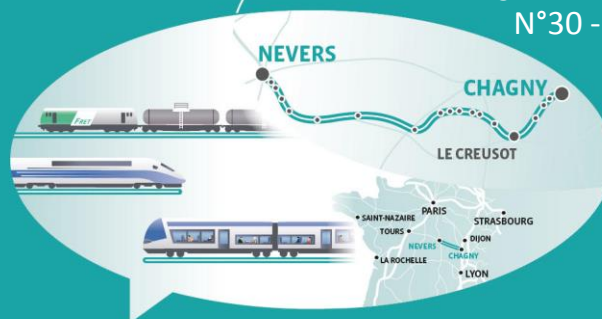


# DÉBAT PUBLIC

VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



## CAHIER D'ACTEUR

Le projet VFCEA, une chance pour la Nièvre s'il permet d'améliorer la qualité des déplacements des nivernais vers la capitale régionale tout en développant le fret ferroviaire

Le Conseil Départemental, acteur majeur du développement du territoire nivernais, souhaite que ces deux ambitions soient prises en compte et partagées.

Favoriser les déplacements entre Nevers et Dijon permettra de développer les trafics voyageurs et marchandises et d'augmenter l'attractivité de la ligne :

Le projet VFCEA prévoit la modernisation et l'électrification de la ligne existante entre Nevers dans la Nièvre et Chagny en Saône et Loire et la création d'un raccordement de cette ligne à la Ligne à Grande Vitesse Paris-Sud Est et d'une halte d'interconnexion TER-TGV à hauteur de la gare du Creusot-Montchanin.

Il contient un volet « fret » et un volet « voyageurs » mais ne prend pas assez en compte un élément qui semble essentiel aux nivernais: la réfection de la voie.

En effet, la structure de la voie ne permettra pas, dans sa configuration actuelle, aux trains qui l'empruntent de rouler plus vite qu'aujourd'hui. Ce choix du maître d'ouvrage laisse à penser aux élus départementaux que, malgré les travaux effectués, l'attractivité de la ligne pour les voyageurs et les entreprises de fret ne sera pas accrue. Il ne leur semble en effet pas cohérent que l'agglomération neversoise, porte d'entrée ouest de la région, reste à 2h20 de Dijon et à 3h45 de Besançon par le rail alors que plus de 360 million d'euros seront investis.



CONSEIL  
DEPARTEMENTAL DE  
LA NIEVRE

**Contact :**

Hôtel du Département

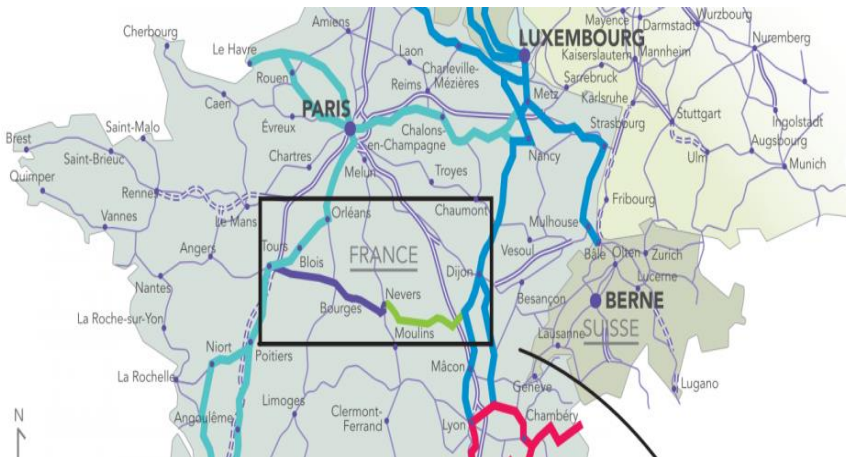
58039 NEVERS Cedex

Tél. : 03 86 60 67 00

Fax. : 03 86 60 68 00

Site Internet : [www.cg58.fr](http://www.cg58.fr)

## LE PROJET VFCEA



### Comblent un hiatus de 160 km entre l'atlantique et l'Europe centrale.

La carte ci-dessus montre effectivement que le projet a pour objectif principal de créer un couloir ferré continu, électrifié et aux normes internationales en termes de gabarit et de sécurité entre la façade atlantique et l'Europe centrale.

Le volet « transport de voyageurs » comporte deux entités distinctes :

- 1) l'électrification du tronçon Nevers-Chagny :
- 2) la création d'un raccordement et d'une interconnexion entre la ligne TER Nevers-Dijon et la LGV Paris-Sud Est

Cette deuxième partie du volet « voyageurs » permet de délester la ligne TGV actuelle Dijon-Lyon, de créer des liaisons TGV sur la ligne Nantes-Lyon ainsi qu'une halte d'interconnexion entre la ligne TER et la ligne TGV Paris-Lyon.

Ces deux dernières fonctionnalités sont intéressantes pour les nivernais. Elles permettraient en effet aux riverains de la ligne de gagner plus rapidement la métropole lyonnaise. En outre, les habitants du sud-

nivernais pourraient profiter d'un accès facilité à la métropole parisienne. Ils ne seraient notamment plus obligés de prendre leur véhicule personnel pour accéder à la ligne TGV.

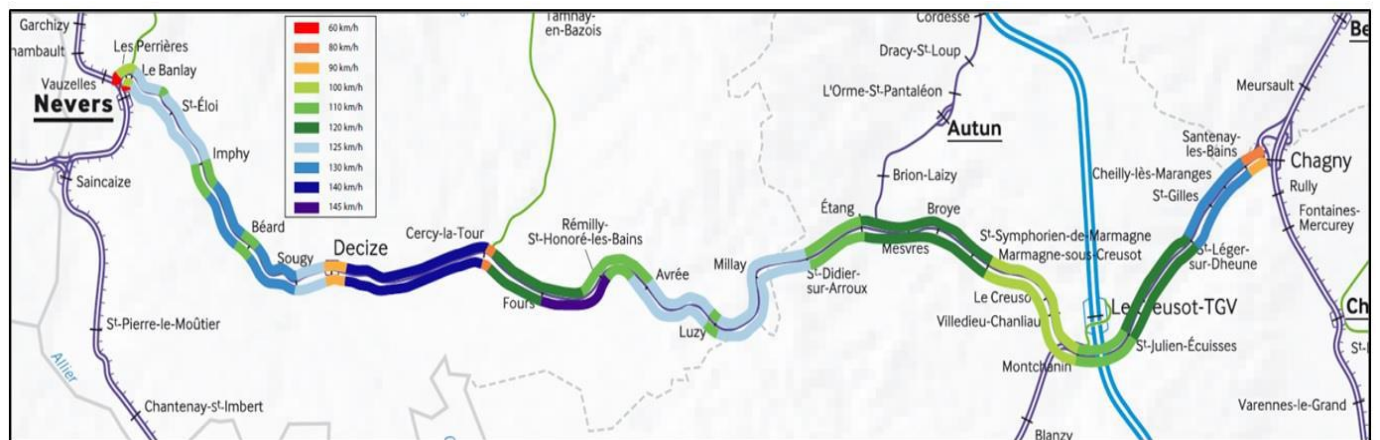
Dans son volet « transport de marchandises », le projet permettrait ainsi de créer des débouchés supplémentaires aux grands ports atlantiques français, notamment Nantes. Le corridor constitué pourrait également constituer une alternative au passage des convois de marchandises en région

parisienne, zone dont le réseau ferré connaît de fortes problématiques de capacité.

C'est pourquoi les entreprises concernées, à la fois dans le domaine maritime que dans le fret, sont particulièrement intéressées par le projet. Le développement du transport de marchandises par train qui résulte de ces nouvelles fonctionnalités permet ainsi au maître d'ouvrage de déclarer ce volet fret comme étant rentable socio-économiquement.



## LA REGENERATION DE LA VOIE FERREE : SOLUTION POUR DIMINUER LE TEMPS DE PARCOURS



L'électrification en propre de la ligne n'apporte que peu (1 à 2 minutes selon la SNCF) de gain de temps sur le parcours entre Nevers et Dijon. Cela n'importe pas en ce qui concerne le fret, les trains roulant à 60 km/h en moyenne, mais paraît primordial en ce qui concerne le transport de voyageurs.

C'est pourquoi les élus nivernais, notamment ceux du conseil départemental, se sont mobilisés et ont obtenu, par l'intermédiaire de la CNDP, de la SNCF la réalisation d'une étude détaillant les travaux et les coûts induits d'une régénération complète de la voie permettant de réaliser Nevers-Dijon en deux heures.

Les résultats de cette étude, présentés le 13 mars 2017 à Nevers, montrent que cette régénération nécessite un budget avoisinant les 400 M€ pour un gain de temps estimé à 4 minutes environ. Même si les élus départementaux s'interrogent sur ce dernier chiffre qui paraît sous-estimé, ils conviennent que le gain de temps est mesuré par rapport aux investissements consentis.

L'étude a toutefois mis en évidence que certains endroits difficiles étaient particulièrement pénalisants au niveau horaire. Le conseil départemental souhaite donc que ces « points noirs » avec un rapport coût/gain de temps intéressant (passage à niveau de Mesvres notamment) soient traités en priorité.

La SNCF a également indiqué qu'un volume de travaux important sera nécessaire avant 2020 pour éviter que la voie ferrée ne se dégrade. Les élus nivernais

revendiquent clairement que ces travaux soient réalisés par l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT); les utilisateurs de la ligne ne pourraient en effet pas

comprendre qu'elle ne maintienne pas ses performances actuelles.

Ces constatations interviennent alors même que la SNCF classe la ligne Nevers-Dijon dans la catégorie « bon état ». Même si elle est certainement en moins mauvais état que d'autres, elle n'est pas perçue comme telle par les usagers et cela nuit à son attractivité.

Enfin, les élus départementaux ont retenu la proposition de la SNCF d'offrir des trajets Nevers-Dijon en deux heures ou presque grâce à la suppression de quatre arrêts intermédiaires. Ils sont prêts à travailler sur cette option à une condition : que ces trains « rapides » soient des trains supplémentaires à ceux existants à ce jour. Ils souhaitent également être associés à la concertation indispensable à la définition des points d'arrêt supprimés. En tout état de cause, ce choix devra se faire en fonction des rabattements proposés, notamment par les transports routiers interurbains. Ces logiques seront facilitées par le fait que la Région sera AOT unique sur le périmètre.

Le conseil départemental a bien conscience que ces travaux ne doivent pas impacter le budget dédié au projet VFCEA (d'autant que ces travaux seront de toute façon obligatoires à moyen ou long terme) mais souhaite que l'Autorité Organisatrice s'engage dans un plan prévisionnel d'investissement afin que cette ligne profite d'une régénération au niveau de la moyenne nationale (ce qui n'est pas le cas actuellement).

## FINANCEMENT DU PROJET

La VFCEA est inscrite au volet mobilité durable du contrat de plan Etat Région (CPER) Bourgogne 2015-2020. Le coût du projet actuel est estimé à 560 millions d'euros alors que 247.2 millions d'euros sont inscrits au CPER.

Les élus départementaux souhaitent que ces financements soient mobilisés dans leur totalité ; la recherche de crédits complémentaires est incontournable et des fonds européens sont susceptibles d'être mobilisés sur le projet. La partie fret est particulièrement éligible mais des financements européens sont également possibles pour l'interconnexion TER/TGV.

L'électrification de la partie Nevers-Chagny, indispensable au volet fret du projet, apparaît ainsi à réaliser prioritairement aux élus départementaux puisqu'elle combine les fonctionnalités les plus intéressantes pour les nivernais ainsi que les financements le plus accessibles.

Les 247 millions d'euros inscrits au CPER permettraient également d'apporter une amélioration sensible des conditions actuelles de circulation actuelles, notamment par le traitement des principaux points noirs identifiés sur la ligne et particulièrement le passage à niveau de Mesvres.

Une question, en lien indirect avec les financements, reste également posée par le Département au maître d'ouvrage : l'augmentation de trafic fret permettra-t-il à la ligne Nevers-Chagny d'être classée en UIC 6 (contre 7 actuellement), générant en cela une prise en charge de la régénération de la voie par la SNCF ?

## CONCLUSION

Au regard des éléments énoncés dans ce cahier d'acteurs, le conseil départemental de la Nièvre définit les priorités suivantes et :

- demande à ce que la commission particulière du débat public fasse expertiser les modalités de financement et ce en particulier pour les fonds européens,
- souhaite que la réfection de l'infrastructure ferrée actuelle, et particulièrement ses « points noirs », soit réalisée concomitamment au projet de VFCEA. Ces travaux à échéance de 2025, couplés à l'électrification de toute la ligne, permettront d'améliorer sensiblement le temps de trajet entre Nevers et Dijon et de fait, l'attractivité de la ligne, la liaison entre les différentes agglomérations du territoire régional et par là même l'attractivité du territoire nivernais. Les crédits existent et sont disponibles dans l'actuel contrat de plan Etat/Région d'un montant de 247,2 M€.
- demande que le service et les cadencements restent les mêmes et prend acte de la proposition du 1er Vice-Président de la région Bourgogne-Franche-Comté visant ajouter des services supplémentaires semi-directs entre Nevers et Dijon permettant de proposer un temps de trajet proche de 2h00,
- privilégie, à ce stade du débat public, l'hypothèse où l'ensemble du projet serait réalisé (électrification/modernisation et création d'un raccordement TER/LGV) mais, dans la mesure où un phasage s'avérerait nécessaire au regard du coût total du projet,
- demande à ce que l'électrification de la totalité du tronçon Nevers-Chagny soit réalisée dans la première phase, concomitamment à la réfection de la voie.