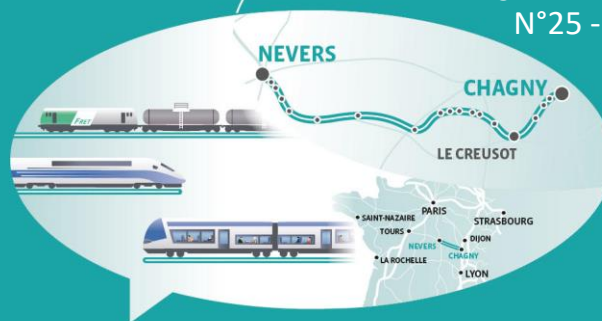


# DÉBAT PUBLIC

VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



## CAHIER D'ACTEUR

### Projet VFCEA : de forts enjeux mais des conditions de réussite exigeantes

Maillage structurant du réseau ferroviaire français, le projet de VFCEA répond à une nécessité de retour du fret ferroviaire à meilleure fortune et du développement du trafic voyageur régional et interrégional.

Dans un contexte de transition énergétique qui doit en être le principal levier, il faudra assurer son financement, l'aménagement ou la réalisation d'itinéraires complémentaires et nœuds ferroviaires afin de mettre en œuvre les conditions de sa réussite socio-économique.

Ce projet impacte la Franche-Comté dans sa problématique fret et voyageurs qui sont déclinées ci-après.



### FNAUT FRANCHE-COMTE

Association agréée de consommateurs.

Comme la FNAUT Bourgogne, la FNAUT Franche-Comté qui n'en feront bientôt qu'une, a pour vocation la défense des usagers de tous les modes de transport et leur représentation auprès des pouvoirs publics et des entreprises de transport.

En facilitant les déplacements de tous et en particulier des personnes non motorisées et en promouvant une politique des transports de personnes et de marchandises compatible avec un développement soutenable, la FNAUT Franche-Comté a vocation à intervenir dans le débat consacré à la VFCEA.

#### Contact :

Patrick Noblet, secrétaire général  
5C rue du Bougney  
25000 BESANCON  
fnautbgfc@gmail.com

## LES ENJEUX DU PROJET

Comme les FNAUT Bourgogne et Pays de Loire, la FNAUT Franche-Comté ne peut rester en dehors du débat de la VFCEA s'agissant d'un projet structurant et multifonctions pour nos régions et au-delà.

Soulignons en premier lieu tout l'intérêt du débat public pour la connaissance du projet, l'appropriation qu'il suscite et les perspectives de son bilan qui sous-tendent la suite à donner par le maître d'ouvrage SNCF Réseau.

Si la LGV Rhin Rhône restera une ligne province-province orpheline, seule la première phase de la branche Est a été réalisée, le projet de la VFCEA correspond à un maillage attendu du réseau ferroviaire entre l'Est et l'Ouest de la France.

Dans un contexte d'évolution de la mobilité, de nécessaire réaménagement du territoire structuré par le rail face à la route, de transition énergétique et de report modal voulus par le législateur, la VFCEA répond à ces défis à travers ses enjeux :

**Fret :** relier la façade Atlantique, ses ports et leurs hinterlands à l'Europe centrale via Saône-Rhin et concurrencer les corridors entre mer du Nord et Europe du Sud qui absorbent l'essentiel des flux

**Voyageurs :**

- développer le réseau, l'attractivité et le confort des TER régionaux et permettre des relations interrégionales pertinentes
- améliorer des liaisons voyageurs de plus longue distance

## CONDITIONS DE LA REUSSITE

- une mobilisation citoyenne et un engagement politique de l'Etat et de la Région dans le cadre du CPER qui doivent être soutenus par l'AFITF à travers une fiscalité environnementale à mettre en place et par des crédits européens s'agissant de relier des corridors frets Nord Sud appartenant au réseau trans-européen de transport

- la réévaluation du rapport Duron en 2018 afin de tenir compte des engagements de CPER et de la priorisation à accorder à la VFCEA
- le respect des engagements nationaux pour le fret et la volonté de développement des Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP)
- l'engagement des projets d'amélioration des nœuds ferroviaires (Lyonnais, Dijon, Alsace...) et la création de lignes structurantes complémentaires (Lyon-Turin, POCL, barreau FNAUT entre Saulieu et Dijon, deuxième phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône vers Mulhouse)
- le développement de l'intermodalité dans les pôles d'échanges multimodaux et la mise en place d'une offre de service et tarifaire attractive en revisitant la politique des arrêts
- l'efficacité de l'infrastructure ne sera concrète que si une politique de l'offre de service et de correspondances est proposée au voyageur. De même une approche service plutôt que sillons garantissant la fiabilité et les délais ainsi que des évolutions techniques comme l'attelage automatique ou logistique par la création de pôles de massification et l'aide au transport combiné doivent être mis à la disposition des chargeurs.

Si nous avons conscience que ces conditions de réussite sont d'une grande exigence et ne pourront être réalisées dans le même temps, de même le phasage de la VFCEA nécessite des choix qui sont déclinés à travers des enjeux de la VFCEA pour la Franche-Comté.

## LES ENJEUX DE LA VFCEA POUR LA FRANCHE-COMTE

Financé dans le cadre du CPER Bourgogne devenu Bourgogne-Franche-Comté, le projet de VFCEA aura cependant des effets non négligeables pour la Franche-Comté.

## La problématique fret

La modernisation de la liaison Chagny-Nevers par son électrification, sa mise au gabarit international et son équipement en réseau de communication GSM-R permettront la circulation de trains à traction électrique plus nombreux, plus lourds et au gabarit international pour les conteneurs entre la façade Atlantique et le Sud de l'Allemagne, la Suisse et au-delà vers l'Europe centrale (Nantes Budapest) en transitant par la Franche-Comté.

Si plusieurs itinéraires existent pour traverser la Franche-Comté, il ne s'agit pas d'ouvrir un débat dans le débat mais plutôt de souhaiter la poursuite d'une étude de RFF de 2014 qui définisse les avantages et contraintes de ces itinéraires dont deux principaux :

- la ligne 4 Paris Belfort à partir de Chalindrey en transitant par le nœud ferroviaire dijonnais
- l'axe Saône-Doubs entre Dijon et Belfort par Dole et Besançon

Une troisième variante étudiée par une association permettrait d'éviter le nœud dijonnais et de rejoindre la ligne 4 à Vesoul via Gray en reconstituant des tronçons qui ne sont plus circulés.

En complément du trafic de transit il est souhaitable de développer via des OFP le trafic fret local et de valoriser des plate-formes multimodales (Gevrey, Pagny, ...).

Par exemple du Morvan au Haut Doubs un potentiel de plate-formes ferroviaires bois est à réactiver.

Enfin il semble que le transfert modal ait été sous-estimé ainsi que les coûts externes de la route dont la RCEA en est le triste exemple.

## La problématique Voyageurs

Pour les liaisons TER, l'électrification de Chagny-Nevers dans un premier temps et à terme la réalisation d'une halte ferroviaire de passage ou en impasse au droit de la gare du Creusot Montceau-Montchanin TGV seront de nature à améliorer et dynamiser le trafic régional entre la métropole régionale et Nevers mais aussi vers Chalon, Mâcon, Paray le Monial et les lignes capillaires

du Morvan.

Sans être nostalgique des relations Besançon-Clermont-Ferrand effectuées par des éléments à turbine à gaz (ETG) il y a quelques dizaines d'années, des liaisons Est Ouest desservant Nevers, Tours, Nantes et même Clermont-Ferrand en utilisant des unités multiples peuvent être envisagées et présenteraient une alternative au tout TGV en offrant une option d'aménagement du territoire et de construction de la grande Région.

Pour le TGV, la FNAUT a toujours milité pour le raccordement des gares TGV au réseau classique et les gares de la LGV Rhin-Rhône en sont l'illustration à Besançon comme bientôt à Belfort TGV.

Il existe donc un intérêt fort d'interconnexion et d'intermodalité de créer une halte ferroviaire TER au droit de la gare TGV du Creusot-Montceau-Montchanin TGV et sa zone d'activités.

Mais le projet VFCEA c'est aussi le raccordement de la ligne Chagny-Nevers à la LGV Paris Sud Est (LN1) dans le secteur de la gare TGV. Cette fonctionnalité pourrait permettre l'articulation de voyages régionaux, interrégionaux et longues distances.

Cependant la saturation en pointe de la LN1, même si le secteur concerné n'est pas le plus chargé avec le débranchement en amont des TGV vers Bourgogne, Franche-Comté et Suisse, ne permettrait l'insertion que de 3 TGV caboteurs Rhin-Rhône Nord Sud qui ne desserviraient plus Chalon sur Saône et Mâcon pour un gain de temps peu significatif et un coût supérieur si l'on tient compte de la distance parcourue et des péages.

Il faudra sans doute attendre l'augmentation de la robustesse d'exploitation par ERTMS de la LN1 et le traitement du nœud ferroviaire lyonnais pour espérer une diminution intéressante des temps de parcours Nord Sud.

Ces derniers sont également tributaires de la réalisation de la seconde phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône entre Petit-Croix et Luterbach dont la procédure n'est pas abandonnée.

Il n'en est pas de même de la branche Ouest de la LGV Rhin-Rhône et dans ce cas le barreau FNAUT entre Saulieu sur la LN1 et Dijon trouve toute sa pertinence tel qu'il a été présenté lors de la procédure de concertation. Par ailleurs le raccordement de la VFCEA à la LN1 peut-être une alternative à la branche Sud de la LGV Rhin-Rhône qui n'est plus non plus d'actualité.

La desserte Nord Sud Rhin-Rhône est assurée actuellement par des TGV caboteurs, des TGV bolides et un TGV Strasbourg Marseille qui transite par la ligne du Revermont (Besançon Saint Amour via Mouchard Lons le Saunier) **indispensable** à ce territoire qui ne voit plus qu'un service TER insuffisant à son désenclavement.

Le CPER Franche-Comté prévoit d'ailleurs 32 millions d'euros pour améliorer l'exploitation de cet « axe Sud » en partie en voie unique et dont l'électrification a été l'aboutissement entre autres d'une mobilisation citoyenne à laquelle la FNAUT et ses associations ne sont pas étrangères.

Cet itinéraire ne doit pas être sacrifié et a tout son intérêt comme le mentionne un adhérent de la FNAUT dans son avis porté au débat :

*« Par ailleurs, cette ligne du Revermont ou Axe Sud fait l'objet d'une inscription de 32 millions au CPER pour en améliorer la fluidité. Enfin, une électrification de la ligne des Dombes entre Bourg en Bresse et le Nord de Lyon apporterait un atout supplémentaire à cet axe en réduisant très significativement les temps de parcours Besançon/Lyon tout en délestant la section Ambérieu/Lyon déjà très chargée. Cette ligne, la plus directe entre l'Alsace et la région lyonnaise, pourrait encore être valorisée par des TER 200 dont certains pourraient utiliser la LGV Rhin/Rhône entre Besançon et Belfort.*

*On voit ainsi tout l'intérêt de moderniser cette ligne pour des liaisons régionales, interrégionales voire nationales, et il ne faudrait pas que des investissements lourds pour réaliser la virgule TGV de Montchanin, préfigurant à terme une desserte dégradée de villes moyennes de la région telles que Macon, Chalon, Beaune, bourg en Bresse, Lons le Saunier, conduise de surcroît à empêcher la nécessaire poursuite de la modernisation de cet axe Sud »*

## CONCLUSION

**A la lumière de ces analyses le projet VFCEA présente un intérêt dans son ensemble, mais le phasage nécessaire incite la FNAUT Franche-Comté à privilégier la modernisation de la ligne Chagny Nevers (électrification, mise au gabarit des conteneurs internationaux et équipement GSM-R) hypothèse B du bilan socio-économique.**

**La FNAUT Franche-Comté est également consciente de la nécessité de réalisation de projets connexes et d'une incitation forte au transfert modal pour que la VFCEA dans le temps trouve toute son efficience.**