

FEVRIER 2017

Thierry GROSJEAN Président

# Voie Ferrée Centre Atlantique – VFCEA

## CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC



La VFCEA est un atout majeur pour le développement de transport fret et voyageurs, sur une liaison ferroviaire qui remplace l'Ouest de la France dans le transport durable européen.

Inscrit au Contrat de Plan Etat/Région Bourgogne Franche Comte 2015-2020, ce projet prévoit une **optimisation** de l'ensemble du réseau ferré entre la Gare LGV du Creusot-Montchanin et l'axe atlantique avec son potentiel portuaire. Pour un coût évalué à 560 millions d'euros (*à réévaluer, l'estimation datant de 2012*), la VFCEA constitue un **grand projet utile** à un coût raisonnable pour ses retombées économiques, sociales, climatiques positives.

Sa réalisation permettra d'économiser des milliards d'euros en rendant inutiles d'autres projets aux coûts pharamineux et désastreux pour l'environnement : POCL, branches ouest et sud de la LGV Rhin-Rhône ; tout en améliorant des dessertes locales.

### ➤ **La Voie Ferrée Centre Europe Atlantique deviendrait :**

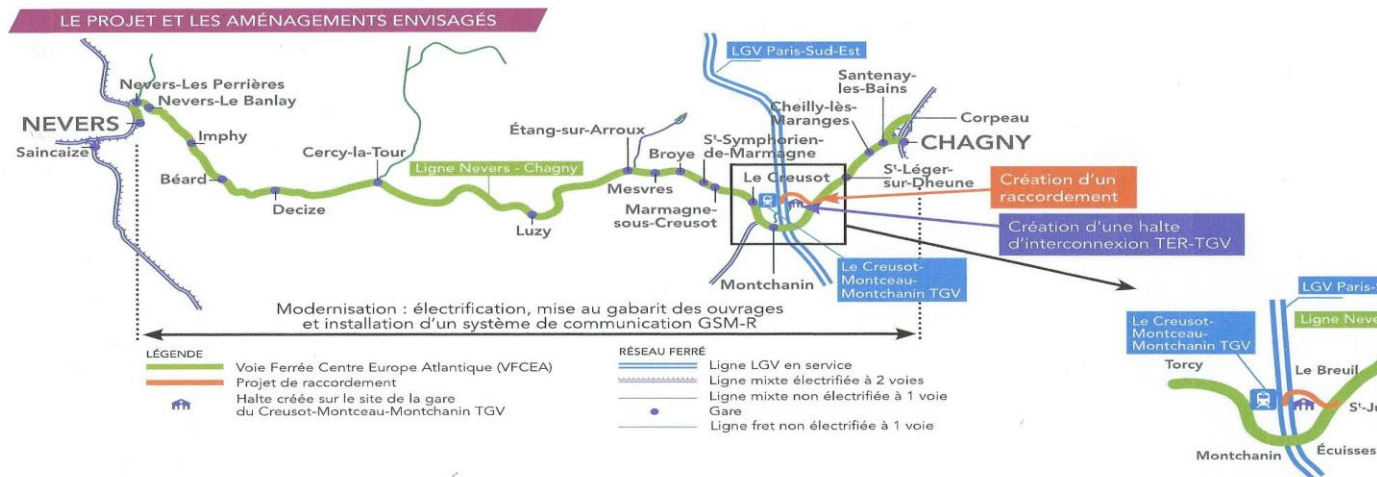
- ✓ le premier axe ferroviaire reliant l'Atlantique à l'Europe Centrale, partant de Nantes, passant par Tours et Nevers. Il offre l'opportunité, à partir de Chagny, de liaisons au Sud et à l'Est sur les grands axes ferroviaires européens. (sans Lyon-Turin au Sud)
- ✓ un itinéraire à doubles voies, dont le profil est adapté au trafic fret et voyageurs qui peut constituer l'itinéraire principal pour rejoindre depuis l'Atlantique la Vallée du Rhône et ses ramifications.
- ✓ un itinéraire incontournable pour le développement du Port de Nantes Saint-Nazaire et de la plateforme portuaire fluviale de Pagny), et pour le renforcement de l'attractivité des grands ports de la façade atlantique.
- ✓ un outil qui peut doper le trafic maritime et nécessitera une amélioration des communications de l'hinterland du port de Nantes Saint-Nazaire (port le plus proche en distance des Etats-Unis et non encore engorgé, à la différence des ports de la mer du Nord qui sont aujourd'hui saturés).
- ✓ un grand projet utile d'aménagement des territoires régionaux à un coût raisonnable qui ouvre des perspectives dans 5 régions, et concernera 5 300 communes
- ✓ le premier axe transversal Ouest/Est ne passant pas par Paris mais le contournant, s'inscrivant dans la grande rocade de contournement du Bassin Parisien offrant la possibilité de transports massifiés à longue distance et permettant la désaturation des infrastructures de transport en Ile de France, notamment au profit de la régularité du RER C et de la disponibilité de sillons fret.
- ✓ un moyen d'améliorer rapidement les temps de trajet pour les TGV Lyon / Strasbourg (10 minutes) et pour les relations Lyon / Nevers, Bourges et Vierzon (1 heure) ;
- ✓ un outil de développement du fret ferroviaire, de préservation de l'environnement et **d'amélioration de la sécurité routière (RCEA)**, permettant de créer rapidement une alternative réelle au trafic routier dont 51% des émissions de CO2 proviennent du transport de marchandises.
- ✓ un outil de développement pour le centre de triage de Gevrey-Chambertin (premier triage pour les opérateurs fret Europorte et EuroCargoRail vers l'Ouest) ainsi que pour les technicentres SNCF de Nevers et Dijon.

### ➤ **La concrétisation de la VFCEA constitue un outil d'aménagement durable des territoires (1) :**

- ✓ en permettant de décongestionner les lignes TGV Paris-Lyon en optimisant la ligne ferroviaire de la Bresse (LFB)\* : l'électrification de Nevers-Chagny serait donc précieuse en ce qu'elle pourrait constituer un itinéraire de « délestage » d'une ligne à l'autre, grâce au raccordement de la VFCEA à la LGV au Creusot et à Montchanin, la LFB étant alors en connexion directe avec le futur contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), en relation avec l'aéroport de St Exupéry et

permettant d'assurer les fonctions attendues par l'ex branche sud de la LGV Rhin-Rhône, avec une mise en place rapide et moins coûteuse.

- ✓ en ouvrant (peut être) des perspectives pour le fret à grande vitesse
- ✓ en permettant de réaliser une partie du projet de TGV POCL en concrétisant une partie initiale Paris-Nevers et, grâce à l'électrification Nevers-Montchanin, la création d'emblée de liens transversaux d'orientation Nantes-Orléans-Lyon-Marseille.
- ✓ en offrant des opportunités pour des **projets d'aménagement locaux**, tels que ceux portés par la Communauté Urbaine Le Creusot/Montceau autour de la gare TGV (voir ci-dessous)



- ✓ en améliorant l'offre voyageurs au sein de la **Région Bourgogne Franche-Comté** : possibilités d'accès plus direct et rapide aux zones urbaines et d'activités de DIJON, BESANCON, BELFORT-MONTBELIARD, la SUISSE.

En favorisant le report modal, en utilisant la traction électrique, en développant la desserte ferroviaire de zones urbaines et rurales, la VFCEA s'inscrit dans les orientations mondiales, européennes et françaises pour réduire les gaz à effet de serre et participe à la lutte contre le dérèglement climatique (COP 22). Cette contribution majeure est à évaluer au plan économique, écologique, social et financier.

➤ **Une démarche de concertation sur l'environnement à affiner avec les acteurs locaux :**

- ✓ un **diagnostic environnemental** par des études préliminaires a déjà été réalisé sur le périmètre du projet de la VFCEA. Il reste bien entendu à finaliser par des études sectorielles permettant de mieux connaître les milieux naturels et humains impactés.
  - ✓ Par un état des lieux faune et flore
  - ✓ Par un diagnostic acoustique
  - ✓ Par l'élaboration concertée sur les dossiers réglementaires : eau et zones humides ; espaces agricoles ; espèces protégées et Natura 2000

Nombre de grandes infrastructures, en sectionnant la réalisation des travaux, n'ont pas réalisé un **suivi d'évaluation du bilan environnemental global** ( exemple : la RCEA), agissant souvent par dérogation.

Mais il faut aussi retenir que cette réalisation permettra l'économie de l'impact environnemental désastreux de grands projets inutiles qu'il permet d'éviter. **Garantir l'éco-conception de la réalisation de la VFCEA** tout au long du projet, notamment dans ses déclinaisons locales, sera une mission essentielle de la CNDP.

- Le projet est actuellement conduit en partenariat entre l'Etat, des collectivités, SNCF réseau...réunis dans un comité de pilotage ouvert à des partenaires techniques. **Il est important d'associer à la concertation les associations d'usagers (voyage et fret).** Ce projet s'inscrit en effet dans une **politique actuelle de disparition de lignes dites secondaires ( TER...)** et de **gares**, mais aussi dans une **déshérence du fret ferroviaire**. Or il est une des rares opportunités pour améliorer cette situation.
- Le Contrat de Plan Etat Région BFC devra veiller à la cohérence avec les réalisations ferroviaires en cours :
  - ✓ Poursuite modernisation Paray-Lyon
  - ✓ Modernisation-electrification de la section Laroche-Migennes/Auxerre
  - ✓ Optimisation du nœud dijonnais
  - ✓ Mise en accessibilité des gares
  - ✓ Travaux ligne de fret Nevers/Arzembouy

**La CAPEN 71 ajoute à cette mise en cohérence l'optimisation de la Ligne de la Bresse (2) :**

-La LFB permet la mise en relation de la Bresse Bourguignonne avec les centres d'activités au Nord (via Dijon pour Paris, Besançon, pays rhénans..), comme au Sud ( via Bourg pour Lyon, Genève..)

-La LFB est un trait d'union naturel entre les infrastructures ferroviaires au nord comme au sud, pour les voyageurs comme les marchandises.

Elle permettrait donc d'assurer facilement la mise en relation de la Bresse avec le Centre et l'Ouest de la France en s'inscrivant dans le projet VFCEA.

**Quant à l'investissement nécessaire**, de l'ordre de 560 millions d'€, il est relativement faible s'agissant d'une infrastructure ferroviaire, même s'il est à réévaluer, et représenterait un « *coût à la minute gagnée* » sur le temps de trajet de 10 à 20 millions d'€, soit un coût très faible au regard du gain de temps permis. Cet investissement peut de surcroît être phasé, la seule électrification et adaptation au fret lourd de Nevers-Chagny ne coûtant « que » 160 millions d'€.

**La réalisation de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique doit être inscrite en priorité n°1 dans le futur Schéma National des Infrastructures de Transports, et que leur inscription soit définitivement confirmée au sein du Réseau Cœur du Réseau Trans-Européen de Transports.**

**L'éventail des potentialités offertes par ce projet, la modicité de son coût eu égard à son utilité publique ; sa capacité à être réalisée rapidement tout en répondant aux besoins réels des usagers, correspondent aux critères mis en avant par les gouvernements pour dégager des priorités dans les investissements ferroviaires à venir. Ce projet s'inscrit totalement, et à de multiples égards dans les objectifs de la Commission « Mobilité 21 » qui travaille à la hiérarchisation des projets d'infrastructures en vue du futur SNIT.**

**La « philosophie » ou ligne de conduite du projet devrait rester :**

- **Anticiper les évolutions possibles et prévisibles : climat, mobilité douce..**
- **S'appuyer sur la modernisation et l'optimisation de l'existant pour réduire les coûts**

- **Sensibiliser les usagers et les acteurs économiques à un usage du train comme mode privilégié de transport et déplacement**

\*\*\*\*\*

- (1) **Le succès du colloque de Dijon**, le 27 novembre 2013 dans les locaux du Conseil Régional de Bourgogne, à l'invitation des deux associations « VFCEA » et « RACO » (Rhône Alpes Centre Océan), illustre l'intérêt porté par les (anciennes) régions à la VFCEA. Parmi les 120 participants, les 3 vice-présidents aux transports ferroviaires des Régions Bourgogne, Centre et Pays de la Loire, le Président du Port de Nantes Saint Nazaire, des transporteurs, les responsables régionaux SNCF-Géodis des secteurs Rhône-Alpes, Bourgogne Franche Comté, Centre et Loire Atlantique, le CESER de Bourgogne, des représentants de la SNCF, de RFF, des services de l'État, des Chambres de Commerce et d'Industrie, des syndicats de cheminots, des associations d'usagers du rail, des associations environnementales, ainsi que de nombreux élus... ont réaffirmé l'utilité et l'urgence de la réalisation de ce grand projet d'aménagement du territoire. Une convergence suffisamment rare pour être soulignée.
- (2) *Cf le document de l'association SOS TER DE LA BRESSE d'octobre 2012 : « La ligne ferroviaire de la Bresse, atout majeur pour l'avenir du territoire – Pour une nouvelle offre ferroviaire » - Contact : [sos.ter.bresse@gmail.com](mailto:sos.ter.bresse@gmail.com) – Blog : [sos.ter.bresse.over-blog](http://sos.ter.bresse.over-blog)*
- .....

---

Confédération des Associations pour la Protection de la Nature et de l'Environnement en Saône & Loire – Association loi 1901 créée en 2004 – Agréée au plan départemental depuis juin 2011 – Affiliée à France Nature Environnement – 28 associations membres plus adhésions individuelles – Siège social : 7 rue de la Reppe 71370 OUROUX S/SAONE – Contact : [contact@capen71.org](mailto:contact@capen71.org) – Site : [www.capen71.org](http://www.capen71.org)