



Un projet Exemplaire Ecologique Economique



Une transversale ferroviaire
reliant l'Atlantique
au sillon rhodanien
et au coeur de l'Europe



UN PROJET QUI SE CONCRETISE MAIS QUI RESTE FRAGILE

La modernisation de la transversale ferroviaire reliant l'Atlantique au sillon rhodanien et à l'Europe est engagée.

Les initiatives prises par notre association, les soutiens que lui ont apporté, dans leur diversité, les élus et les populations, ont conduit la Région à en faire son principal investissement des années à venir. Ainsi les études d'avant-projet et de réalisation seront effectuées d'ici 2017 et permettront de phaser les travaux à engager .

Prenant appui sur ces avancées, travaillons à assurer l'ensemble des financements nécessaires, et à gagner la reconnaissance, par l'Europe, de cette transversale comme corridor ferroviaire européen. Elle relie Nantes à l'Oural et constitue l'alternative à la RCEA, une des routes les plus accidentogènes de France ; elle permet au trafic maritime d'éviter la mer du Nord, de réduire les risques de pollution.

A l'heure où le transport des marchandises entre l'Atlantique et l'Europe Centrale va prendre une autre dimension, à l'heure où les ports de l'Atlantique investissent dans cette perspective des millions d'euros pour leur modernisation, ce projet est (comme l'ensemble du transport ferroviaire) confronté à la concurrence.

Etre porteur du projet de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique, c'est privilégier la sécurité des voyageurs, la qualité du service. C'est aussi ouvrir de nouvelles perspectives au fret ferroviaire et offrir de nouveaux horizons à nos territoires tout en préservant l'environnement.

Concrétiser la VFCEA, c'est, à partir d'enjeux de société, réfléchir aux coopérations possibles à tous les niveaux dans les échanges mondiaux ; c'est réfléchir aux complémentarités à construire entre tous les modes de transport, tout en cherchant à privilégier le transport public.

La VFCEA, un projet humain, un bon challenge que nous vous invitons à porter, et à faire vivre !

Jean Paul PINAUD

Président de l'Association pour la promotion de la VFCEA

C'EST LE PROJET DES 3 E :

Exemplaire, parce que contrairement à beaucoup d'autres, le projet VFCEA ne suscite pas d'opposition. Il permet de nombreuses fonctionnalités qui profitent à tous, du modeste TER aux liaisons TGV interbassin, de l'agent du centre de tri de Gevrey Chambertin aux grands opérateurs de fret.



Ecologique, puisqu'il demande très peu d'emprises nouvelles et son impact sur l'environnement est maîtrisé.

Par ailleurs, il concourt à la réduction des émissions de CO₂ grâce à la mise sur rail des marchandises transportées par la route, et grâce au remplacement des locomotives diesel par la traction électrique. En ce sens, c'est un projet d'intérêt général.



Economique parce que d'un rapport de qualité service/prix exceptionnel si on développe l'ensemble de ses fonctionnalités, et d'un « coût par minute gagnée » exemplaire par rapport à l'investissement que demande une liaison TGV pour gagner le même temps.



LES ENJEUX D'UN INVESTISSEMENT DE 550 MILLIONS D'€



Ce projet est utile à la fois aux trains régionaux de voyageurs, de fret, et à Grande Vitesse. Il implique la modernisation de la voie ferrée Nevers – Chagny (160 kilomètres) qui sera phasée en trois parties pour un coût estimé à 550 M€. Une première phase concrète est retenue pour l'actuel CPER 2015 - 2020, consistant à électrifier et équiper de GSMR (système de radio satellites /locomotives) la section Chagny - Le Creusot (37 kilomètres).

La VFCEA permet d'assurer plusieurs fonctionnalités en matière de dessertes ferroviaires :

- Tout d'abord, regrouper les gares TER et TGV de Montchanin (éloignées d'1,5 km) pour en faire un pôle unique de correspondance multimodale. Cela permettra 8 relations par jour Chalon s/ Saône - Paris accélérées d'une demi-heure et 8 relations par jour entre Nevers et Lyon accélérées d'une demi-heure.
- Ensuite, faire circuler, grâce au raccordement, des TGV Rhin-Rhône midi - Lyon - Bourgogne Franche Comté - Alsace, qui gagneront 8 minutes de temps de parcours.

Avec l'électrification, développer les trains directs Dijon - Tours et créer des trains directs Dijon - Orléans, fusionnant les TER Bourgogne et Centre.

Pour le fret, l'électrification fera de Dijon le grand « hub » de fret ferroviaire de France, avec les activités logistiques que cela représente, à la jonction de 6 axes électrifiés, en alternative à Paris où les accès sont saturés.

La VFCEA constituera par ailleurs un débouché au projet Lyon - Turin désormais validé. Le premier opérateur européen, DB Schenker, a déjà établi une base logistique au triage de Dijon et a des perspectives de développement de son activité fret importante (+60%), à condition de disposer en France d'un réseau plus maillé et moins perturbé par les travaux, ce que permettra la VFCEA.

Michel NEUGNOT
1^{er} Vice Président
Bourgogne Franche-Comté



DE L' ATLANTIQUE A L' EUROPE CENTRALE



Une liaison offrant une meilleure desserte aux usagers (gain de temps et interconnexion entre réseaux) ;

Un exemple de maillage entre le réseau classique et les liaisons à grande vitesse ;

Une alternative aux trafics routiers empruntant la RCEA et aux trafics maritimes utilisant le rail d'Ouesant ;

La première liaison transversale ferroviaire électrifiée Ouest/Est entre Paris et le Sud de la France ;

Un itinéraire incontournable, performant, renforçant et ouvrant aux ports de la façade atlantique (Nantes St Nazaire, la Rochelle...) des perspectives vers l'Europe centrale ;

Un axe Ouest/Est s'inscrivant dans une grande rocade de contournement du bassin parisien ;

Un corridor de transport ferroviaire européen reliant la façade atlantique aux corridors européens Nord Sud, plaçant l'Ouest de la France au cœur du transport européen ;

Au fil du temps, c'est un projet qui a évolué. Il inclut maintenant :

La création d'une gare TER au droit de la gare TGV du Creusot facilitant les correspondances entre TER et LGV ;

La réalisation d'un raccordement ferroviaire entre les deux infrastructures permettant aux TGV Nantes/Lyon et Strasbourg/Marseille d'utiliser la VFCEA et la LGV Sud Est.

QUE DE CHEMIN PARCOURU EN SI PEU DE TEMPS

Le 5 décembre 2013, la commission européenne arrête son nouveau réseau trans-européen de transport (RTE-T) en y inscrivant la VFCEA.

En septembre 2014, l'Etat préconise l'inscription de la VFCEA dans le Contrat Plan Etat Région. De fait, ce projet devient une opération majeure du volet mobilité 2015-2020.

Le 24 février 2015, les présidents des ex-régions Alsace, Franche Comté et Bourgogne signent un courrier commun à l'intention du secrétaire d'état chargé des transports dans lequel ils se positionnent pour la concrétisation rapide de ce projet ferroviaire. Ils demandent également que les crédits prévus pour la réalisation de la partie Est de la deuxième phase de la LGV Rhin Rhône soit reportée sur l'électrification de la VFCEA et son raccordement à la LGV Sud Est.



Le 24 avril 2015, le Contrat de Plan Etat Région 2015-2020 est signé, et la première phase de la VFCEA y est intégrée. Elle en est l'opération majeure.

Le 18 mai 2015, la Région Bourgogne débloque, sans attendre la signature de la convention du CPER, 1,2 million d'euros pour lancer immédiatement les études avant-projet afin qu'en 2017 les élus disposent des éléments nécessaires pour lancer dès 2018 la première phase de travaux sur cet axe.

UN "COUTEAU SUISSE MULTIFONCTIONS" POUR LES USAGERS

Un gain de temps et une amélioration des correspondances grâce à une complémentarité entre différents modes de transports (TER, LGV).

Créer un nouvel itinéraire Lyon Nantes plus performant, sur lequel les trains pourraient être cadencés toutes les deux heures, permettant un gain de temps possible d'une heure environ.

Permettre des parcours plus rapides interrégionaux et vers la capitale, l'Ouest et le Sud de la Bourgogne.



Ce projet peut aussi permettre en cas de perturbations sur la LGV Paris Lyon de disposer d'un itinéraire de détournement des TGV par Nevers, Paris.

En ce sens, la VFCEA est un couteau suisse, en effet elle permet de multiples correspondances, échanges, trajets parce qu'elle peut être à chaque intersection un carrefour ferroviaire avec les autres voies ferrées.

Ci-dessus, pose en septembre 2010, du premier poteau caténaire entre Bourges et Saincaize.

UN ENJEU MAJEUR DE DEVELOPPEMENT POUR LA COMMUNAUTE URBAINE CREUSOT MONTCEAU



David MARTI, Président de la Communauté Urbaine Creusot Montceau

L'électrification du tronçon Nevers-Chagny de la Voie ferrée Centre Europe Atlantique constitue un enjeu majeur pour la communauté urbaine Creusot Montceau. C'est en effet le préalable indispensable à l'interconnexion des réseaux TGV et TER sur le site de l'actuelle gare TGV Creusot Montceau. Une interconnexion qui offre des perspectives de développement très importantes pour le territoire Creusot Montceau, et plus largement pour la région Bourgogne – Franche-Comté, dans un contexte de concurrence accrue entre les territoires à l'échelle européenne.

Car la communauté urbaine nourrit de grandes ambitions pour la gare TGV Creusot Montceau, implantée sur le site Coriolis. Elle souhaite faire de cette gare l'un des principaux hubs ferroviaires bourguignons et nationaux, un objectif totalement partagé avec la région Bourgogne – Franche-Comté.

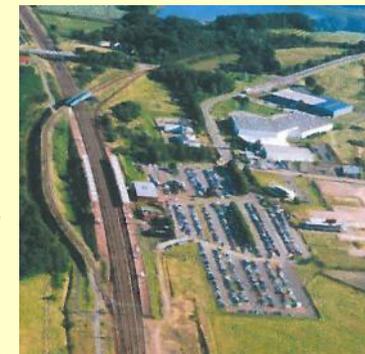
A cette fin, elle vient de lancer une étude de positionnement stratégique et économique pour attester du rôle incontournable de la gare TGV comme nœud de communication ferroviaire et routier.

La Communauté Urbaine entend également développer le parc d'activités existant par l'accueil de nouvelles entreprises. Enfin, elle vise à faire de la gare TGV et de ses abords une vitrine pour le territoire communautaire.



Dans le cadre de son plan d'investissements 2015-2020, la Communauté Urbaine a démarré un programme de travaux de près de 5 millions d'euros pour requalifier les

espaces publics qui entourent la gare TGV. Ce programme s'inscrit en accompagnement des travaux réalisés en 2015 par SNCF Gares & Connexions pour réaménager les espaces de parkings de la gare.



Par ailleurs, la Communauté Urbaine démarrera en 2017 la démolition et la reconstruction du pont enjambant les voies ferrées à proximité de la gare TER du Creusot. La conception de ce nouveau pont, dont le montant est estimé à 5,5 millions d'euros, prend en compte les caractéristiques techniques induites par l'électrification de la VFCEA.

Ces différents investissements prendront pleinement leur sens, une fois l'interconnexion des réseaux TGV et TER réalisée. Nous ne pouvons donc que nous féliciter de l'inscription du projet VFCEA dans le contrat de plan État-Région (CPER) 2015-2020 et appuierons sans réserve la réalisation de ce projet.



Aperçu des travaux d'aménagement prévus par la Communauté Urbaine

L'INTÉRÊT DE LA VFCEA POUR LE PORT MARITIME NANTES ST-NAZAIRE

Le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire est un grand équipement, au service du territoire et de son économie. Il génère 24 400 emplois et 3,4 milliards d'euros de valeur ajoutée (INSEE - Juin 2015). Plateforme logistique et industrielle internationale, il est connecté à plusieurs modes de transport dont le ferroviaire. Il accueille ainsi, chaque année, plus de 1 200 trains de marchandises.



**Jean Pierre
CHALUS**

Président du
Directoire du Grand
Port Maritime de
Nantes St Nazaire

Le projet d'électrification de l'axe Centre Europe Atlantique (VFCEA) est structurant pour le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire, plate-forme de massification des flux. Notre entreprise est, de fait, très attentive à la qualité des infrastructures permettant de la connecter à son hinterland. La VFCEA s'inscrit dans les orientations visant à développer et promouvoir les modes de transports alternatifs à la route.

L'itinéraire déjà électrifié entre Nantes et Saincaize offre un avantage en termes de qualité, de rapidité et de fiabilité. Il permet de composer des trains plus lourds et plus longs .

Une part importante du trafic de céréales des régions Centre et Bourgogne transite par cet axe, mais aussi par le réseau capillaire, nécessaire pour garantir les volumes de la filière agroalimentaire vers les ports. L'axe VFCEA doit permettre également de relier les différentes plates-formes ferroviaires de l'hinterland, notamment Vierzon, Clermont-Ferrand et Moulins, aux ports de la façade Atlantique.



Grâce à ce projet, le Grand Port Maritime se place à l'échelle des corridors européens. La VFCEA constitue une interconnexion entre les corridors 2 et 4. Son aboutissement donnera la possibilité au Grand Port Maritime de développer de nouveaux trafics en cohérence avec le développement de ses infrastructures.

UN ATOUT POUR L'AVENIR DES TERRITOIRES

Les ports de l'Atlantique notamment Nantes et St Nazaire se modernisent, investissent dans la perspective de pouvoir accueillir des bateaux et des conteneurs de plus grosses capacités et les acheminer par train en direction de l'Europe en utilisant la VFCEA.



Elle permet à Saint Pierre des Corps qui constitue le point d'entrée majeur des trafics à venir des ports une ouverture à l'Est du territoire en contournant l'Île de France.

Elle offre à l'Agglomération de Vierzon la perspective de voir se concrétiser son projet de port sec. La cohérence de celui-ci permet aux industriels et opérateurs de la région Centre de disposer de prestations d'embarquement et débarquement ce qui faciliterait l'implantation d'industries nouvelles créatrices d'emplois.

Elle conforte de Nantes à Mulhouse, les nœuds ferroviaires constitués du croisement des axes Nord/Sud et Ouest/Est reliant l'atlantique à l'Italie et à l'Europe centrale.

La VFCEA ouvre aux ateliers de réparation et de maintenance de Varennes Vauzelles des perspectives nouvelles.

Elle peut permettre au centre de triage de Gevrey de devenir l'un des principaux centres de tri de wagons en France.



Elle conforte le projet « Corriolis » de développement économique porté par la Communauté Urbaine Le Creusot Montceau.

UN CORRIDOR FRET EUROPEEN

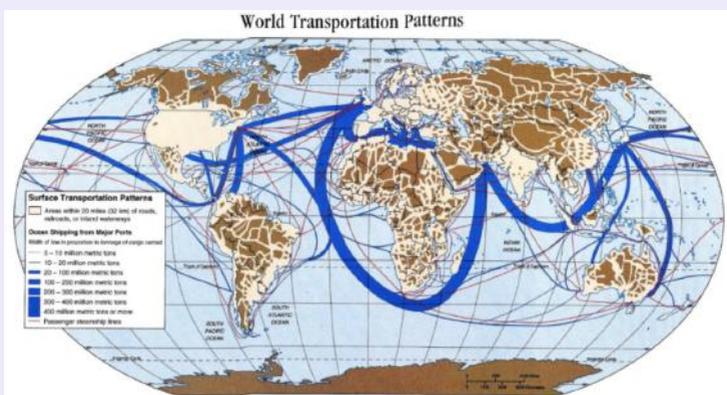
Elle permet de créer une transversale fret électrifiée reliant la façade atlantique au couloir Saône-Rhône et à l'Europe Centrale, évitant par exemple aux trains de fret de saturer les voies ferrées de l'Île de France.

Elle constitue un itinéraire complémentaire au corridor européen 4 via Paris. Pour réduire le transit de fret en Île de France, l'Association demande l'intégration officielle de cet itinéraire bis dans le corridor 4.

Constituant un axe transeuropéen capacitaire à priorité fret de l'Atlantique à l'Europe, la VFCEA ouvre des perspectives pour SNCF fret et les autres opérateurs. Trains plus longs, plus lourds et pouvant circuler sur de longues distances, plus de 1 000 km.

La VFCEA permet aux opérateurs fret d'emprunter un itinéraire leur offrant une palette de sillons à la fois plus étendue, plus robuste et plus fiable.

Elle peut constituer un corridor fret européen transversal alternatif au corridor fret nord sud facilitant le transport des marchandises et leur répartition sur le territoire traversé par cet axe ferroviaire.



Ci-dessus, les trafics maritimes rejoignant l'Europe du Nord et les perspectives qu'ils offrent au développement des ports de l'Atlantique et de la VFCEA.

UN EXEMPLE POUR L'ENVIRONNEMENT

L'itinéraire en lui-même a peu d'incidences sur l'environnement ; seul le raccordement au Creusot avec la LGV nécessite une emprise nouvelle.

Le remplacement des locomotives diesel par des électriques concourt à une réduction des émissions de carbone estimée à 30 000 tonnes par an.



Les investissements faits dans les ports de l'Atlantique mettent ces derniers en capacité d'accueillir des gros porte-conteneurs qui aujourd'hui déchargent dans les ports d'Anvers, Hambourg et Rotterdam. Ainsi on réduit le parcours en mer, le temps de trajet et du même coup la pollution et les risques environnementaux.



La VFCEA de Nantes à Chagny, de Chagny à Turin, de Chagny à Bâle par la circulation de trains lourds, longs et sur une longue distance est susceptible de réduire de plusieurs milliers le nombre de camions circulant sur nos routes. En ce sens la VFCEA constitue un corridor européen exemplaire de transport propre du fret et des usagers.

NOTRE ASSOCIATION COMME MOTEUR



Ci-dessus le flyer édité à 20 000 exemplaires en 2012 et ci-contre une exemple de délibérations prises par les communes pour l'inscription de la VFCEA au Schéma National d'Infrastructures de Transport. Rappelons que plus d'un millier d'élus ont adopté en 2014, des délibérations pour l'inscription de la VFCEA au schéma de transport européen (R-TET).

Monsieur le Ministre,

La Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA), reliant Nantes à Dijon et ouvrant des liaisons essentielles avec les grands axes ferroviaires européens, est un outil d'aménagement du territoire dont l'utilité économique, sociale et écologique est aujourd'hui unanimement reconnue.

Une forte dynamique autour de ce projet s'est constituée depuis plusieurs années, rassemblant de très nombreux acteurs économiques et des élus de tous horizons politiques, dans chacune des régions concernées.

En fin d'année 2012, vous étiez intervenu auprès du commissaire européen chargé des Transports pour que l'électrification du tronçon Nevers-Chagny (dernier tronçon manquant pour la réalisation définitive de la VFCEA) soit inscrite dans le réseau " Cœur " du Réseau Trans-Européen de Transports. Vous avez été entendu, et le Parlement Européen a délibéré en ce sens début 2013.

Or il semble aujourd'hui que cette dynamique soit remise en cause, la ligne Nantes-Dijon ne figurant apparemment plus parmi les priorités mises en avant par la France. Cette situation nous semble d'autant plus incompréhensible que toutes les conditions sont réunies pour avancer rapidement vers la concrétisation de la VFCEA. L'éventail des potentialités offertes par cette infrastructure, la modicité de son coût, ainsi que sa capacité à être réalisée rapidement correspondent totalement aux critères mis en avant dans la lettre de mission que vous avez transmise à la Commission " Mobilité 21 ".

C'est pourquoi, M. le Ministre, nous vous demandons d'œuvrer, d'urgence, à l'inscription de la VFCEA en priorité n°1 dans le futur Schéma National des Infrastructures de Transports, et à la confirmation de son inscription définitive au réseau Cœur du RTE-T.

.....

Nom, Prénom :

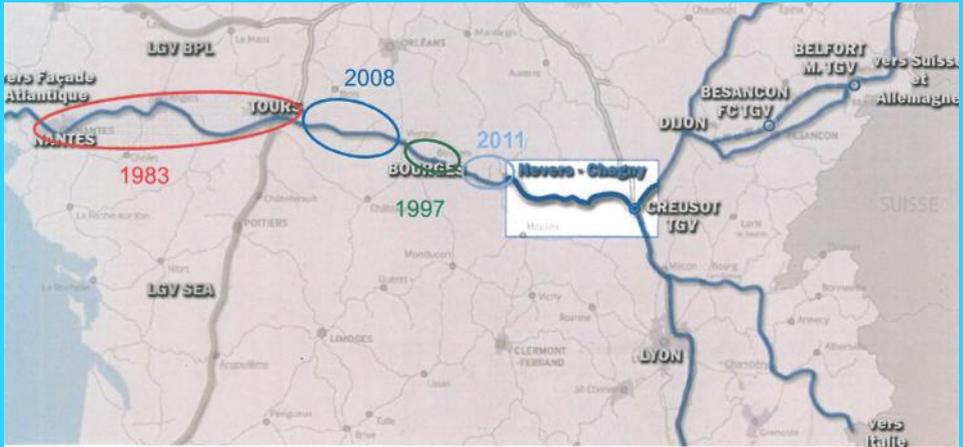
Qualité :

Adresse : Association VFCEA Bourgogne, 2 Place de l'Hotel de Ville - 58170 LUZY

Signature



En 2013, édition d'une carte pétition à l'intention du Ministre des Transports demandant l'inscription de la VFCEA au SNIT signée par des milliers de personnes.



La carte ci-dessus montre qu'il a fallu 30 ans pour moderniser et électrifier la partie Nantes-Nevers.

Petit à petit, l'importance de cette liaison ferroviaire pour les territoires et le transport des voyageurs et des marchandises, a ouvert la perspective de voir cet axe ferroviaire devenir la « Voie Ferrée Centre Europe Atlantique ».

La concrétisation de l'électrification du tronçon Nevers Chagny peut permettre à la VFCEA de devenir un corridor européen de transport ferroviaire pouvant dessiner « *une nouvelle route... de la soie !* » comme le montre **la carte ci-dessous**.

