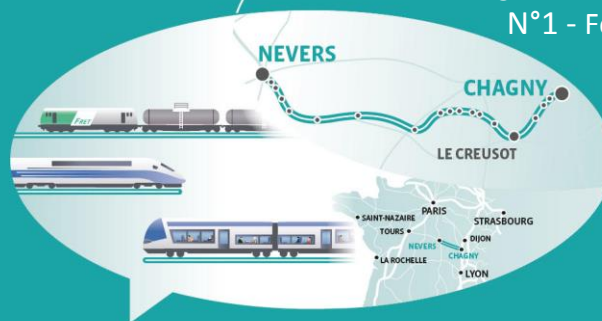


DÉBAT PUBLIC

VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



CAHIER D'ACTEUR

La VFCEA : un projet structurant national et européen

Sur les 1 000 kilomètres qui séparent Nantes de Mulhouse-Bâle, les 160 kilomètres qui séparent Nevers (58) de Chagny (71) sont les derniers kilomètres à électrifier pour concrétiser une grande transversale ferroviaire : la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA).

DES ATOUTS POUR LE SERVICE PUBLIC DANS LA REGION BOURGOGNE FRANCHE-COMTE

Ce projet consiste à moderniser et électrifier la ligne ferroviaire existante entre Nevers et Chagny, à la raccorder à la Ligne Grande Vitesse Paris-Sud-Est (LN1) à hauteur de la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV et à créer une halte interconnexion TER-TGV pour organiser des correspondances. Ce projet, estimé à 560 millions d'euros, permettrait d'améliorer l'offre de transport pour les voyageurs et pour le fret ferroviaire. Son financement est un projet inscrit dans le Contrat Plan Etat-Région (CPER) Bourgogne 2015-2020 à la hauteur de 247,2 millions d'euros.

CGT BOURGOGNE
FRANCHE-COMTÉ

Les comités régionaux CGT Bourgogne et Franche-Comté mettent en cohérence les orientations, élaborent des propositions syndicales, favorisent les convergences d'intervention et d'action du syndicalisme CGT en Bourgogne Franche-Comté. Ils contribuent au travail des représentants CGT dans les institutions et organismes régionaux. Ils travaillent en collaboration étroite avec les organisations CGT de la région.

Comité Régional CGT de Bourgogne

17 rue du Transvaal - 21000 DIJON

Tél. 03 80 67 35 67

Mail : bourgognefranchecomte@cgt.fr**Comité Régional CGT de Franche-Comté**

10, rue Flandres Dunkerque

25000 BESANCON

Tél. 03 81 81 32 49

Mail : bourgognefranchecomte@cgt.frSite : <http://cgtfranchecomte.fr/>

LA COHERENCE DU PROJET VFCEA

Il doit permettre une articulation et une complémentarité avec les autres projets tels que la ligne ferroviaire Rhône Alpes Centre Océan (RACO) et la ligne Paris Orléans Clermont Ferrand Lyon (POCL). Cette modernisation illustre l'intérêt porté par les autres régions, Centre, Pays de la Loire, Auvergne Rhône Alpes, et les Ports de la façade atlantique, ainsi que de nombreux élus qui ont réaffirmé l'utilité et l'urgence de la réalisation de ce grand projet d'aménagement du territoire.

Pour la CGT, la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique deviendrait ainsi :

- Le premier axe ferroviaire reliant l'Atlantique à l'Europe Centrale, partant de Nantes, passant par Tours et Nevers. Il offre l'opportunité, à partir de Chagny, de liaisons au Sud et à l'Est sur les grands axes ferroviaires européens (Lyon-Turin au Sud, Mulhouse-Bâle à l'Est).
 - Un itinéraire à double voie, dont le profil est adapté au trafic fret et voyageurs qui peut constituer l'itinéraire principal pour rejoindre depuis l'Atlantique la Vallée du Rhône.
 - Un itinéraire incontournable pour le développement du Port de Nantes Saint-Nazaire, de la Rochelle et de la plateforme de Pagny/Saône, et pour le renforcement de l'attractivité des grands ports de la façade atlantique.
 - Un outil indispensable en cas de concrétisation entre l'Europe de l'Ouest et les Etats-Unis, qui en dopant le trafic maritime nécessitera une amélioration des communications de l'arrière-pays du port de Nantes Saint-Nazaire (port le plus proche en distance des Etats-Unis et non encore engorgé, à la différence des ports de la mer du Nord qui sont aujourd'hui saturés).
- Un grand projet d'aménagement du territoire qui ouvre des perspectives dans 5 régions, et concerne 5 300 communes.
 - Le premier axe transversal Ouest/Est ne passant pas par Paris mais le contournant, s'inscrivant dans la grande rocade de contournement du Bassin Parisien offrant la possibilité de transports massifiés de longue distance et permettant la désaturation des infrastructures de transport en Ile de France, notamment au profit de la régularité du RER C et de la disponibilité de sillons fret.
 - Un moyen d'améliorer immédiatement les temps de trajet pour les TGV Lyon / Strasbourg (10 minutes) et pour les relations Lyon / Nevers, Bourges et Vierzon (1 heure), en attendant la réalisation de la LGV POCL.
 - Un outil de développement du fret ferroviaire, de protection de l'environnement et d'amélioration de la sécurité routière, permettant de créer rapidement une alternative réelle au trafic routier dont 51% des émissions de CO2 proviennent du transport de marchandises.
 - Un outil de développement pour le centre de triage de Gevrey-Chambertin (premier triage pour les opérateurs fret vers l'Ouest) ainsi que pour les technicentres SNCF de Nevers et Dijon.

La concrétisation de la VFCEA rehausserait encore l'utilité et l'intérêt de la future LGV POCL (Paris-Orléans-Clermont-Lyon)

- En permettant aux TGV Paris-Lyon de passer d'une ligne LGV à l'autre, en cas de problème technique sur l'une ou l'autre des deux LGV (la LGV « historique » Paris-Lyon, et la nouvelle LGV POCL) : l'électrification de Nevers-Chagny serait donc extrêmement précieuse en ce qu'elle pourrait constituer un itinéraire de « délestage » d'une ligne à l'autre, grâce au raccordement de la VFCEA à la LGV au Creusot

et à Montchanin.

- En ouvrant des perspectives pour le fret à grande vitesse, comme le relève SNCF réseau dans le dossier-support du débat public pour la LGV POCL.
- En permettant d'articuler le projet de TGV POCL en réalisant une partie initiale Paris-Nevers et, grâce à l'électrification Nevers-Montchanin, la création d'emblée de TGV transversaux d'orientation Nantes-Orléans-Lyon-Marseille.

Cinq enjeux majeurs identifiés pour la fonctionnalité de la ligne VFCEA électrifiée

1. **Le déplacement des voyageurs** : serait amélioré avec des TER électriques, le territoire régional et interrégional bénéficierait d'un aménagement structurant pour le déplacement des voyageurs Est- Ouest, avec une gare d'interconnexion TER-TGV au Creusot- Montceau-Montchanin et des interconnexions sur les projets de lignes Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL) et Paris-Orléans-Limoges- Toulouse (POLT).
2. **Une amélioration de l'itinéraire Rhin- Rhône** : l'électrification et son raccordement à une gare d'interconnexion TER-TGV au Creusot- Montceau-Montchanin permettra au TGV Strasbourg-Lyon d'envisager d'autres arrêts sur l'axe Rhin-Rhône avec un gain de temps.
3. **Le transport de marchandises** : la VFCEA permettrait une transversale Est-Ouest sans passer par Paris-Sud (alternative) pour le transport de marchandises. Les ports de Nantes-St Nazaire et de la Rochelle démontrent un intérêt pour développer le transport de conteneurs sur une ligne électrifiée et au gabarit.
4. **Les questions environnementales** : la VFCEA électrifiée est une réponse aux enjeux du Grenelle 2 et de la Cop 21, pour le transport des voyageurs comme pour le transport de

marchandises. Cela permettrait de reporter le trafic routier vers le rail et contribuerait à réduire les émissions de gaz à effet de serre (Co2).

5. **La VFCEA deviendrait un corridor Européen Est-Ouest** : le 5 décembre 2013, la commission européenne publie la carte des « voies ferrées, ports et terminaux rail-route » le réseau TransEuropéen de Transport (RTE-T) sur laquelle figure l'axe VFCEA. Son inscription au réseau de transport multimodal à deux niveaux constitué d'un réseau global achevé en 2050 et d'un réseau centrale opérationnel en 2030. La VFCEA fait partie du Core Network.

LA CGT SOUTIEN LE PROJET DE MODERNISATION DE LA VFCEA QUI :

- améliore la fonctionnalité et la capacité de la ligne,
- présente une offre moderne et complémentaire : fret et voyageur,
- propose des alternatives, notamment lors de travaux,
- présente des atouts pour le triage de Gevrey-Chambertin,
- présente des atouts environnementaux, report modal route RCEA sur rail VFCEA,
- structure et améliore la transversale EST-OUEST (liaison entre corridors 2 et 4 RTE-T),
- répond à l'intérêt général, un projet économique social et environnemental.



La CGT soutient l'ensemble du projet VFCEA et sa réalisation. Il comblera le retard de la modernisation de l'infrastructure ferroviaire. La CGT considère que l'électrification totale des 160 kilomètres entre Nevers et Chagny ainsi que de la mise au gabarit des ouvrages et de l'installation du système GSM-R de communication, doit être le premier objectif de la modernisation de la VFCEA. Il devra être complété dans un deuxième temps par la création d'un raccordement et d'une halte d'interconnexion TER-TGV au Creusot-Montchanin-Montceau.

cndp Commission nationale
du débat public

Commission particulière du débat public VFCEA
28 boulevard Henri-Paul Schneider, 71200 Le Creusot
Tél +33 (0) 9 64 42 71 67
vfcea@debatpublic.fr
<https://vfcea.debatpublic.fr>