

Denis RINGUET

8 rue Gollu

70140 PESMES

La Commission particulière du débat  
public VFCEA

28 boulevard Henri-Paul Schneider  
71200 Le Creusot

Pesmes,

Le 25/1/2017

Madame, Monsieur,

J'ai déposé sur le site du Débat public VFCEA, mon avis demandant la demande de création d'un corridor européen parallèlement à la Consultation Publique, en voici les raisons :

1. Actuellement, la VFCEA est enclavée entre Nevers et Chagny, il paraît souhaitable qu'au niveau du fret ferroviaire notamment elle soit irriguée par des apports externes à ses deux extrémités
2. Cela serait notamment le cas dans l'hypothèse de création d'un nouveau corridor européen de fret entre Nantes et Budapest actuellement manquant.
3. Le corridor utiliserait le tracé de la VFCEA sur son parcours
4. L'hypothèse de raccordement à l'est par l'Etoile de Gray solutionne la problématique actuelle de liaison entre Chagny et Mulhouse.
5. La VFCEA pourrait être financée par des fonds européens à un taux important, dans le cadre du plan Juncker éventuellement
6. Il convient que les autorités françaises émettent cette demande de corridor très rapidement car le règlement 913/2010 des corridors européens va être révisé dans le courant du deuxième semestre 2017
7. Dans ce cas présent, le caractère mixte de l'exploitation du tracé fret/voyageurs ferait que le fret contribuerait au financement du tracé voyageurs.

Pour toutes ces raisons, mon intervention me semble pertinente et devrait être accompagnée par d'autres demandes similaires de différentes instances.

Je reste à votre entière disposition pour tout complément d'information

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Denis RINGUET

---

# Proposition de corridor de fret ferroviaire européen Nantes Budapest

Denis RINGUET  
Dominique ROBIN  
02/2017



Le train autrement...



# Proposition de corridor de fret ferroviaire européen Nantes Budapest

---

Pouvant être qualifié de projet structurant européen, le projet semble s'inscrire totalement tel qu'énoncé au règlement (UE) 2015-2017 du Journal officiel du Parlement Européen et du Conseil le 25 juin 2015 article 16 page L169/4 (le 1/7/2015). Ce constat permettrait d'envisager la participation financière du Fonds Européen d'Investissement Stratégique prévue dans le cadre du plan Juncker.

Enfin, nous attirons également votre attention sur le volet législatif qui pourrait contribuer à la concrétisation de ce projet.

En effet, la Commission européenne devrait proposer en 2017 (deuxième semestre) une révision du règlement 913/2010 établissant des corridors européens de fret ferroviaire. Cette révision pourrait représenter une perspective législative concrète pour notre projet de créer le corridor fret européen n°11 en inscrivant son tracé dans le règlement.



# Proposition de corridor de fret ferroviaire européen Nantes Budapest

---

Après avoir réétudié le dossier, il apparait que la création d'un nouveau corridor n° 11 (?) Nantes – Budapest reportait l'échéance à 2023, les créations de corridors fret pures n'entrant pas dans le règlement 913/2010.

Il est cependant possible d'agir dès cette année dans le cadre de la révision de ce même règlement en étendant deux corridors déjà existants :

- Le corridor 2
- Le corridor 4

# Proposition de corridor de fret ferroviaire européen Nantes Budapest

---



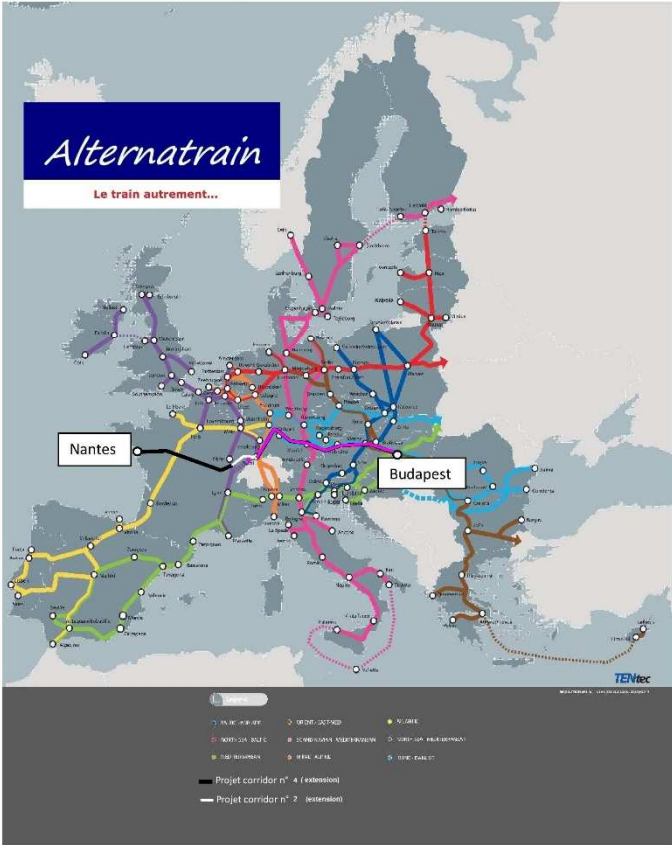
Les auteurs attirent l'attention du lecteur sur le fait que cette démarche ne peut être effectuée que dans le courant du 1<sup>er</sup> semestre 2017 au risque de ne pas être abordée dans le cadre de la révision réglementaire annoncée en fin d'année 2017.



PROPOSITION CORRIDOR FRET N° 11

NANTES BUDAPEST

par modifications des corridors existants



# Proposition de corridor de fret ferroviaire européen Nantes Budapest

---

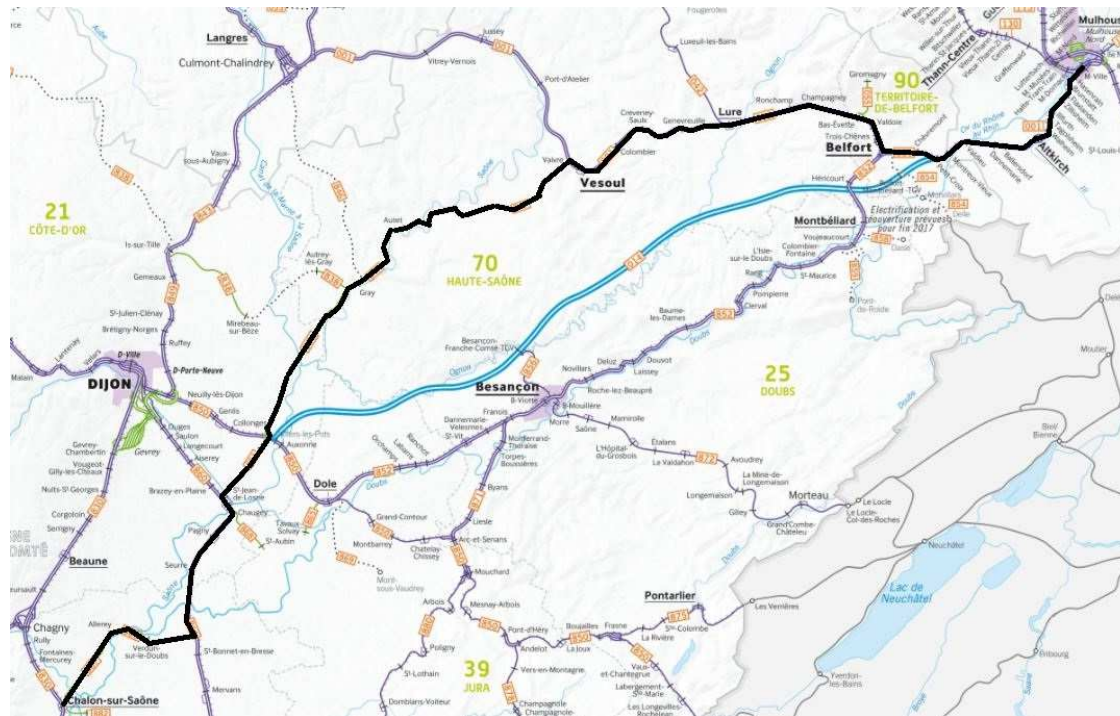
Le corridor N° 2

L'extension du corridor N°2 relierait Chagny à Mulhouse

Par Gray – Vesoul – Belfort



# Le tracé de l'extension du corridor N° 4



Tracé du projet de corridor



# Contexte régional

---

Pour la Haute-Saône : la ligne 4 est désertée alors que la route nationale 19 est saturée par le trafic des poids lourds

Pour la Franche-Comté : le gabarit de la ligne Belfort Besançon n'autorise pas le trafic des containers

Pour la Bourgogne : la traversée du nœud ferroviaire de Dijon est problématique

Le projet, outre son concept de liaison européenne Est-Ouest, solutionne également la problématique fret entre Mulhouse et l'axe Nord-Sud Méditerranée



## La solution alternative à la problématique de l'abandon du Grand Canal

---

Les auteurs mettent en œuvre une démarche facilitatrice pour les opérateurs ferroviaires de proximité en Haute-Saône

La possibilité de relier à nouveau Vesoul à Gray représente un enjeu important pour la collectivité.

La Cci 70 nous a orienté très rapidement vers la Cci Alsace et il est vite apparu que notre démarche offrait une solution face aux problèmes posés par l'abandon du Grand Canal

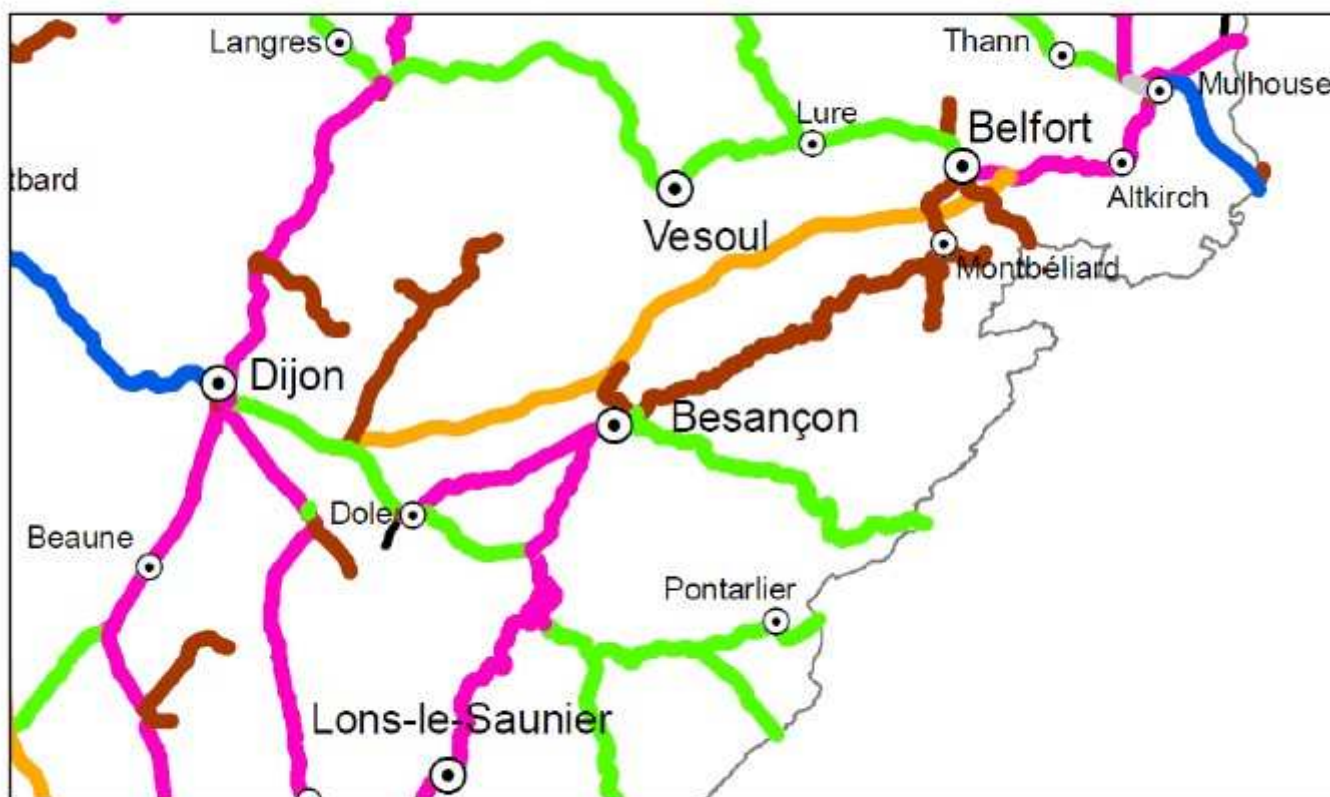
# Les hypothèses actuellement à l'étude

La liaison Rhin- Rhône Ferroviaire Fret :  
3 hypothèses de tracé



# L'hypothèse 1

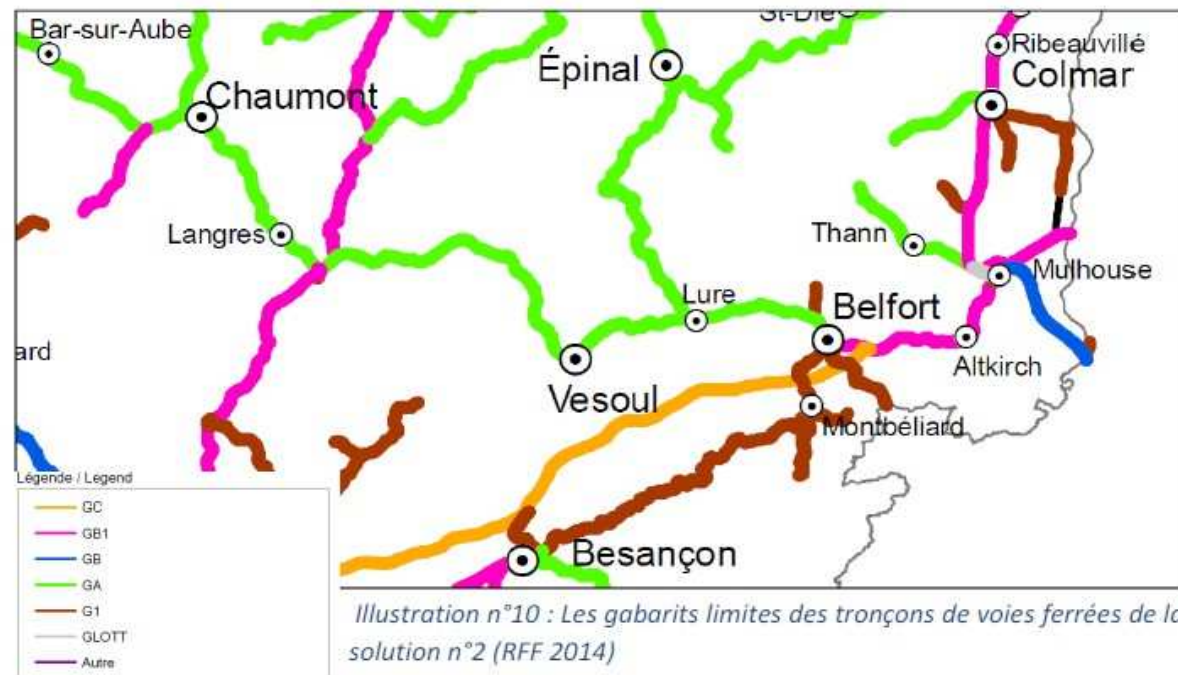
## Option 1 : Belfort-Besançon-Dijon



*Illustration n°9 : Les gabarits limites des tronçons de voies ferrées de la solution n°1 (RFF 2014)*

# L'hypothèse 2

Option 2 : Belfort – Culmont-Chalindrey



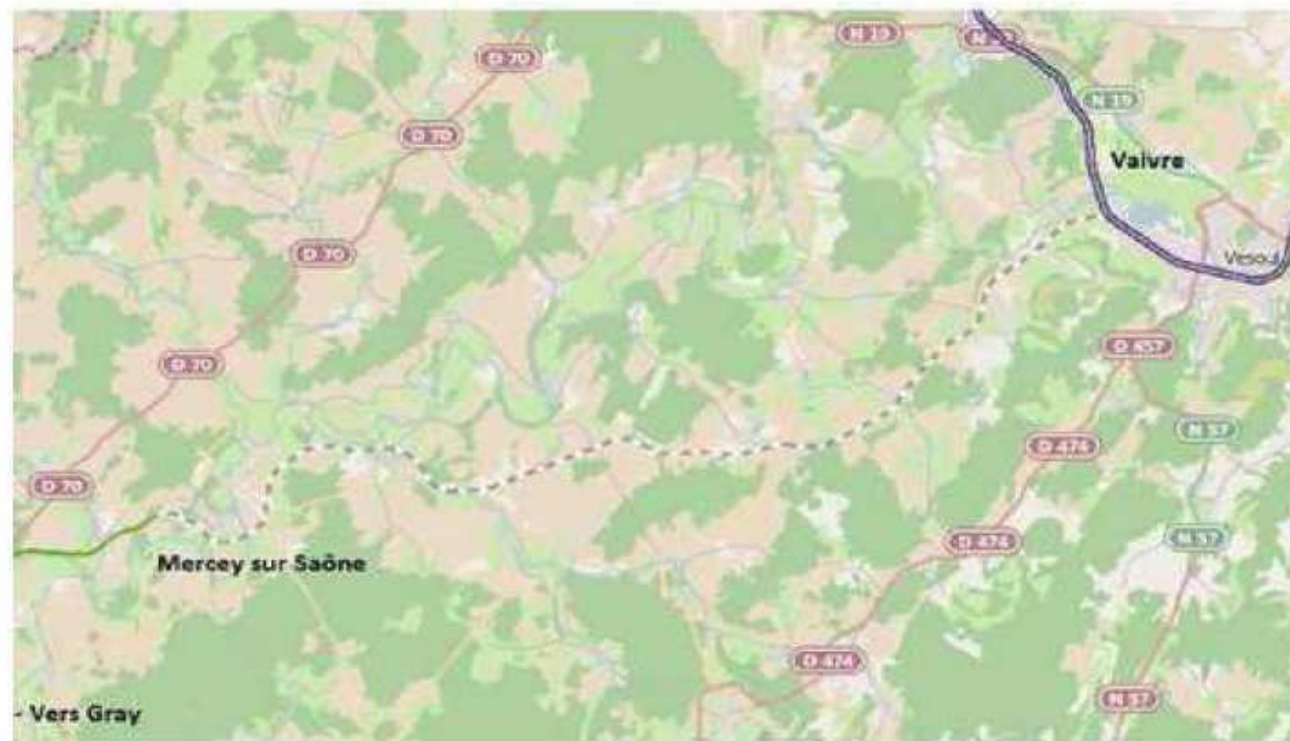
# L'hypothèse 3

Option 3 : raccord entre la ligne 4 paris-Basel) et la ligne de la Bresse.



# Le tracé entre Vaivre et St Usage

A) Rouvrir la section à voie unique entre Vaivre 70 et Mercey sur Saône sur le tronçon Vesoul –Gray



# Le tracé entre Vaivre et St Usage

---

B) Rouvrir la section à voie unique entre Villers les Pots et Saint Usage 21.





# Proposition de corridor de fret ferroviaire européen Nantes Budapest

---

Le corridor N° 4

L'extension du corridor N°4 se ferait de Nantes à Chagny

Par : A l'Ouest Angers

A l'Est Bourges - Nevers



# Proposition d'extension du corridor de fret ferroviaire européen Nantes Budapest N° 4

---

Le tracé utilisé étant actuellement ouvert à la circulation et faisant l'objet d'études spécifiques pour la VFCEA, les auteurs se limiteront à présenter son tracé :



— Tracé du projet d'extension du corridor

# Conclusion

---

**Au risque de se répéter, les auteurs insistent particulièrement sur le degré d'urgence de la démarche d'extension des corridors fret ferroviaire 4 et 2 auprès des autorités européennes.**

**Il leur faut initier le processus avant le 1<sup>er</sup> juillet 2017**

Outre le fait que l'hypothèse de financements importants est probable, le tracé retenu présente l'avantage de réaliser une alternative concurrentielle au transport routier et favorable au report modale.

Cette démarche atteint donc des objectifs financiers, économiques et environnementaux significatifs, de manière à réduire également les émissions de Co<sup>2</sup>.

*Alternatrain*

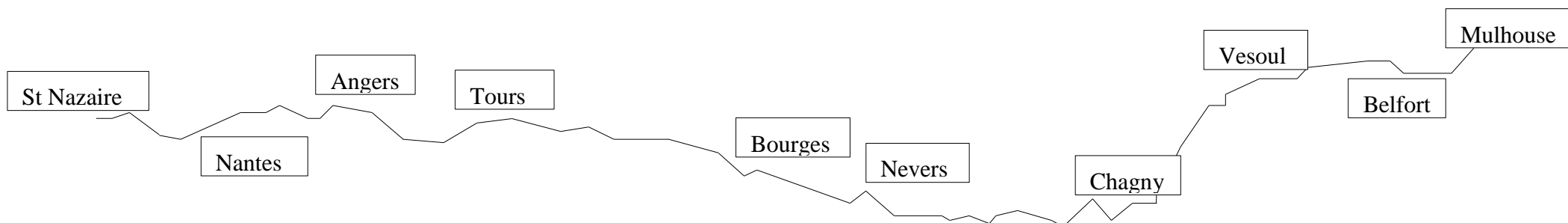
Le train autrement...

## **Etude tracé 3 Bale - Vesoul – Nevers**

**Dominique ROBIN  
Denis RINGUET**

**Janvier 2016**

# 1. Proposition de nouveau corridor de fret européen Est/Ouest Europe

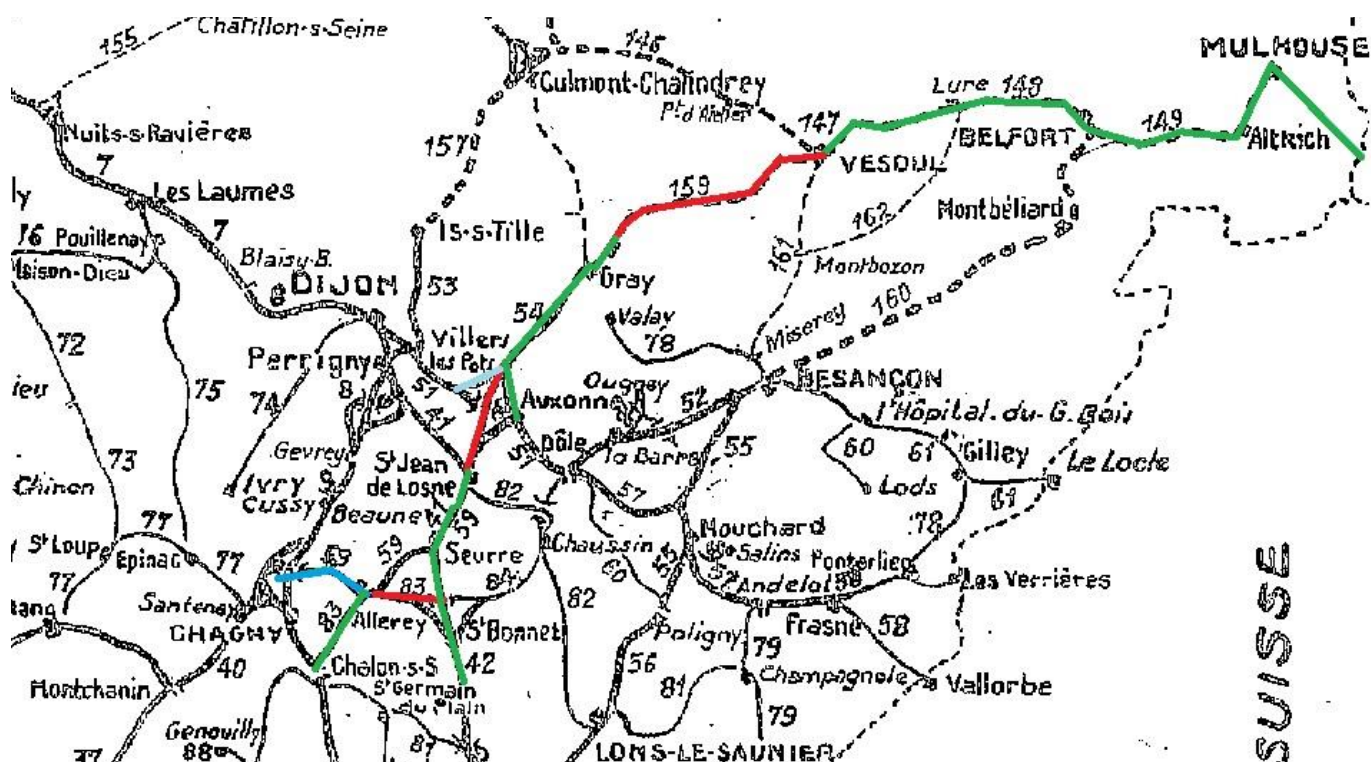


## 2. Problématique actuelle

Actuellement, cet axe rencontre des problèmes de saturation, particulièrement entre Mulhouse et les entrées-sorties de la LGV Rhin-Rhône, soit entre Collonges et Chagny via Dijon-Perrigny, et entre Mulhouse et Petit croix.

Par ailleurs, un grand nombre de tunnels posent problème entre Mulhouse et Dijon, dont la mise au grand gabarit serait particulièrement coûteuse.

## 3. Sections à réaménager



Légende :

- Ligne active : —
- Ligne à remettre en état : —
- Ligne à reconstruire : —

Par contre, la section de Chagny à Allerey, soit 22 kms environ, est à rééquiper totalement de voies ferrées, sous réserve qu'aucune section n'ait été aliénée par des constructions immobilières ou routières.

Un rapide examen avec Google Earth semble montrer que la plateforme est intacte sur tout le parcours, y compris le pont sur l'autoroute A6.

## 4. Sections actuellement en service

### 4.1. Bale - Mulhouse - Belfort

Axe électrifié en 25 KV 50 Hz, Trafic TER et TGV important, surtout entre Petit Croix (Bif LGV RR) et Mulhouse - Bale.

Cette section de ligne est équipée en BAL.

Le profil de ligne est très bon.

#### 4.2. Belfort – Vesoul (ligne 4)

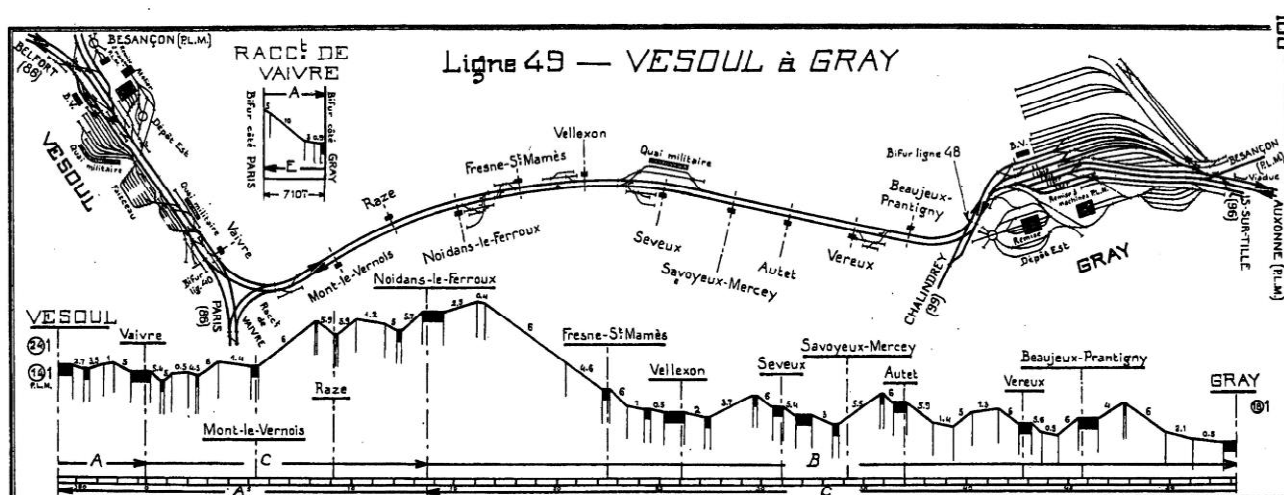
Cet axe non électrifié voit son trafic global s'effondrer

Deux tunnels à passer en voie unique gabarit B1 au niveau de Lure

Cette section de ligne est équipée en BAL et BAPR.

Le profil de ligne est très bon. De plus la section Lure Vesoul sera entièrement rénovée à partir de février 2016

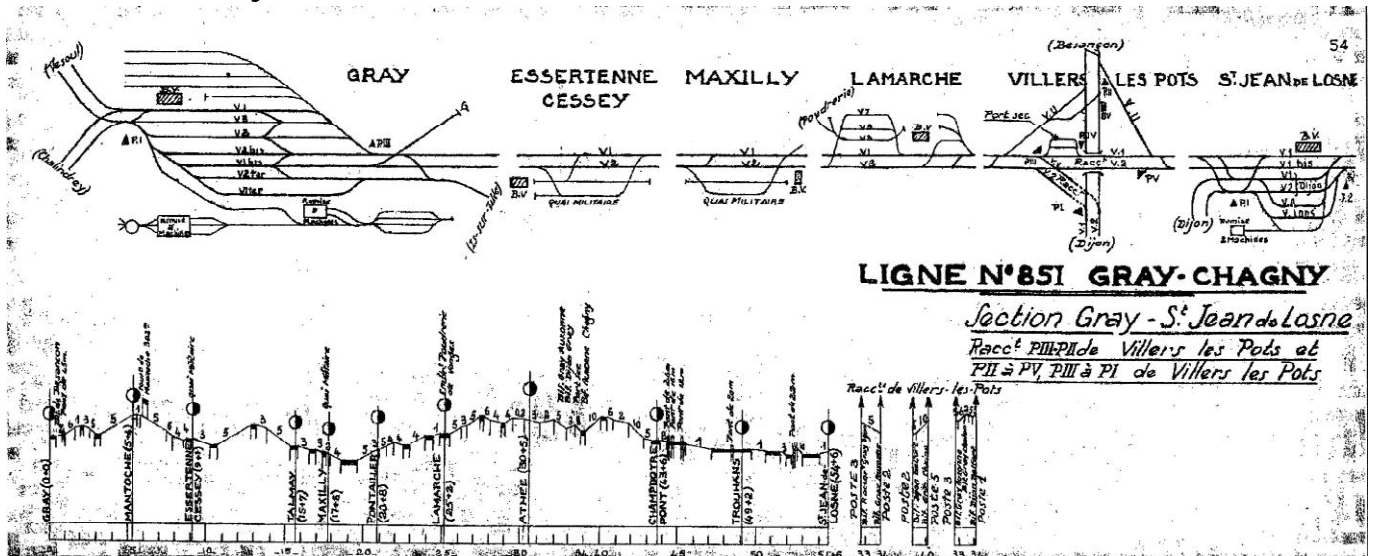
#### 4.3. Vesoul - Gray



Cet axe est actuellement partiellement délaissé, exploité en VUTR de Gray à Autet.

Profil très bon qui ne dépasse pas les 8 ‰, ainsi que la possibilité de rétablir la ligne en double voie.

#### 4.4. Gray - St Jean de Losne



Cet axe est tout autant délaissé que Gray - Vesoul. La repose du raccordement vers Dijon serait une bonne chose pour la création d'une desserte TER Gray - Dijon, dont la ville de Gray est demandeuse depuis fort longtemps.

Cet axe peut être reconstruit à double voie, tel qu'il était avant 1938, et son profil ne dépasse pas les 10 ‰.

La partie Villers les Pots - St Jean de Losne est inactive depuis pas mal d'années, mais non défermée.

#### 4.5. St Jean de Losne - St Bonnet en Bresse

Cet axe fait partie de la ligne Dijon - St Amour - Bourg en Bresse - Ambérieu - Culoz - Chambéry - Modane.

Electrifié en 1,5 KV CC et muni du BAL, profil très favorable.

#### 4.6. Chagny - Nevers

Cet axe est quelque peu délaissé, et ses vitesses limites pour les trains de fret sont plus basses que la moyenne (80 Km/h au maximum), avec de très fortes restrictions de vitesses pour beaucoup d'engins modernes : G 1206 / G 1000 / BB 60000 / BB 75000, voire des interdictions pures et simples, parfois incompréhensibles, comme pour les CC Euro 4000, alors que les grosses et lourdes CC de type Class 66/77 y sont autorisées sans aucune restriction de vitesse, sur tout le parcours !

Cette section de ligne est équipée en BAPR (Block Automatique à Permissivité Restreinte), avec des cantons très longs, pouvant atteindre 15 Kms, ce qui n'est pas très bon pour le débit de la ligne, surtout avec des vitesses fret qui ne dépassent pas 80 Km/h.

Un seul tunnel sur cette section de ligne, au Creusot. (Gabarit à vérifier) Le profil ne dépasse pas 10 ‰.

### 5. Ligne à reconstruire

Seule la section de Allerey à Chagny, de l'ancienne ligne de Chagny à Dole serait à reconstruire intégralement, la section de Allerey à St Bonnet en Bresse, neutralisée mais non défermée, nécessite une remise à niveau, avec repose de la double voie et pose d'un raccordement à St Bonnet avec l'axe Dijon - St Amour, en réutilisant le raccordement de service actuel.



## 6. Avenir de la VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique)

Moyens de traction envisagés : Bale

- Belfort en 25 KV 50 Hz

Belfort - Vesoul *traction autonome*

Vesoul - Gray - St Jean de Losne *traction autonome*

St Jean de Losne - St Bonnet en Bresse en 1,5 KV CC

St Bonnet en Bresse - Allerey - Chagny *traction autonome Chagny*

- Nevers *traction autonome*

Nevers - Saincaize en 25 KV 50 Hz

Saincaize - Bourges en 25 KV 50 Hz

Bourges - Vierzon en 1,5 KV CC

Vierzon - Tours en 25 KV 50 Hz

Tours - Nantes en 25 KV 50 Hz

Tours - Bordeaux en 1,5 KV CC

La saturation des infrastructures franciliennes montre que le report des trafics est - ouest, transitant actuellement par Paris et sa grande couronne, est devenu une urgence.

Des projets d'électrification de l'axe Nevers - Chagny existent, notamment dans le cadre des études RACO VFCEA/Contrat Plan Etat Régions.

## 7. Conclusion

La création de cet « itinéraire bis » entre Belfort et Nevers permet plusieurs solutions intéressantes :

Forte économie pour la mise au gabarit, en privilégiant un axe sans tunnel ;

Réutilisation de lignes peu ou plus utilisées ;

Possibilité de remise en état économique dans un premier temps en voie unique ; Travaux possibles en chantier fermé, donc plus économiques et plus simples.



Dominique ROBIN  
Denis RINGUET  
JANVIER 2016

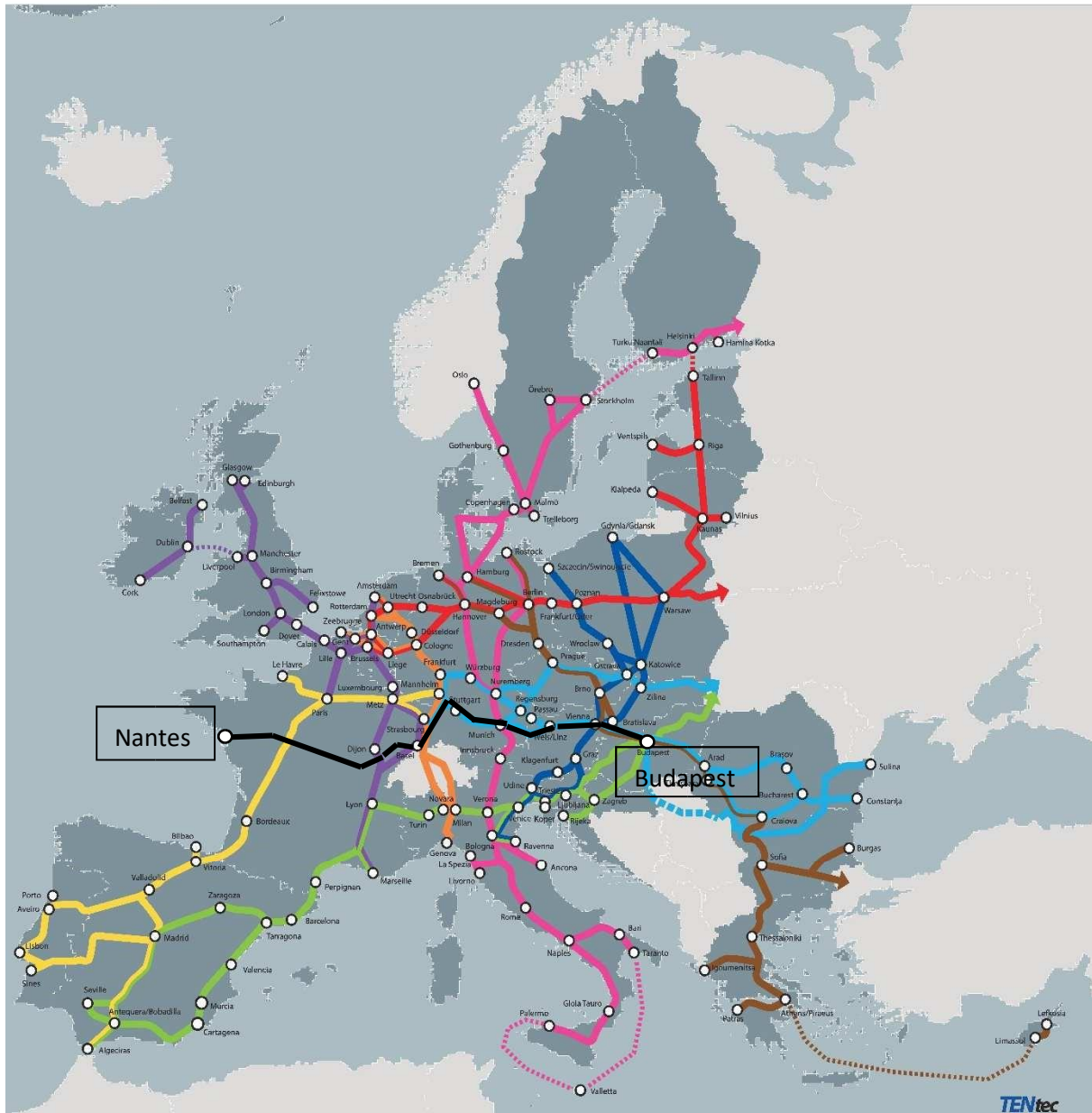
# PROPOSITION CORRIDOR FRET N°10

## NANTES BUDAPEST



European  
Commission

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK  
TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS



### Legend

- BALTIC - ADRIATIC
- ORIENT / EAST-MED
- ATLANTIC
- NORTH SEA - BALTIC
- SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN
- NORTH SEA - MEDITERRANEAN
- MEDITERRANEAN
- RHINE - ALPINE
- RHINE - DANUBE

— Projct corridor n°10

REGULATION (EU) No 1316/2013 OJ L348, 20/12/2013

TENtec