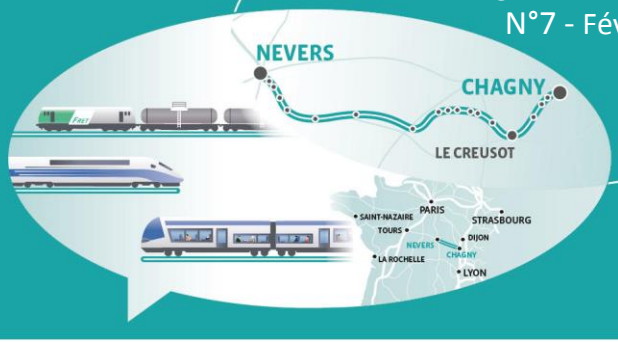
DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



CAHIER D'ACTEUR

Mission FRET de la Voie Ferrée Centre-Europe Atlantique par un itineraire grand gabarit via ligne 4 Belfort et Chalindrey - à l'intersection des grands corridors internationaux.

Pour l'association DPLACE, l'absence de réflexion globale et, en particulier, sur le maillon Est Mulhouse-Chagny de cette transversale Europe centrale-Atlantique pose problème dans ses dimensions FRET et Européennes insuffisamment prises en compte jusque là.

Le projet actuel dans sa phase de débat public porte sur la section Chagny-Nevers avec une dimension presque essentiellement voyageurs. Notons tout de même que le FRET fait partie des réflexions car offrant la possibilité, avec l'électrification Chagny-Nevers de report d'itinéraires des trains de FRET allant du Nord, du Nord Est de et de l'Est de la France et de l'Europe en direction de l'Ouest et du Sud Ouest (corridor 4 Metz-Lisbonne et corridor 2 Pays-Bas-Espagne par exemple) d'emprunter la VFCEA à partir de Chagny en évitant Paris et en libérant des sillons pour le trafic voyageurs transilien.

La mise au gabarit GB de cette section de ligne VFCEA et, en particulier, le tunnel Du Creusot ouvre des perspectives intéressantes pour le passage de trains FRET via cette itinéraire plutôt que par Paris.

Cependant, nous considérons que le canal FRET est insuffisamment exploité pour cause de discontinuité entre Ouest et Est ou, plus précisément entre Chagny et Besançon. Discontinuité liée au problème de gabarit posé par la vallée du Doubs et à l'absence de réflexion sur un itinéraire permettant une continuité de la VFCEA pour les trains de FRET quelque soit la dimension et la masse de leur chargement.

DEVELOPPEMENT PAYS DE LANGRES ASSOCIATION CONSULTATIVE DE L'ECOMOBILITE

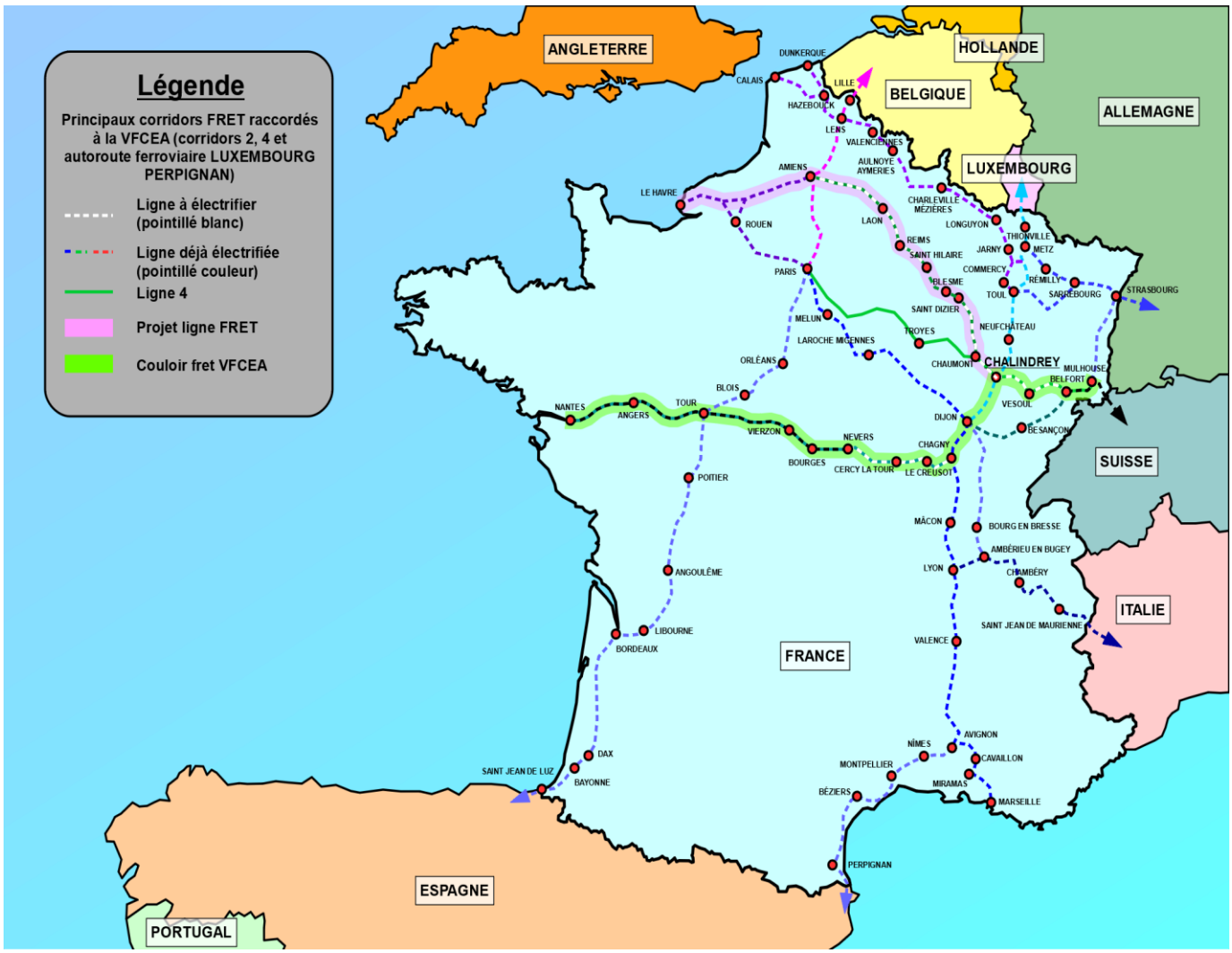
DPLACE est une association basée à Langres en Haute-Marne (Région Grand-Est) créée en 2011 dans le but d'améliorer la mobilité sur ce territoire, en particulier, les transports urbains à Langres. Mais très vite, ses missions ont dépassé les limites de ce territoire et des transports urbains, consciente que travailler de façon sectorielle n'est ni efficace, ni cohérent en terme de mobilité et d'intermodalité. Consciente également des défis à relever, environnementaux, sécuritaires, sanitaires et sociaux.

Son Président : Patrick VARNEY

Association affiliée à la FNAUT Grand-Est et Bourgogne-Franche-Comté

2 bis ruelle de la Poterne 52200 Langres
Mail : asso.dplace@outlook.fr
Tél: 06 14 55 20 83
Blog : dplace-fnaut-langres.blogspot.com

SCHEMA DES GRANDS CORRIDORS FRET POUVANT ETRE RELIES A LA VFCEA



QUELLE SOLUTION A L'EST POUR FAIRE DE LA VFCEA UNE LIGNE FRET A GRAND GABARIT ET RELIER LES GRANDS CORRIDORS SUR CETTE TRANSVERSALE

La solution que nous portons, et qui émane du travail de réflexion de 56 CCI (1) européennes, est un itinéraire de la VFCEA par la Ligne 4 via Belfort, Vesoul, Chalindrey puis direction Sud (Dijon et Chagny).

Proposition soutenue également par plusieurs collectivités locales et territoriales des deux ex Régions Champagne-Ardenne et Franche-Comté à qui nous avons adressé, en 2013, une motion prise à leur compte par délibération. Parmi ces collectivités, les communautés de communes du Grand Langres, d'Auberive-Vingeanne-Montsaugeonnais, de la région de Bourbonne-les-Bains, du Pays de Chalindrey, les agglomérations de Chaumont et Vesoul, la ville de Chaumont et, également, du Pays de Langres et son Conseil de Développement Local.

Cette motion ont été envoyées au Ministre des transports de l'époque avec copies à toutes les autorités concernées au premier rang desquelles, le ministère des transports qui, en réponse à notre argumentation, a donné un avis favorable pour une prise en compte de ce projet dans le cadre d'un CPER avec les Régions concernées.

(1) l'union europeenne des chambres de commerce et d'industrie regroupe 56 cci d'allemagne, autriche, suisse, luxembourg, pays-bas et france dont les quatre d'alsace (strasbourg, colmar, mulhouse et la regionale), celles de belfort et la regionale de Franche-comte, dijon et saone-et-loire. son secretariat general est base a bale.

POURQUOI CE PROJET ?

Essentiellement pour revenir aux fondamentaux de celui-ci, c'est à dire répondre aux conditions d'une grande transversale multimodale transeuropéenne (voir transcontinentale) avec une dimension FRET marquée par l'ambition de préparer un report modal massif de la route au rail et de l'intégrer dans le RTE (2) afin qu'il soit éligible aux fonds européens. A ce titre, ce projet peut être comparé à celui de la ligne Lyon-Turin en termes d'ambitions et de financement mais avec cette différence importante issue du fait que la VFCEA emprunte des lignes existantes, et, par conséquent, des coûts sans commune mesure avec Lyon-Turin (25 milliars d'€) et ceci, malgré les travaux à effectuer sur certaines d'entre elles.

(2) 50 milliards d'€ de l'Europe sont destiné à ses grands réseaux transeuropéens de transports (RTE-T).

TECHNIQUEMENT, 2 SOLUTIONS D'ITINERAIRE SONT POSSIBLES SUR LE MAILLON EST DE LA VFCEA.

La première solution, par la vallée du Doubs, pose un épineux problème de gabarit car interdisant le passage de nombre de chargements dépassant la norme basse des tunnels de cet itinéraire comme, par exemple, les conteneurs maritimes ou les camions sur wagons surbaissés type Modalhor.

Le gabarit minimum pour un axe FRET permettant l'acheminement des conteneurs maritimes est Symbolisé par les lettres GB et pour tous chargements, il faut être au gabarit des autoroutes ferroviaires, GB1. La voie ferrée par la Vallée du Doubs est au gabarit le plus petit, G1, et son étroitesse rend particulièrement difficile un changement de gabarit sans destruction majeure liée à des travaux d'ampleur dans une vallée fragile où, par ailleurs, circulent de nombreux trains de voyageurs.

La deuxième solution, celle que nous défendons passe par la Ligne 4. Elle présente de nombreux avantages en commençant par son gabarit actuellement GA supérieur à la vallée du Doubs et dont les travaux de mise au grand gabarit poserait moins de difficulté.

A ce titre, nous avons questionné la Commission Nationale du Débat Public via le site internet sur la problématique du gabarit posée par ces 2 itinéraires et, en particulier, sur l'ampleur des travaux à effectuer dans la vallée du Doubs par rapport à la ligne 4, section deBelfort à Chalindrey dont voici la réponse :

« La mise au gabarit B+ de la ligne "Vallée du Doubs", c'est en gros 55 millions d' euros . Pour les 2 tunnels de la section Culmont - Belfort de la ligne 4 (Genevreuille et Champagney), je n' ai pas le coût .mais il faut penser à l'électrification, et là c' est au mieux 100 millions en plus (signalisation à revoir, caténaires, ouvrages d' art) . ».

Aucune étude spécifique n'a été faite pour un itinéraire par L4 en ce qui concerne l'électrification, la mise au gabarit, la signalisation et le GSMR(liaison radio sol/train)comme repris dans cette réponse. Mais, à titre de comparairaison, pour des travaux de même nature entre Chagny et Nevers soit 160km (140km pour Belfort-Chalindrey), le coût est de 283M€. Un point important également à l'avantage de la L4 par rapport à la vallée du Doubs, c'est une électrification qui se ferait en 25000 volts 50 hertz beaucoup plus efficace que le 1500 volts continu de la vallée du Doubs et, en particulier pour la traction de trains lourds. Tous les grands corridors FRET, doivent être pensés dans une ambition forte de report modal route/fer pour les décennies à venir et, par conséquent, des infrastructures au grand gabarit et électrifiés en 25000 volts pour disposer de la puissance suffisante à la traction de trains lourds. La régularité des trains FRET et voyageurs dépend également de la tension d'alimentation des caténaires. Le 1500 volts imposant, en cas de circulation importante de trains, une réduction de l'effort de traction voir une coupure totale de la traction liée à une puissance insuffisante et, par conséquent, une baisse de la vitesse Cette tension est également la cause de d'incidents caténaires fréquents, en particulier, pendant les périodes hivernales et de fort givre causant de nombreux problèmes en termes de retard de trains mais également de coût de réparation des infrastructures et du matériel moteur.

La VFCEA est multifonctionnelle, multimodale et est porteuse de perspectives intéressantes pour les territoires qu'elle traverse. Perspective intéressantes également pour les territoires plus éloignés mais reliés par un réseau capillaire existant en termes d'interconnexion et de report modal des transports FRET mais également voyageurs.

QUELS SERAIENT LES INTERETS D'UN ITINERAIRE FRET PAR LA L4 POUR LA BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE ET GRAND-EST ?

- Pérennisation de la Ligne 4 en lui redonnant une mission FRET et en préservant ses missions voyageurs (TET-TER) durablement sur cette grande transversale Est/Ouest multimodale d'intérêt international.
- Electrification de Belfort-Chalindrey (comme Chagny-Nevers dans le cadre d'un CPER et de financements européens) pour une transversale Est/Ouest entièrement électrifiée.
- Redonner corps au projet d'électrification de St Dizier - Culmont-Chalindrey repris dans le SNIT et la commission « Mobilité 21 » pour une transversale FRET Nord-Sud (Le Havre-Nantes et Sud de l'Europe) contournant Paris et qui, avec l'autoroute ferroviaire Luxembourg-Perpignan et la VFCEA, ferait de Chalindrey un carrefour Fret important.
- Report modal possible des pièces de voiture de l'entreprise « Peugeot Vesoul » qui serait reliée directement au port de Nantes-St Nazaire.
- Activation de la plateforme multimodale de Chalindrey qui se trouverait au carrefour de deux axes importants Est/Ouest et Nord/Sud.
- Désengorgement de la RN 19 et RD 974 n'obligeant pas à de lourds travaux d'infrastructure (A319 Langres-Vesoul) mais seulement à la sécurisation des usagers et des riverains par des contournements et des sections à deux voies pour permettre les dépassements en toute sécurité.
- Dynamisation de territoires situés aux carrefours d'axes ferroviaires européens majeurs tant pour le FRET que pour le voyageur.
- Disposer d'un outil de développement économique important pour le maintien de nos activités industrielles (Peugeot Vesoul, SNCF à Chalindrey, Freudenberg à Langres...) et pour la réussite d'autres projets comme le futur parc National entre Champagne et Bourgogne ou le Parc Régional des 3 Provinces.aux confins des trois Régions (Champagne-Ardenne, Lorraine et Franche-Comté).

D'autres perspectives nous seront données sur des territoires désenclavés, connectés et ouverts sur l'Europe.

UN PROJET AMBITIEUX POUR PREPARER DEMAIN AU MIEUX.

Réfléchir aujourd'hui à ce projet, c'est préparer demain, entrer dans la société du 21ème siècle, changer notre modèle de déplacement trop polluant, trop coûteux, trop dangereux et trop prédateur des énergies fossiles dont les réserves diminuent de façon inquiétante. De ce point de vue là, les Régions ont tout intérêt d'anticiper ces changements pour ne pas subir les risques liés à l'attentisme et faire porter par les générations futures un fardeau trop lourd. La réflexion globale à moyen et long terme doit être guidée également par le recherche d'équilibres économiques et de réduction des fractures territoriales au travers du maintien et du renforcement des lignes ferroviaires, véritables lignes de survie pour les territoires en souffrance.

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