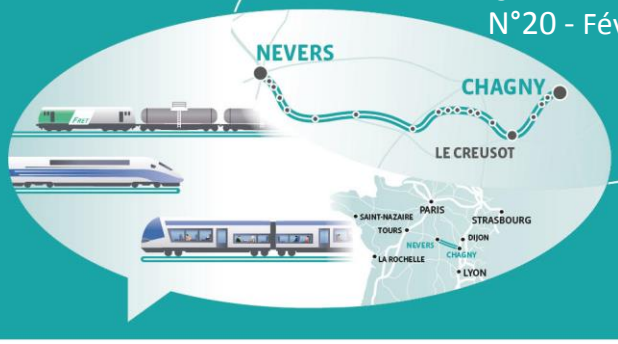
DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



CAHIER D'ACTEUR

Point de vue de SNCF Mobilités

En 2015, la réforme ferroviaire aboutissait à la création du nouveau Groupe public unifié SNCF, qui représente aujourd'hui 31,4 milliards d'€ de chiffre d'affaires et 260 000 collaborateurs dans le monde.

SNCF est aujourd'hui un opérateur de Réseau et de Services, qui aux côtés de l'Etat et des autorités organisatrices de transport, porte une attention particulière à la réussite des projets d'infrastructures et de services adaptés aux besoins de la collectivité, et bénéficiant en particulier à nos clients du quotidien et à la modernisation du réseau existant.

Le débat public autour du projet de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique constitue donc une opportunité pour SNCF d'apporter des éléments permettant de mieux appréhender les conditions de sa réussite vis-à-vis notamment de la performance du système ferroviaire : efficacité et robustesse de l'exploitation, qualité de service pour les voyageurs, qualité des sillons alloués au Fret, performance économique.

Guillaume PEPY
Président Directeur Général de SNCF Mobilités

LE GROUPE SNCF

Le Groupe SNCF est structuré en trois EPIC (établissements publics à caractère industriel et commercial) dont SNCF Réseau et SNCF Mobilités.
À travers une multitude de métiers et savoir-faire complémentaires, SNCF maîtrise l'ensemble de la chaîne de production des services de mobilité pour les personnes et les marchandises, dans le monde entier.
Les compétences et les moyens de SNCF sont regroupés au sein de cinq grands métiers : SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, Keolis, SNCF Logistics et SNCF Immobilier.

VOIE FERREE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE

Le projet de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) consiste à moderniser et électrifier 160 km de ligne ferroviaire existante entre Nevers et Chagny, à la raccorder à la ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris-Sud-Est et à créer une halte d'interconnexion TER-TGV au niveau de la gare du Creusot-TGV. La réalisation de ces différents aménagements permettrait d'offrir de nouveaux services de mobilité pour les personnes et les marchandises.

MODERNISATION, ELECTRIFICATION DE LA LIGNE EXISTANTE ENTRE NEVERS ET CHAGNY

Transport de marchandises

L'électrification, la mise au gabarit et l'équipement en GSM-R des 160 km de ligne existante entre Nevers et Chagny permettraient, dans certaines conditions, pour le transport de marchandises, d'améliorer la performance des itinéraires Est-Ouest et Nord-Sud empruntant cette section.

Pour les trains de marchandises circulant déjà sur l'axe VFCEA, cela se traduirait par des améliorations immédiates : gain en énergie, gains de performance industrielle. L'impact économique reste toutefois limité.

VFCEA offrirait par ailleurs, pour les trains de marchandises, un itinéraire alternatif et complémentaire à celui passant actuellement par la Grande Ceinture de Paris, aujourd'hui saturée à certaines heures. Dans une perspective de développement du transport ferroviaire de marchandises sur les axes Allemagne/Espagne et Façade Atlantique/Sud-Est, la possibilité de contourner l'Île-de-France est également un enjeu.

Toutefois, la compétitivité pour les opérateurs de l'itinéraire VFCEA en comparaison de celui passant par l'Île-de-France reste à approfondir par des analyses complémentaires. Elle dépendra notamment du tonnage pouvant être transporté (exemple : pour les flux Allemagne/Espagne, à puissance de traction égale, le tonnage accessible resterait supérieur avec l'itinéraire traversant la région parisienne), de la longueur et des temps de parcours selon les contraintes d'insertion sur cet itinéraire, au-delà de la section Nevers-Chagny : coexistence avec les trafics voyageurs et les plages dévolues aux travaux, passage dans les nœuds ferroviaires et sections de lignes les plus chargés.

Transport régional de voyageurs

La modernisation et l'électrification de la ligne existante entre Nevers et Chagny pourrait également bénéficier à la desserte TER le long de l'axe avec un matériel circulant en mode électrique sur l'ensemble du parcours, et un effet positif sur les émissions de gaz à effet de serre. A cette fin, le parc de matériel roulant actuel devra être renouvelé.

CREATION D'UN RACCORDEMENT A LA LIGNE A GRANDE VITESSE

La desserte TGV Rhin-Rhône ⇔ Méditerranée est actuellement assurée par 10 Aller-Retour dont 6 aller-retour entre Strasbourg et Lyon desservant systématiquement Belfort et Besançon :

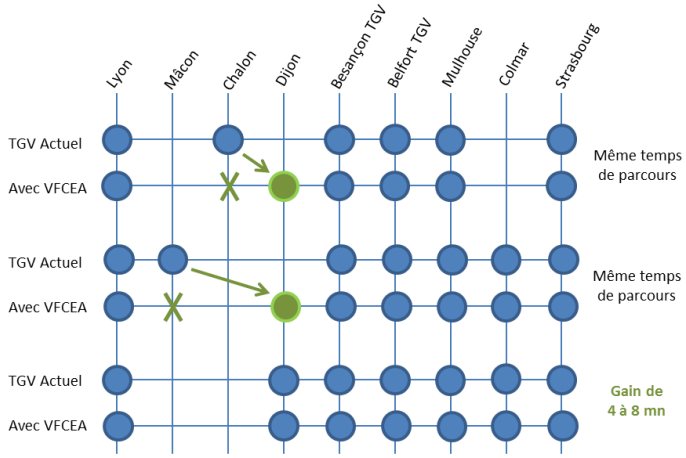
- 1 TGV Aller/Retour emprunte la ligne du Revermont en marquant un arrêt à Lons-le-Saunier et à Bourg-en-Bresse.

Les 5 autres Aller-Retour empruntent la ligne historique PLM (Paris-Lyon-Marseille) :

- 3 TGV Aller/Retour dits « caboteurs » (Francfort/Marseille, Luxembourg/Marseille Luxembourg/Montpellier) marquent l'arrêt soit à Dijon, à Chalon ou à Mâcon.
- 1 TGV Aller/Retour dits « bolide » (sans arrêt à Colmar ou Mulhouse) et marquant l'arrêt à Dijon.
- 1 TGV Aller/Retour dit « bolide » (sans arrêt à Colmar ou Mulhouse) direct entre Besançon et Lyon.

La création d'un raccordement à la Ligne à Grande Vitesse à hauteur de la gare du Creusot-TGV permettrait de faire circuler les 3 TGV « caboteurs »

empruntant actuellement la ligne historique PLM sur la Ligne à Grande Vitesse entre Le Creusot-TGV et Lyon. Les gains de temps obtenus grâce à ce nouvel itinéraire seraient notamment utilisés pour marquer deux arrêts supplémentaires à Dijon en lieu et place de ceux de Mâcon et Chalon-sur-Saône.



Pour l'opérateur ferroviaire TGV, l'emprunt de ce nouvel itinéraire se traduirait par une perte économique : les effets liés aux gains de temps pour un des 3 TGV concernés et à la modification de desserte pour les 2 autres TGV, ne permettraient pas de compenser les surcoûts d'exploitation (nombre de kilomètres circulés plus importants et péages plus élevés sur la LGV).

Par ailleurs, la Ligne à Grande Vitesse Sud-Est est l'épine dorsale du réseau à grande vitesse français. L'axe Paris – Lyon – Marseille est un axe majeur en termes de population et d'économie et par conséquent un marché important pour la mobilité (forte dynamique historique du TGV sur cet axe, augmentation des circulations avec en parallèle augmentation de la capacité des trains). La LGV Sud-Est accueille aussi de nombreux services TGV inter-secteurs d'où une interrelation entre cette ligne et pratiquement tout le réseau.

L'exploitation de la LGV Sud-Est est déjà fragile. L'ajout de trains supplémentaires en provenance du réseau classique la fragiliserait davantage, y compris lorsque celle-ci sera équipée du système de signalisation européen ERTMS. Les bénéfices objectivement limités apportés aux services Rhin – Rhône pourraient donc engendrer une perte de robustesse et une dégradation de la qualité de service sur des flux bien plus importants entre Paris et Lyon et au-delà.

Le Dossier du Maître d'Ouvrage mentionne également un raccordement pour des TGV en provenance de Nantes. Pour ce type de circulations, les problématiques de robustesse sur la Ligne à Grande Vitesse demeurent et la faisabilité de leur insertion n'est pas garantie. De plus, une telle offre serait moins performante que les TGV Nantes-Tours-Lyon actuels passant par Massy. En empruntant l'itinéraire VFCEA le trajet Tours-Lyon s'effectuerait en 5h15 environ, il est aujourd'hui réalisé en moins de 3h.

Pour ces différentes raisons, SNCF ne peut valider à ce stade la perspective de créer ce nouvel itinéraire pour la desserte des TGV Rhin-Rhône et des TGV Nantes-Lyon.

CREATION D'UNE INTERCONNEXION TER-TGV EN GARE DU CREUSOT-TGV

La création d'une halte TER d'interconnexion en gare du Creusot-TGV pourrait avoir du sens pour desservir la ZAC de Coriolis et surtout bénéficier de correspondances avec les TGV radiaux s'arrêtant actuellement au Creusot-TGV (7 TGV Aller/Retour Paris-Lyon et 1 TGV Aller/Retour Bruxelles-Lyon) notamment :

- Depuis/vers Lyon pour les TER en provenance ou à destination de Nevers ou Dijon,
- Depuis/vers Paris pour les TER en provenance ou à destination de Chalon-sur-Saône.

Toutefois, pour assurer des correspondances efficaces, il serait nécessaire de modifier en profondeur les horaires des TER Chalon-sur-Saône ⇔ Montchanin et le fonctionnement de l'étoile ferroviaire de Montchanin ; gare dont la desserte resterait à préciser.

La configuration, la conception et l'exploitation de cette interconnexion TER, le linéaire de voies ferrées supplémentaires et les choix de desserte, pourraient également avoir un impact négatif sur les temps de parcours des TER circulant sur l'axe Dijon ⇔ Nevers.

© Edomd Jonckheere, via wikimedia Commons

© Momox de Moiteau, via wikimedia Commons

Les trafics attendus figurant dans le Dossier du Maître d'Ouvrage sont relativement faibles, qui plus est, dans un contexte concurrentiel croissant (co-voiturage, bus, poursuite du développement du réseau routier). Ainsi, dans l'hypothèse d'une poursuite des études de cette interconnexion, la consistance des services TER et leurs coûts d'exploitation seront à approfondir en tenant compte de l'ensemble de l'offre intermodale, des modifications à apporter à l'exploitation actuelle et de l'impact de cette interconnexion sur les temps de parcours des TER circulant sur l'axe Dijon ⇔ Nevers.

CONCLUSION

Dans l'hypothèse où une décision serait prise de poursuivre les études du projet VFCEA, SNCF tient à préciser que c'est la modernisation et l'électrification de la ligne existante entre Nevers et Chagny qui lui parait être l'élément le plus pertinent fonctionnellement et le plus équilibré socio-économiquement.

La création d'une interconnexion TER-TGV en gare du Creusot-TGV pourrait avoir du sens pour bénéficier de correspondances avec les 8 Aller-Retour TGV radiaux s'y arrêtant actuellement. Cet aménagement nécessiterait de modifier en profondeur le fonctionnement du Hub ferroviaire de Montchanin et les horaires de certains TER, et pourrait avoir un impact négatif sur les temps de parcours des TER circulant sur l'axe Dijon ⇔ Nevers.

Les trafics attendus étant relativement faibles, dans un contexte concurrentiel multimodal croissant, la conception de cette interconnexion et la consistance des services associés, tous modes de transport confondus, seraient donc à approfondir et à optimiser pour garantir la pertinence du train pour ces correspondances TER/TGV, et une performance et une qualité de service au moins équivalentes pour les autres flux TER.

SNCF n'est pas favorable à la création d'un raccordement à la Ligne à Grande Vitesse Sud-Est en gare du Creusot-TGV car il fragiliserait l'exploitation de cette ligne. De plus, l'utilisation de ce raccordement pour la desserte des TGV-Rhin-Rhône et des TGV Nantes-Lyon ne lui semble pas pertinente : les avantages modestes que cet itinéraire procurerait ne compenseraient pas les inconvénients.

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