, là où le Lyon-Turin est dans une logique Ouest-Est, où il n'a pas de concurrent.

Reste qu'un tunnel de base perd en efficacité sans ses accès. Côté français, les choses semblent avancer à l'issue du comité de pilotage tenu le 11 décembre dernier en visioconférence, avec toujours le risque de guerres microchloines qui pourraient retarder la décision. Mais on est toujours sur une échéance de 2032-2035, avec un programme moins ambitieux que celui retenu à l'origine par la déclaration d'utilité publique de 2013.

Les accès italiens sont moins difficiles à mettre en œuvre, avec une distance plus courte et un profil plus favorable entre Susa et Turin qu'entre Lyon et Saint-Jean-de-Maurienne. Il devait être terminé pour l'ouverture du tunnel de base.

Frédéric THIERS

SÉISME

ISÈRE Un séisme de magnitude 1,8 ressenti en Chartreuse

Ce mercredi à 4 h 46 du matin, plusieurs habitants de la Chartreuse ont ressenti une légère secousse. « Je me suis réveillé, je pensais que c'était la neige du toit qui était tombée », rapporte un habitant du hameau de Saint-Hugues-en-Chartreuse. On a pu lire d'autres témoignages de ce type sur la page Facebook de Météo Grenoble-Isère, ayant relayé l'événement. Vérification faite sur le site du Réseau d'observation de la sismicité alpine, SIS-malp, un séisme de magnitudes 1,8 a bien été enregistré ce mercredi 16 décembre, à Saint-Pierre-de-Chartreuse, à une profondeur de 4,699 km. « C'est un séisme faible, comme Mickaël Langlais, ingénieur de recherche et responsable technique à SIS-malp. Il y a eu un peu d'activité détectée en Chartreuse. On ne peut pas prévoir ces séismes, mais les gens qui l'ont ressenti peuvent témoigner sur le site franco-

seisme.fr. Cela peut servir à certaines études », souligne le spécialiste. Ce dernier précise que le séisme survenu en Chartreuse ne serait pas lié à la faille de Belledonne. Longue d'une centaine de kilomètres depuis Monestier-de-Clermont (au sud de Grenoble) jusqu'à Albertville (Savoie), elle provoque un coulisage horizontal entre deux blocs, l'un qui porte la Chartreuse, l'autre qui porte Belledonne. Le dernier séisme (magnitude de 2), lié à cette faille, a été enregistré à La Rochette, à proximité d'Allevard en Savoie, pas plus tard que ce lundi 5 h 53.

Deux secousses en Nord-Isère ce mois-ci

En Nord-Isère, le dernier séisme enregistré par SIS-malp a eu lieu dans le secteur de l'Isle-Crémieu, le 11 décembre dernier à 14 heures. De magnitude 2, il avait un épiphénomène situé sur la commune de Moras. Il y en avait également un de magnitude 1,7 à Montalieu-Verclieu, le 1^{er} décembre.

POLITIQUE

NORD-ISÈRE Six communes retenues dans le programme «Petites villes de demain

Il y en a 14 en Isère et 6 dans le Nord-Isère. Crémieu, Le Pont-de-Beauvoisin, Chasse-sur-Rhône et la Côte-Saint-André sont les communes du Nord-Isère qui seront accompagnées dans le cadre du programme «Petites villes de demain». Ça a pour but de conforter le rôle des petites villes dans la transition

écologique et l'équilibre territorial afin d'améliorer le cadre de vie en milieu rural et hors métropoles. Dès janvier, des comités de lancement seront organisés et un projet de territoire sera réalisé sur les 18 premiers mois. Quant à la démarche de suivi et d'évaluation, elle est engagée dès le lancement du programme afin de mesurer l'impact à l'échelle locale et nationale. Tout au long des six ans, des animations et des formations seront organisées.

NOMINATION

NORD-ISÈRE Damien Dreux, vice-président national de l'Ordre des experts-comptables

Damien Dreux vient d'être nommé vice-président national de l'Ordre des experts-comptables, aux côtés de Lionel Cansé, le nouveau président. En charge du secteur «une profession au cœur de l'économie», il assurera son mandat avec six autres vice-présidents.



Damien Dreux est cofondateur, avec son épouse Carole, de la société DV Experts. Photo DR

Une connaissance des rouages régionaux

Damien Dreux est cofondateur, avec son épouse Carole, de la société DV Experts, dont le siège est aux Avenières-Veyrins-Thuellin et qui dispose de bureaux à La Tour-du-Pin, La Verpillière, Bourgoin-Jallieu, Pont-de-Beauvoisin et Genas. En 2012, Damien Dreux avait intégré l'Ordre régional (Rhône-Alpes à l'époque) des experts-comptables, en exerçant diverses fonctions dont président du comité régional du stage, animateur dans la lutte anti-blanchiment auprès des experts-comptables de la région, assesseur à la chambre régionale de discipline, etc. Il avait, par ailleurs, pris la présidence régionale de l'Ordre en décembre 2016, qu'il exerça jusqu'au 31 décembre 2019. Il était vice-président régional depuis.

« Une aide supplémentaire pour aider les entreprises de notre territoire »

Une nomination saluée par Jacques Gerbault, président du Groupement des entreprises du canton de La Tour-du-Pin : « Nous sommes heureux et honorés que l'un des membres de notre Groupement et du club Val'Horiz [club d'entrepreneurs, NDLR] soit appelé à remplir une mission et des responsabilités de la plus haute importance dans le contexte actuel, pour l'ensemble des entreprises de l'industrie, du commerce, de l'artisanat, des services et des professions libérales. Cette nomination nous ouvre une porte supplémentaire pour informer, aider et défendre les entreprises de notre territoire. »

A.S.

RELANCE

ISÈRE Plus de 85 millions d'euros pour la rénovation énergétique de bâtiments publics

Certains bâtiments publics isérois bénéficieront, d'ici 2023, d'une rénovation énergétique, dans le cadre du volet écologie du plan France Relance. En Isère, ce sont 113 projets qui sont concernés par cette aide, sur 20 communes du département pour un montant total de 85 357 400 €, selon les services du préfet de l'Isère. Des projets « retenus sur des critères de

performance énergétique et de capacité de mise en œuvre rapide qui favorisent l'économie locale », détaille le préfet, dans un communiqué. En Nord-Isère, des travaux d'isolation seront ainsi effectués sur des bâtiments appartenant à l'administration pénitentiaire à Villefontaine ; des éclairages du tribunal judiciaire de Bourgoin-Jallieu seront changés ; celui de Vienne bénéficiera de travaux d'isolation. Enfin, cela permettra aussi d'engager une rénovation de la sous-préfecture de Vienne.