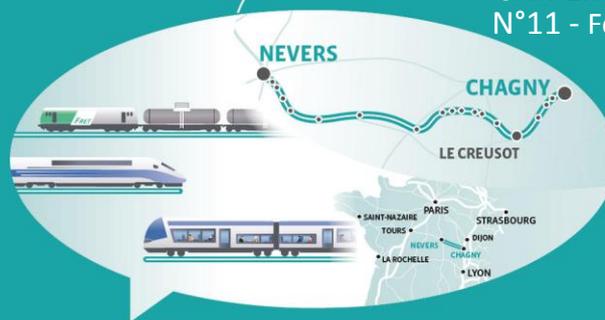


DÉBAT PUBLIC

VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



CAHIER D'ACTEUR

La position de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports sur le projet VFCEA



FNAUT

transport
consommation
environnementFEDERATION NATIONALE
DES ASSOCIATIONS
D'USAGERS DES
TRANSPORTS EN
BOURGOGNE

Association agréée de consommateurs

La FNAUT Bourgogne, implantation régionale de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports est composée à la fois de particuliers et d'associations (5) qui œuvrent, au quotidien, à l'amélioration des conditions de déplacement de chacun à travers les différents modes de transports doux et collectifs. Elle représente près de 1500 personnes sur la région. Elle est strictement indépendante de tout organisme officiel, syndical ou politique.

Contact :

Cédric JOURNEAU, Président
FNAUT Bourgogne - Maison des Associations - Boîte W3 - 2, rue des Corroyeurs - 21068 DIJON Cedex
fnautbourgogne@club-internet.fr

La FNAUT Bourgogne a souhaité s'impliquer ardemment dans le débat public sur la VFCEA afin de porter la voix de l'utilisateur bourguignon dans ce projet.

Cette voix est assurée par la présence territoriale de la FNAUT dans chaque département via ses associations et délégués, d'où une assiduité à chaque rendez-vous organisé par la CPDP. Notre expertise contextualisée permet d'étayer le débat sur la pertinence de la VFCEA.

Aujourd'hui, environ 75000 usagers (58500 TER, 16500 TGV) empruntent quotidiennement le train dans la région, principalement pour des trajets domicile-travail ou domicile-études. Ces déplacements se concentrent principalement autour des trespistes parisiens, lyonnais et dijonnais. A moindre mesure autour de Nevers, Chalon sur Saône, Le Creusot, agglomérations proches ou sur la VFCEA. Du fait de l'orientation politique voulue par la loi dite MAPTAM du 27/01/2014, l'acquisition par Dijon du statut de métropole au 01/01/2018 et le renforcement de la position mondiale de Paris, il est indispensable de mettre en œuvre tous les projets d'amélioration de la mobilité de/vers ces villes. Le projet de VFCEA rentre indirectement dans cette stratégie de développement économique.

Toutefois, il convient de détailler différents volets de réflexion sur ce projet. Tout d'abord sur sa globalité: que peut-on espérer dans les domaines de l'environnement ou de l'aménagement du territoire? Sur le volet «usagers»: Quels conséquences pour l'utilisateur dans sa mobilité d'aujourd'hui et demain? Et enfin sur la question logistique et fret: la réalité économique du transport de marchandise peut-il influencer sur le projet VFCEA ?

LE POINT DE VUE GLOBAL DE LA VFCEA

VFCEA : Un engagement pour le développement durable et l'environnement

Premier enjeu : **Électrification** d'une ligne de 160 km => Emploi de matériels de traction électrique à la place de matériel thermique [**1900 Tonnes Equivalent Carbone économisés par an (source site VFCEA)**]. Concrètement, pour les voyageurs : utilisation d'automotrices électriques existantes en Bourgogne-Franche-Comté ou région Centre. Pour le Fret : Plusieurs séries de locomotives électriques présentes au dépôt de Dijon-Perrigny dont certaines ont moins de 10 ans. Les opérateurs de fret privés disposent également de locomotives électriques bitensions.

Afin de remplacer complètement les automoteurs thermiques (X72500, X73500) utilisés sur cette ligne, la région BFC devra envisagé l'acquisition d'automotrices bitensions 1500/25000V (type B82500 ou regiolis) voir bimode/bitensions afin de desservir Autun sans rupture de charge.

Pour le Fret, l'électrification des embranchements particuliers (ex : scierie de Sougy sur Loire) de la ligne facilitera l'utilisation de la traction électrique localement. L'implication de l'Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) basé à Cercy-la-Tour n'est pas à négliger non plus.

Second enjeu : **Report modal** du mode routier vers le mode ferroviaire de transport de marchandise: Le trafic Est-Ouest de poids-lourds desservant l'actuel RCEA est croissant depuis des années et sature cette route devenue la plus mortelle de France [118 décès entre 2008 et 2016 avec un poids-lourd impliqué dans un accident sur 3 (source sécurité routière)]. Offrir un lien au gabarit GB1 entre l'Ouest et l'Est de la France pourra faire économiser 6,7 Mkm de circulations de PL (source site VFCEA). Les estimations de la SNCF (60 PL / jours de report modal) semblent bien faibles.

Une politique incitative de report modal est indispensable en parallèle de l'activation de cet axe de transport de marchandises.

3ème enjeu : Un **impact environnemental limité**. L'électrification engendre la construction de 2 sous-stations électriques sur le tracé (2 hectares maximum). Seul la mise en œuvre du raccordement LGV/TER nécessite des emprises foncières et provoque des conséquences limitées pour la faune et la flore. L'impact visuel est contenu à la pose de poteaux et de caténaires (hors emprises évoquées ci-dessus). Autrement dit limité aux emprises existantes de la voie ferrée.

Ce projet est à comparer avec l'emprise d'une autoroute (25 à 30 m de largeur) qui dégrade considérablement l'aspect visuel d'un paysage.

VFCEA : un vecteur d'aménagement du territoire en Bourgogne-Franche-Comté

Renforcer le lien entre Nevers (agglomération : 60000 hab.) et Dijon (238000 hab.), autrement dit entre la capitale régionale et la préfecture la plus éloignée de celle-ci (180 km). Points positifs : **Aucun vecteur de transport routier** rapide existant ou à venir (type autoroute), un **temps de trajet compétitif** (2h40 de route contre 2h20 en train) et aucune liaison aérienne.

Du plus petit arrêt à la plus grande gare de l'axe (17 arrêts intermédiaires entre Nevers et Chagny), le projet VFCEA augmentera indéniablement le **confort** (utilisation de matériel électrique), la **robustesse de l'offre** (équipement de communication GSMR qui réduira les sources de retards) et les **possibilités de mobilité extrarégionales** (Lyon, Paris via la gare TGV/TER du Creusot TGV, Bourges, Tours voir Nantes).

La création d'une gare commune TGV/TER au Creusot conforte la stratégie d'aménagement du territoire et de la mobilité grâce à la **multimodalité** entre la grande vitesse, le train du quotidien et le transport urbain.

Projet en phase avec le rapport Mobilité 21 de juin 2013 relatif aux infrastructures de transport : nécessité de **moderniser le réseau existant** plutôt que de créer

des lignes nouvelles type LGV. Régionalement, la VFCEA est une **alternative** à la branche sud de la LGV Rhin-Rhône.

Projet d'importance **nationale** (6 régions concernés : BFC, Auvergne-Rhône-Alpes, Centre-Val-de-Loire, Pays de Loire, Grand Est, Ile-de-France) et **internationale** (4 pays : France, Allemagne, Suisse, Italie). Il s'agira là de la première liaison transversale entièrement électrifiée sans passage par Paris.

Nombreuses **ramifications ferroviaires** tant utiles au fret que pour les voyageurs (Nevers, Cercy-la-Tour, Etang-sur-Aroux, Montchanin, Chagny, Dijon) qui constituent un véritable maillage territorial et donc un afflux de trafic potentiel.

Le maintien de ce maillage territorial est indispensable pour justifier la VFCEA. La fermeture d'Autun / Etang-sur-Aroux constitue un handicap qu'il convient de résorber rapidement par la modernisation de cette ligne.
Est-il utopique de penser électrifier cette ligne ?

L'USAGER DES TRANSPORTS ET LA VFCEA

VFCEA : Un renforcement de l'efficacité des TER

Un train toutes les 2 heures entre Nevers et Dijon (7 Allers-Retours AR) desservant 7 arrêts. Ce cadencement peut être **renforcé à l'heure le matin et le soir** pour répondre aux besoins multiples des usagers (étalement des heures de prises de travail ou d'études...). La VFCEA améliorera la fiabilité de la ligne avec le GSM-R et l'utilisation de matériel électrique (moins de panne que le moteur thermique).

Augmenter le nombre et diversifier les liaisons directes interrégionales vers Tours. Actuellement, 2 AR entre Dijon et Tours (passage à 4 AR avec l'électrification). Voir au-delà de ces villes n'a rien d'utopique! Les automotrices évitent toute manœuvre en gare donc des liaisons **Nevers-Besançon** sont à penser tout comme des **Dijon-Nantes/Orléans**

(relations inexistantes aujourd'hui en train et en car). Pour cela, 2 AR Nevers et Dijon, par jour, supplémentaires et accélérés sont envisageables avec une desserte intermédiaire diminuée (Decize, Le Creusot, Beaune).

Accroître la part du rail et inciter au report modal des flux de personnes entre Nevers et Dijon grâce à un **confort accru** (matériel électrique), et un **temps de parcours réduit** de 6 à 9 minutes environ (2 à 3 min par usage d'automotrice électrique et 3 min avec la suppression du PN de Mesvres, 2 à 3 avec une marche plus tendue). Le temps de trajet est un facteur déterminant à l'usage du train par rapport à la voiture.

L'étude menée par Gérard Mathieu pour la FNAUT a démontré qu'un faible investissement sur l'infrastructure permettrait de gagner au 4 à 5 min supplémentaires. Lire la page 118 sur :
<http://www.fnaut.fr/actualite/etudes-et-debats/435-200-km-h-sur-les-lignes-classiques-idee-realiste-ou-utopie-gerard-mathieu>

InterConnexion TER/TGV : vers une mobilité plus lointaine et pratique

Un postulat : Préférer le **raccordement en tunnel** et la **gare de passage TER/TGV**. La proposition d'une halte dégraderait le temps de parcours des TER entre Nevers et Dijon de 8 min alors que le besoin de l'usager est inverse. De plus, cette solution est la moins impactante pour l'environnement et l'habitat local (nuisances sonores et visuelles).

Une accélération des relations à grande vitesse : Le bénéfice temporel est surtout à espérer pour Chalon (près de 30 min de gain de temps pour Chalon-Paris par rapport au passage par Dijon). Mais aussi pour les TGV Strasbourg-Lyon (gain de temps de 4 à 8 min).

La VFCEA associée à la mise en service de la nouvelle signalisation de la LGV Paris-Lyon et à l'amélioration du nœud lyonnais doit permettre un **cadencement de la liaison TGV Lyon-Strasbourg**. Aujourd'hui, les horaires sont véritablement néfastes à une fréquentation plus importantes (ex : aucun train entre 13.04 et 16.15 au départ de Strasbourg).

La bascule des TGV Rhin-Rhône sur la LGV Paris- Lyon par le raccordement VFCEA peut mettre à mal la desserte de Chalon et Mâcon (2 AR par jour) par les TGV Strasbourg-Lyon et au-delà.

Faire du Creusot TGV un hub nécessite de développer les destinations : Sud de la France, Marne-la-Vallée, Roissy, Lille, Alpes. La réactivation du TGV Yonne n'est pas à négliger.

FRET ET VFCEA

Une consolidation des Échanges Est/Ouest de transports

Mise au gabarit GB1 de la ligne pour les trains de conteneurs afin de répondre aux critères du **corridor 4 européen** (Possibilité d'un financement européen via ce biais).

Alternative aux parcours des trains de fret par Paris entre la façade Atlantique et l'Est de la France. Points positifs : moins chers, plus d'opportunités de sillons, fiabilité accentuée, libération de sillons pour les RER en IDF.

Un projet fret au milieu de nombreux autres

Développement du port de Saint-Nazaire (voir projet stratégique 2015-2020).

La validation par le parlement, le 26/01/2017, du début des travaux de construction du **tunnel Lyon-Turin** offrira des perspectives d'échanges plus nombreux et des débouchés supplémentaires entre la France et l'Italie d'ici 2030. La VFCEA est parfaitement complémentaire à ce projet car elle permettra d'écouler **un trafic au-delà de Lyon** vers la façade Atlantique.

Ouverture d'une **liaison ferrée Chine-Europe** depuis 2012 Duisbourg-Wuhan et prolongée depuis avril 2016

au départ/arrivée de Lyon. Un parcours de 11500km en 15 jours complémentaire des relations maritimes. Un parcours Nantes/Bordeaux-Chine par la VFCEA n'a rien d'utopique.

CONCLUSION

Nous le voyons bien à travers tous les exemples cités ci-dessus: Le projet VFCEA dans sa globalité (électrification Nevers-Chagny et raccordement LGV/TER au Creusot) est une **nécessité** pour ancrer le territoire du Sud Morvan aux agglomérations et métropoles de France (Nantes, Paris, Dijon, Lyon, Strasbourg...). L'utilisateur régional y trouvera son compte et utilisera plus facilement le train pour les rejoindre (et vice-versa). En parallèle, les entreprises de logistique auront à disposition ce vecteur ferroviaire pour relier rapidement et moins cher l'Est et l'Ouest de la France, voir au-delà vers l'Europe entière.

La FNAUT se prononce donc **favorablement à l'ensemble du projet** avec une priorisation à l'électrification de Nevers-Chagny car elle regroupe les besoins de la plupart des usagers et des logisticiens. Même si un phasage semble se dessiner, toutes les fonctionnalités de la VFCEA ont leur importance. Mais l'impulsion devra venir **surtout** des autorités organisatrices des transports (Etat, Région, Agglomérations) et des entreprises ferroviaires. Quelle sera la volonté de SNCF Mobilité pour développer cet axe au service voyageurs ? Quelles seront les orientations politiques pour favoriser l'utilisation du train par les citoyens et les logisticiens ?

Autant de questions qui devront trouver des réponses dans les années à venir.