

Avis des étudiants du Master TMEC¹ sur le projet VFCEA

Note de synthèse

La commission particulière du débat public du projet VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique) a souhaité faire participer notre promotion du master Transports, Mobilités, Environnement et Climat de l'université de Bourgogne au débat afin que nous puissions donner notre avis sur le projet et ses enjeux et la soumettre aux parties prenantes lors d'une réunion public, qu'ils en soient ici remerciés chaleureusement. Le présent document résume cet avis tel qu'il a été présenté oralement lors de la réunion publique du 14 février 2017 à Mâcon.

En tant qu'étudiants en géographie, nous avons souhaité analyser ce projet sous un angle territorial selon une approche multiscalaire, du territoire local de la ligne Nevers-Chagny au contexte européen en passant par l'échelle régionale.

À la lecture des différents documents proposés par le maître d'ouvrage, il nous est apparu que ce projet peut être divisé en trois sous-projets qui peuvent potentiellement être réalisées indépendamment l'un de l'autre: l'électrification et la mise au gabarit de la ligne Nevers-Chagny, la création d'une halte d'interconnexion TER/TGV en gare du Creusot-TGV et la construction d'un raccordement entre la LGV Sud-Est et la ligne Nevers-Chagny aux abords du Creusot-TGV.

L'électrification et la mise au gabarit de Nevers-Chagny

Cet aménagement qui concerne essentiellement le trafic de marchandises présente à nos yeux un fort intérêt. En effet, la section Nevers-Chagny est, depuis 2011, le seul segment non-électrifié sur l'axe Est de la France-Atlantique dit VFCEA (figure 1) et son électrification permettrait donc une facilitation de l'exploitation de nature à initier un report modal et plus globalement une amélioration de la qualité du réseau.



Figure 1 - État de l'électrification sur l'axe VFCEA, en rouge Nevers-Chagny, seule section non-électrifiée

Le second aspect de cet aménagement, la mise au gabarit de l'infrastructure sur la section Nevers-Chagny pour permettre le passage de convois de fret multimodaux (containers maritimes

notamment) est également importante dans l'hypothèse de développement d'un réel axe VFCEA reliant les ports de la façade Atlantique à l'Est. Il convient toutefois de noter que d'autres segments de cet axe présentent un gabarit inférieur à celui actuellement dégagé sur la ligne Nevers-Chagny et continueront donc à former un obstacle au passage de ces convois même après les travaux du présent projet. La figure 2 présente les différents gabarits existants sur l'axe VFCEA dans la situation actuelle.

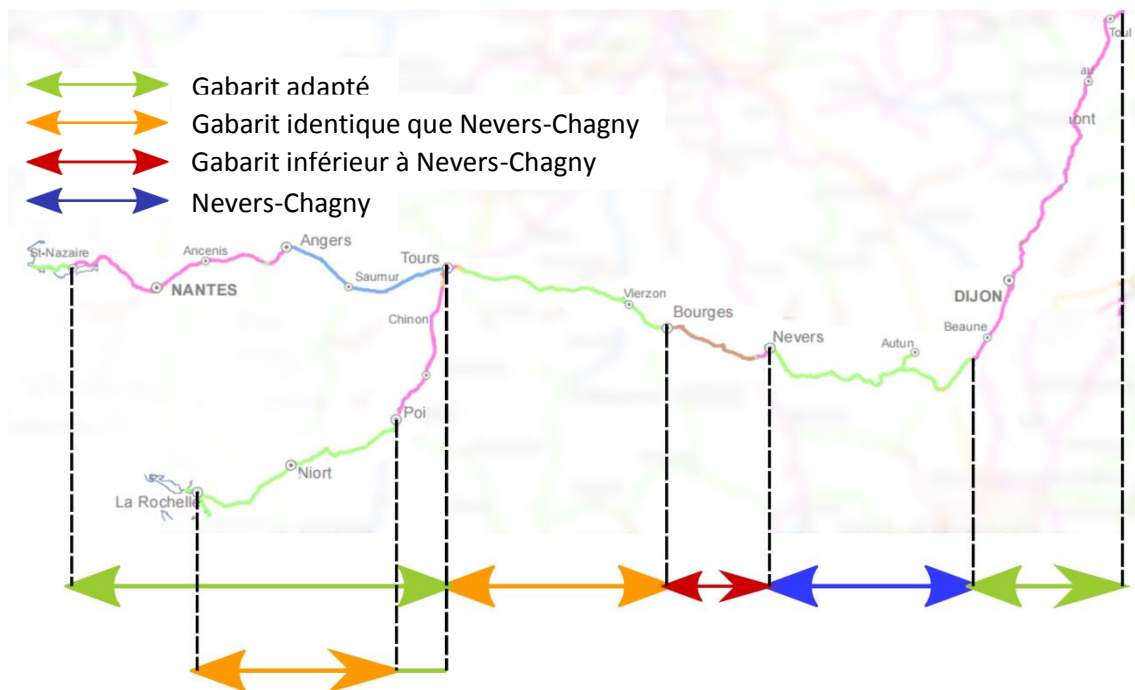


Figure 2 - État du gabarit sur l'axe VFCEA

L'ensemble de cet aménagement présentera toutefois un intérêt limité pour les voyageurs puisque le matériel bi-mode déjà en service sur la ligne continuera en toute vraisemblance à assurer la desserte. Un gain de quelques minutes sur les temps de parcours peut potentiellement être espéré grâce aux meilleures capacités d'accélération de la traction électrique, permettant de retendre les horaires.

La halte d'interconnexion en gare du Creusot-TGV

Cet aménagement permettrait d'optimiser les correspondances entre les trains régionaux (TER) et les TGV et donc d'agrandir la zone de chalandise de la gare du Creusot-TGV. Celles-ci nécessitent en effet actuellement une double rupture de charge avec l'emprunt d'un bus entre les gares de Montchanin et du Creusot-TGV.

Il convient toutefois de s'interroger sur la pertinence du rail comme mode de préacheminement dans un territoire à dominante rurale et à la population clairsemée où l'emprunt de la voiture demeurera nécessaire pour se rendre en gare TER. En outre, il apparaît qu'en termes de temps de trajet, les lignes d'autocar vers le Creusot-TGV actuellement proposées depuis Chalon-sur-Saône et Autun soient plus compétitives que le train vers Montchanin, seul Paray-le-Monial présentant un léger gain de l'ordre de cinq minutes (figure 3).

Enfin si la solution technique dite en impasse est choisie, cela risque de faire perdre une dizaine de minutes aux trains régionaux parcourant la ligne, du fait des opérations de retournement

nécessaires (changement d'extrémité pour le conducteur, mise en service de la cabine opposée, etc...). Aussi, la solution de la halte de passage nous semble préférable pour éviter de dégrader encore les performances générales de la ligne et pour fiabiliser l'exploitation.

Origine	Autocar (Creusot-TGV)	Train (Montchanin)
Autun	45 min	~50 min (100% rail)
Chalon-sur-Saône	37 min	40 min
Paray-le-Monial	48 min	43 min

Figure 3 - Temps de trajet comparés en autocar ou en train

Le raccordement de la LGV Sud-Est à la ligne Nevers-Chagny

Cet aménagement permettrait aux trains à grande vitesse (TGV) d'entrer et de sortir de la LGV Sud-Est à hauteur du Creusot-TGV pour rejoindre Dijon et la LGV Rhin-Rhône par l'intermédiaire de la ligne Nevers-Chagny et de la section Chagny-Dijon de la ligne classique PLM (Paris-Lyon-Méditerranée), évitant ainsi l'emprunt de la totalité de cette dernière entre Lyon et Dijon.

Ce nouveau tracé aurait toutefois le désavantage de supprimer la quasi-totalité de la desserte longue distance des gares de la vallée de la Saône (Mâcon-Ville et Chalon-sur-Saône) sans compensation avec un nouvel arrêt puisque Le Creusot-TGV ne sera pas desservi par ces TGV selon la desserte proposée (figure 4). Cela accentuerait d'autant plus l'effet tunnel entre Lyon et Dijon ainsi que la polarisation de la capitale bourguignonne, le tout pour un gain de temps très modeste de l'ordre de 2 à 8 minutes selon l'hypothèse et la desserte choisie.

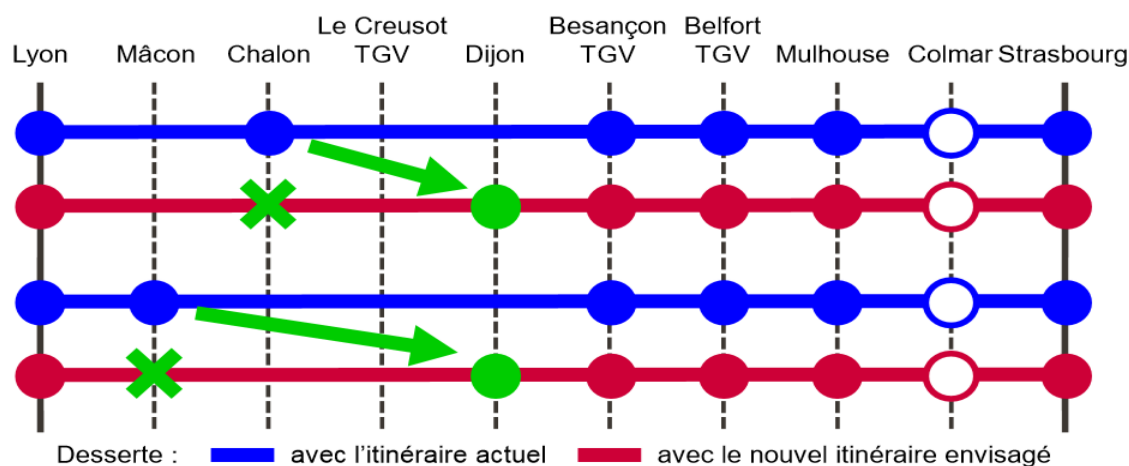


Figure 4 - La desserte proposée après la construction du raccordement (SNCF Réseau)

D'un point de vue environnemental, la solution du raccordement dit « court », qui prévoit moins de nouvelles voies que dans le cas du raccordement dit « long », nous semble préférable puisque bien moins intrusive et destructrice de milieux naturels. La solution « longue » comporte en effet un grand nombre de remblaiements et déblaiements susceptibles de modifier substantiellement la nature du terrain traversé.

Il convient par ailleurs de s'interroger sur l'utilisation réelle qui sera faite de ce raccordement. En effet, les projections de dessertes du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau pourraient ne pas être suivies par SNCF Mobilités (ou d'autres entreprises ferroviaires) du fait de

l'indépendance de ces structures entre elles. Il peut en effet être préférable pour un exploitant ferroviaire de continuer à desservir les gares de la vallée de la Saône au potentiel de voyageurs non-négligeable (2,6 millions de voyageurs cumulés pour Chalon et Mâcon Ville en 2015) tout en limitant leur coûts de production grâce à l'emprunt de la ligne classique PLM dans son intégrité plutôt qu'une partie de la LGV SE aux péages bien plus importants (différentiel d'environ 220% pour les péages entre les deux itinéraires, aux conditions du DRR 2017).

L'envers du projet

Cette partie présente les différents points non-abordés dans le dossier du maître d'ouvrage que nous avons trouvés utile d'approfondir.

Le territoire

Nous avons remarqué que lors des réunions d'information et des débats, les élus soulèvent souvent la notion de territoire, mais celle-ci se limite généralement au territoire administratif, c'est-à-dire dans le cadre du projet la région Bourgogne-Franche Comté. Pourtant, il nous apparaît tout aussi important de prendre en considération le territoire fonctionnel, c'est-à-dire l'espace caractérisé par une orientation économique, culturelle ou sociale de la population.

Cette dichotomie concerne en particulier la ville de Nevers, qui a été au cœur de nombreuses discussions lors des réunions du débat public. Pourtant, lorsque l'on observe le mode de vie et les déplacements des habitants de Nevers et de sa région proche, on peut constater que la ville est beaucoup plus tournée vers Bourges et Clermont-Ferrand que vers les grandes villes bourguignonnes. La figure 5 tente de délimiter pour la ville de Nevers et sa région un territoire fonctionnel et met celui-ci en perspective avec le territoire administratif de la région. Aussi, la ville a du mal à trouver sa place dans la nouvelle région Bourgogne-Franche-Comté dont les 2 pôles de la région Dijon et Besançon se trouvent respectivement à 2h25 et 3h40 de Nevers. Nous nous demandons donc s'il ne serait pas utile de régénérer les voies de la ligne Nevers-Chagny afin d'améliorer les temps de parcours et permettre le désenclavement de Nevers. La déclaration du maître d'ouvrage du 10 février annonçant une étude sur cette régénération est à saluer puisqu'elle permettra de mieux cerner les questionnements à ce sujet.



Figure 5 - L'opposition territoire fonctionnel/administratif

À une échelle plus large, il nous est apparu que le projet VFCEA permettra essentiellement pour les voyageurs une amélioration de l'offre sur l'axe Nord-Sud avec les TGV empruntant le raccordement du Creusot, ce qui semble en contradiction avec la volonté affichée d'axe Est-Atlantique.

La zone Coriolis

Cette zone qui fut créé en 1989 à la suite de l'ouverture de la gare du Creusot-TGV en 1981 a souvent été évoquée lors des débats et sert souvent d'élément justificatif aux aménagements prévus et notamment pour la halte TER. Pourtant, elle fut longtemps surévaluée, tant en termes de projections d'emplois que d'infrastructure (il était initialement question d'un hôtel, d'un centre de congrès... Peu de ces projets ont vu le jour). Si la possibilité du déplacement de la plateforme LIDL sur la zone Coriolis ouvre un nouvel espoir en termes d'emplois avec la création annoncée de 40 postes, cela reste à relativiser eut égard au faible nombre d'emplois existants sur la zone.

L'étude socio-économique

Pour conclure cette partie nous nous sommes penchés sur le phasage et les échéances du projet ainsi que sur les différentes rentabilités socio-économiques annoncées pour les trois hypothèses d'aménagement inscrites dans le DMO (reprises dans la figure 6). Il en ressort que seule l'hypothèse 2 présente une rentabilité positive. Les hypothèses 1 et 3 présentant quant à elles une rentabilité négative ce qui tend à conformer nos constats précédents.

Financement → 2020 ?		
<p><i>Hypothèse n°1:</i> Electrification de la section entre Montchanin et Chagny, création d'un raccordement, création d'une halte d'interconnexion TER-TGV, équipement de la totalité de la ligne Nevers-Chagny en GSM-R 342M€ → Rentabilité Négative</p>	<p><i>Hypothèse n°2:</i> Modernisation complète de la ligne Nevers-Chagny (électrification, mise au gabarit des ouvrages et installation du GSM-R), sans raccordement et sans la halte. 283M€ → Rentabilité positive</p>	<p><i>Hypothèse n°3:</i> Halte en impasse seule, avec ses raccordements à la ligne Nevers-Chagny 79M€ → Rentabilité négative</p>

Figure 6 - Hypothèses et rentabilités socio-économiques

Nous avons également noté des incohérences en ce qui concerne le financement du projet puisqu'il existe un décalage entre le CPER 2015-2020, qui prévoit des travaux avant 2020 en réservant 247,2 millions d'euros pour le projet et le dossier du maître d'ouvrage où les travaux sont prévus d'ici 2025, ce qui pose question quant à la pérennité de la ligne budgétaire du CPER.

Pour conclure, nous avons construit avec l'ensemble des étudiants du master une proposition de phasage alternative présentée dans la figure 7.

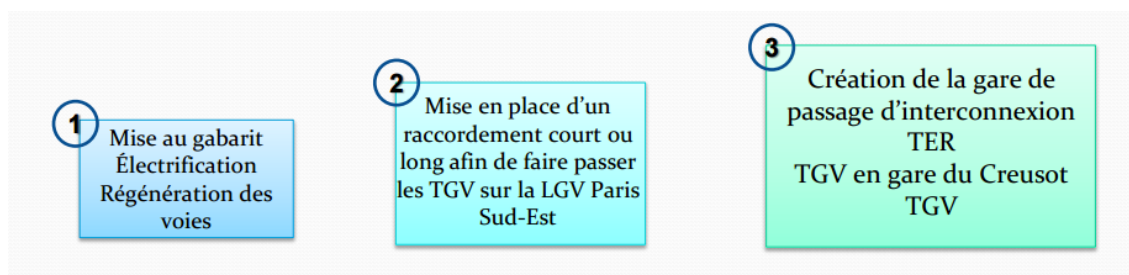


Figure 7 - Proposition de phasage alternatif