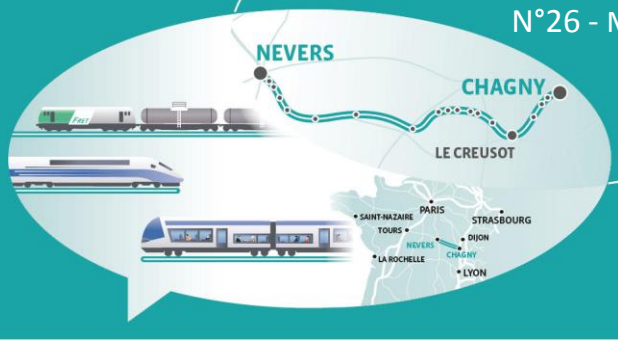
DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



CAHIER D'ACTEUR

L'électrification Nevers Chagny une contribution à l'essort du Fret Ferroviaire

PREAMBULE

L'AFRA tient tout d'abord à remercier toute l'équipe qui anime le débat public depuis le début du projet et il faut remercier également SNCF Réseau pour la qualité et la richesse des éléments d'appréciation qui ont été mis à disposition des participants. Le projet de ligne VFCEA est défendu par l'AFRA pour les atouts qu'il represente pour le fret ferroviaire.

Depuis 30 ans, l'Etat et la SNCF ont laissé se dégrader l'état matériel et technique du réseau conventionnel qui n'a fait l'objet que de très peu d'investissements. Notre réseau est essentiellement radial alors que les flux de l'économie moderne deviennent diffus et que le réseau autoroutier et des voies rapides est de plus en plus maillé. Par exemple, un trafic de fret Rennes Macon doit impérativement passer par Paris, nœud naturellement encombré et perturbé pour au moins 10 ans par des travaux de capacité (Grand Paris) et de rénovation. L'ensemble des entreprises de fret feorroviaire qui emprunte cet axe se plaignent de la mauvaise qualité des sillons offerts.

Le projet offre à l'évidence une voie indispensable de contournement de la région parisienne mais cet aspect ne doit pas occulter tous ses autres apports.

ASSOCIATION FRANÇAISE DU RAIL

Créée en 2009 par les principaux opérateurs alternatifs à la SNCF.

5 membres voyageurs : ECR/Arriva, Transdev, CFTA, Trenitalia, Thello

7 membres fret : ECR, Europorte, Colas Rail, Trenitalia, OSR France, ETF Services, T3M

1 constructeur matériel : Vossloh

1 opérateurs de proximité : OFP Atlantique et une association Objectif OFP

En 2015, ses membres représentent plus de 34% du marché ferroviaire fret en France.

L'AFRA milite pour un développement du ferroviaire en France dans un cadre concurrentiel ouvert et régulé.

Contact :
AFRA
Association Francaise du Rail
64 rue de Caumartin
75009 Paris
Mail : contact@assorail.fr
Web : www.assorail.fr

DES LIGNES CONGESTIONNEES - LE FRET EN DANGER

ASPECTS TERRITORIAUX

Le CPER est appelé à financer un projet qui a un impact *positif sur le fret ferroviaire de plusieurs régions*

- La *Région Bourgogne Franche Comté est directement intéressée par une ouverture vers l'ouest,* permettant de relier ses producteurs, notamment agricoles, et ses importantes bases logistiques, portuaires (Pagny) et ferroviaires (OFP CFR – Gevrey), à la façade atlantique

- Les Régions desservies vers l'Ouest vont enfin profiter à plein d'une artère ferroviaire moderne, et de travaux financés depuis plus de 25 ans.

- Les Ports de Nantes et la Rochelle (OFP Atlantique) ont investi et déployé beaucoup d'énergie pour développer leur part modale ferroviaire, en particulier dans le domaine des céréales ; *la modernisation du chainon manquant Nevers Chagny va permettre un élargissement de leur hinterland.*

- La *Région Bretagne a besoin d'un accès à la vallée du Rhône* pour ses produits et ses approvisionnements, et le passage obligé en banlieue parisienne est très pénalisant, et sujet à des perturbations du fait des travaux en cours.

ASPECTS TECHNIQUES

Le projet VFCEA prevoit l'electrification ainsi que la mise au gabarit de la ligne Chagny Nevers.

Le projet prévoit également la modernisation de la signalisation.

Les membres de l'AFRA pensent que les aspects techniques ne doivent pas être sous estimés : les gabarits utilisés doivent correspondre aux besoins et utilisations des chargeurs et également répondre aux STI (règles d'interoperabilités Européenne).

La signalisation doit permettre la circulation des flux de corridors Européens et la technologie ETCS ERTMS semble plus adaptée pour répondre à ces besoins.

DESSERTES NATIONALES ET INTERNATIONALES

Outre son intérêt propre de maillon d'une future VFCEA, le projet permet aussi de *soulager la branche frontière allemande – Paris –Tours, très chargée, du corridor européen no 4* (dit « atlantique »), et assure une communication entre le corridor 2, mer du Nord – Méditerranée et le corridor 4

La décision de réaliser *la liaison ferroviaire Lyon Turin donne un nouvel intérêt à la relation avec les ports de l'Atlantique que permet le projet*.

Enfin le projet apporte *une alternative ferroviaire à la route RCEA,* dont l'encombrement et le danger choquent les populations mitoyennes ; l'étude relève un trafic quotidien de 4000 camions, soit entre 8 et 10 millions de tonnes par an ; en considérant un partage modal comparable à la moyenne nationale 10%, on pourrait obtenir le transfert d'un million de tonnes par an alors que l'étude socio-économique prévoit un trafic total d'un million et demi de tonnes.

SCENARIOS DE REALISATION

Le projet peut avoir des effets positifs immédiats aux plans territorial et national, sous réserve de bien cibler l'usage des fonds prévus dans le cadre du CPER.

En effet, toutes les considérations précédentes ne tiennent pas compte de l'urgence de remédier aux graves défauts du réseau ferré national, qui impactent beaucoup plus le fret ferroviaire que les dessertes voyageurs. En effet , les très importants travaux de rénovation et modernisation du réseau (environ 3 milliards d'euros par an) sont réalisés essentiellement de nuit lorsque roulent les trains de fret.

Toutes les circulations sont perturbées, en particulier en région parisienne, et le rattrapage d'une situation normale n'est pas prévu avant dix ans ; *la possibilité de*

disposer d'un contournement de la Région parisienne, en bon état aurait un effet considérable sur la robustesse et l'efficacité du réseau entre l'ouest et le sud-est de la France.

L'option 1 offre des aspects voyageurs intéressants, mais présente un bilan économique très négatif, contrairement à l'option 2 . De plus, elle ne permet qu'une électrification et une modernisation partielles de Chagny Nevers, repoussant encore la valorisation des investissements des 25 dernières années et l'effet positif sur la desserte TER le long de la VFCEA et sur le fret.

En revanche, grâce aux dispositions du CPER, si l'option 2 « électrification complète et modernisation de Nevers-Chagny » est retenue, elle peut être réalisée en moins de 5 ans.

- Les études sont sensiblement plus simples que celles de l'option 1

- La réalisation peut être accélérée par le recours à la sous-traitance complète, que SNCF Réseau commence à pratiquer, et l'utilisation de techniques nouvelles comme la mise en œuvre de grave bitume pour augmenter le gabarit dans les tunnels.

FINANCEMENTS

L'AFRA propose que ce projet soit également cofinancé par les budgets Européens dédié au développement des échanges de Fret.

La ligne devrait etre déclarée comme un corridor officiel, équipée et financée par les budgets dédiés.

L'etude socio economique devrait etre actualisée et intégrée l'ouverture prochaine du tunnel entre Lyon et Turin.

CONCLUSION

L'AFRA salue la décision de l'Etat et de la Région d'avoir inscrit le projet dans le champ du CPER et recommande vivement la réalisation rapide de l'option B (Chagny Nevers), dons le bilan économique est positif, et dont l'impact économique régional et national est important et rapide.

L'anticipation et le cofinancement de ce projet axé sur le developpement du Fret ferroviaire est un enjeu majeur pour la survie de ce secteur déjà très fragile.

.

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