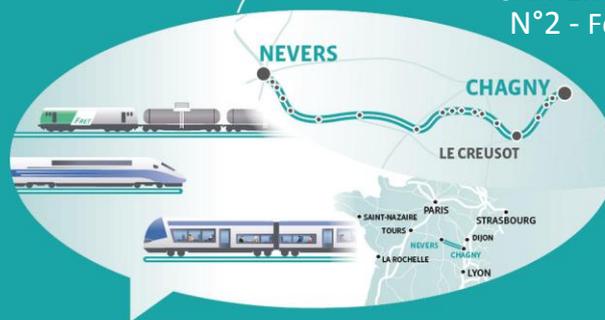


DÉBAT PUBLIC

VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



CAHIER D'ACTEUR

L'électrification Nevers Chagny pour
concrétiser la Voie Ferrée Centre Europe
Atlantique

ASSOCIATION VFCEA

Créée fin 2010, l'Association pour la promotion de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique a ces dernières années multiplié les initiatives pour faire connaître et prendre en compte l'importance de cette transversale ferroviaire.

La diversité de ses adhérents et de celles et ceux qui ont répondu à ses sollicitations, confirme que ce projet rassemble sur l'ensemble du territoire qu'il fédère des collectivités (mairies, intercommunalités...), des institutions, des femmes et des hommes de toutes sensibilités, de tous milieux, de toutes professions.

Contact :

Association VFCEA
2 Place de l'Hôtel de Ville
58170 Luzy
Mail : jpp.adecr.58@orange.fr

Le débat public qui vient d'avoir lieu sur la modernisation de la transversale ferroviaire reliant l'Atlantique au sillon rhodanien, à l'Europe confirme que le projet avance vers sa concrétisation.

Les initiatives prises par notre Association, les soutiens que lui ont apportés, dans leur diversité, les élus et les populations, ont conduit la Région à en faire son principal investissement des années à venir.

A l'heure où le besoin de complémentarité entre moyens de mobilité est une réalité, l'électrification Nevers Chagny et la création d'un raccordement ferroviaire facilitant des liaisons TER/TGV ouvrent aux usagers de nouveaux horizons.

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.

Porter le projet de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique, c'est privilégier la sécurité des voyageurs, la qualité du service. C'est aussi ouvrir aux usagers de nouvelles perspectives au fret ferroviaire tout en préservant l'environnement.

Concrétiser la VFCEA, c'est, à partir d'enjeux de société, réfléchir à un autre aménagement du territoire, 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.

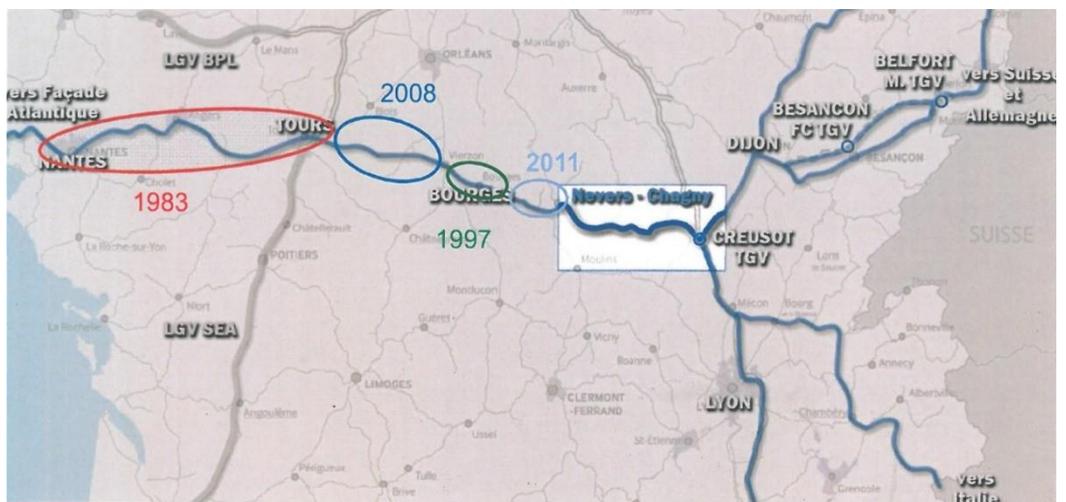
UNE TRANSVERSALE RELIANT L'ATLANTIQUE A L'EUROPE CENTRALE

L'électrification de la partie Nevers-Chagny concrétiserait une liaison offrant une meilleure desserte aux usagers et constituerait un exemple de maillage entre le réseau classique et les liaisons à grande vitesse. Ainsi serait créée la première liaison transversale ferroviaire électrifiée Ouest/Est entre Paris et le Sud de la France offrant une alternative aux trafics routiers empruntant la RCEA et aux trafics maritimes utilisant le rail d'Ouessant.

Cet itinéraire incontournable ouvre aux ports de la façade atlantique (Nantes St Nazaire, la Rochelle...) des perspectives vers l'Europe centrale, s'inscrivant dans une grande rocade de contournement du bassin parisien, il peut constituer un corridor de transport ferroviaire européen reliant la

façade atlantique aux corridors européens Nord Sud, plaçant l'Ouest et le Centre 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 et 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.



Cette carte montre qu'il a fallu 30 ans pour moderniser et électrifier la partie Nantes-Nevers. La concrétisation de l'électrification du tronçon Nevers Chagny peut faire de la VFCEA un corridor de transport ferroviaire de 13 000 kms, permettant des liaisons de Madrid à Shanghai comme le montre la carte ci-dessus.

UN "COUTEAU SUISSE MULTIFONCTIONS" POUR LES USAGERS

La modernisation de cette transversale permettrait une amélioration des correspondances grâce à une complémentarité entre différents modes de transports (TER, LGV). Plus performant, ce nouvel itinéraire Lyon Nantes, sur lequel les trains pourraient être cadencés permettant un gain de temps possible d'une heure environ et des liaisons interrégionales ou vers la capitale plus rapides.

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 via Paris.

En ce sens, la VFCEA est un couteau suisse, en effet elle permet de multiples correspondances, échanges, trajets parce qu'elle constitue à chaque intersection avec les axes Nord Sud un carrefour ferroviaire offrant aux

usagers et aux territoires de nouvelles possibilités.



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.

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

LA VFCEA, 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.

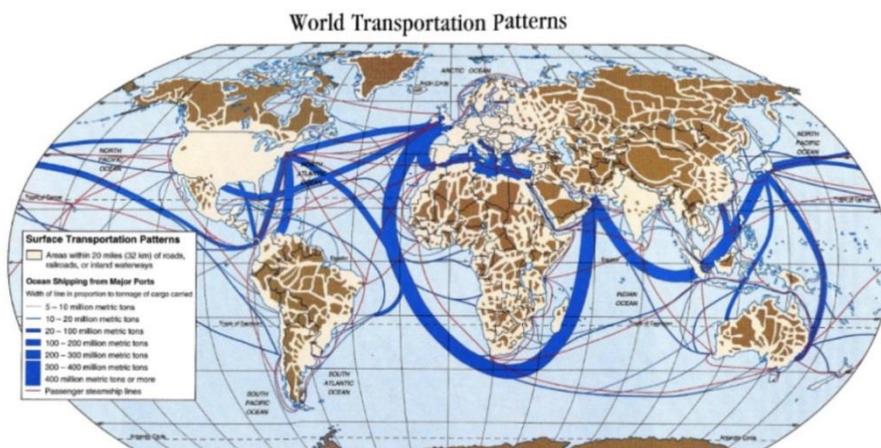
Elle constitue un itinéraire complémentaire au corridor

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.



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

Si l'itinéraire en lui-même a peu d'incidences sur l'environnement, en effet 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. Les études font état de 15 trains aller-retour de fret possible par jour, transportant à chaque trajet plusieurs milliers de tonnes de marchandises, cela représente une réduction d'un nombre conséquent de camions par jour sur nos routes. En ce sens la VFCEA constituerait un corridor européen exemplaire de transport propre du fret et des usagers.

Ainsi ce projet s'inscrit dans les orientations nationales et européennes de réduction de gaz à effet de serre et de lutte contre le dérèglement climatique

DE L'ATLANTIQUE A L'OURAL, UN ENJEU REGIONAL, NATIONAL, EUROPEEN

Le projet VFCEA répond à un besoin de mobilité, de développement du fret ferroviaire, d'aménagement du territoire.

Pour la Région, il s'agit de moderniser la dernière partie de son réseau ferré structurant.

Pour les régions Centre et Pays de Loire qui ont investi ces dernières années dans la modernisation des parties de VFCEA les concernant. Des investissements sur la partie bourguignonne valoriseraient et l'optimiseraient de ce qu'ils ont fait.

De même, cet axe ouvre une alternative du trafic routier sur la RCEA et constitue en cas de perturbations sur la LGV Paris Lyon un itinéraire de détournement de TGV par Nevers via Paris.

Côté fret, la VFCEA peut permettre à FRET SNCF et aux autres opérateurs la perspective de faire circuler des trains sur plusieurs milliers de kilomètres, sur un

itinéraire leur offrant une palette de sillons plus étendue, plus robuste et plus fiable. Croisant tous les corridors fret européen Nord Sud, elle peut constituer l'un des plus grands corridors fret européens.

Cette transversale offre de nouvelles possibilités au transport ferroviaire français et européen, aux cinq régions françaises qu'elle traverse et aux 10 millions d'hommes et de femmes qui y vivent, tout en préservant l'environnement.

Seule l'électrification Nevers Chagny ouvre ces perspectives. Reconnue rentable par les études socio-économiques, elle constitue, comme l'a écrit le Président de la Communauté Urbaine du Creusot-Montceau « un préalable indispensable à l'interconnexion des liaisons TER-TGV au Creusot, et à la création d'une gare nouvelle ».

Elle permet d'envisager l'amélioration de la liaison Autun-Etang/Arroux ainsi que les travaux de régénéralisation de la voie permettant de réduire le temps de trajet entre Nevers et Dijon. En réalité cette électrification doit être la poursuite et un moment d'un programme de modernisation de l'ensemble de cette transversale.