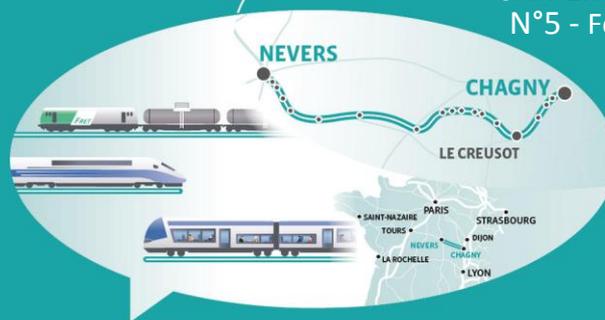


## DÉBAT PUBLIC

VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



## CAHIER D'ACTEUR

La VFCEA, un outil de développement économique et d'aménagement durable du territoire au service des femmes et des hommes de la région Bourgogne Franche-Comté

**Le projet VFCEA est inscrit au Contrat de plan Etat Région Bourgogne 2015/2020.**

Il prévoit l'amélioration des liaisons transversales existantes pour disposer d'un axe performant reliant l'Europe centrale à la façade atlantique avec des logiques économiques, d'aménagement du territoire, de solidarité, de service public, de respect de l'environnement en favorisant le report modal de la route vers le ferroviaire tant en fret qu'en transport voyageur.

L'électrification de la ligne Nevers Chagny (160 km) et son raccordement à la LGV Paris Sud Est en gare du Creusot Montceau Montchanin d'un coût global de 560 millions d'euros constitue un grand projet utile et structurant à un coût raisonnable pour des retombées économiques, sociales et climatiques positives. Ce projet d'intérêt général est soutenu par les régions Pays de Loire, Centre et Bourgogne Franche Comté et la conférence des 8 Régions du bassin parisien. Le projet de Réseau Trans européen de Transport a inscrit la VFCEA au réseau général de transport européen. **Depuis l'origine du projet** et notamment à travers les différents avis du CESR/ CESER, **le CRTE CFDT s'est engagé sur le projet d'électrification** et de **modernisation** de la ligne Nevers Chagny chaînon manquant d'un axe ferroviaire performant entre l'Atlantique et les corridors fret Meuse-Saône Rhône, Anvers Gênes et liaison Transalpine Lyon Turin dont la construction du tunnel de base vient d'être actée par l'Italie et la France.

CRTE-CFDT DE  
BOURGOGNE

Le CRTE est une déclinaison régionale et décentralisée de la Fédération Générale des Transports région Bourgogne et de l'Environnement CFDT (FGTE CFDT). Il est constitué des syndicats des Transports et de l'Environnement CFDT de la Région Bourgogne.

Le CRTE est composé de délégués et mandatés des syndicats d'actifs, de retraités affiliés à la CFDT et entrant dans le champ d'activité de la FGTE CFDT.

**Contact :**

Jean-Marc Zambotto, délégué  
CRTE

6 bis rue Pierre Curie - 21000 Dijon  
0380 30 46 70

## CONSTAT

S'étendant sur près de 48 000 km<sup>2</sup> la Région Bourgogne Franche Comté réunit 8 départements du centre-est et de l'est de la France. C'est un territoire avec un caractère rural marqué et une faible densité de population comparativement aux régions voisines, Ile de France, Grand Est, Auvergne Rhône-Alpes, Centre Val-de-Loire. Ses principales agglomérations qui dépassent 100 000 habitants sont la communauté urbaine du Grand Dijon, celles du Grand Besançon, du Pays de Montbéliard, du Grand Belfort et du Grand Chalon.

**Région de passage des principaux flux de transports nationaux et européens** la région bénéficie d'autoroutes, lignes ferroviaires électrifiées à double voie, lignes ferroviaires à grande vitesse, voies d'eau à grand gabarit entre le nord et le sud autour de l'axe Saône Rhône. En revanche **les liaisons transversales est ouest demeurent inadaptées au trafic** (sauf pour sur l'axe Dijon Besançon Bâle Mulhouse) et à la demande croissante des chargeurs et entreprises des régions et pays voisins. Cette situation engendre des risques pour le territoire régional en matière de capacité des réseaux et d'environnement. Or nous savons que **les infrastructures structurent l'aménagement du territoire pour une Région pour plusieurs décennies**. Il est donc important d'intégrer ces contraintes et d'établir des projets dont l'intérêt repose autant sur le service apporté à ses habitants qu'aux solidarités territoriales à l'échelle nationale.

**Pour la Région Bourgogne Franche Comté, l'enjeu transports demeure donc très important en termes d'aménagement du territoire, d'attractivité et de lutte contre la récession économique. Le projet VFCEA** inscrit dans le contrat de plan Etat Région (CPER 2015/2020) **est un investissement nécessaire** pour répondre à cet enjeu, et eu égard à son utilité publique **d'un coût relativement modique** s'agissant de la modernisation et l'électrification d'une infrastructure ferroviaire existante à double voie de 160 km vers l'ouest et permettant aussi des gains de temps à la fois pour les voyageurs et pour les marchandises. **Cette réalisation permettra aussi de faire l'économie de grands projets inutiles et d'impact**

**environnemental désastreux** et favorisera un report modal du trafic fret de la route vers le fer à la fois par une optimisation des parcours en évitant le passage par une couronne parisienne saturée et **en mobilisant les opérateurs ferroviaires locaux pour capter de nouveaux trafics** (céréales, bois, granulats) tout en préservant le réseau capillaire existant autour de Cercy la tour, Autun et Nevers.

Évalué à **560 millions d'€**, c'est un investissement nécessaire pour réaliser ce projet VFCEA dans sa totalité mais c'est à peu près **l'équivalent des dépenses engagées chaque année par SNCF Réseau** pour l'ensemble des opérations liées à l'entretien du réseau ferré en Bourgogne Franche-Comté.

## LA VOIE FERREE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE : FONCTIONNALITES

Les études préliminaires lancées en janvier 2013 ont retenu **plusieurs fonctionnalités** :

- **Permettre la circulation des TGV Rhin Rhône sur la LGV Paris Lyon** par la création d'un raccordement entre la ligne PLM et la LGV au niveau de Montchanin ;
- **Améliorer la transversale interrégionale voyageurs TER** reliant Dijon à Tours et Orléans via Nevers ;
- **Créer des correspondances entre les TER** venant de l'ouest de la Bourgogne et de l'est de la région Centre Val de Loire **et les TGV** et entre les TER de Chalon sur Saône et d'Autun et les TGV vers le Nord et le Sud ce qui corrigera l'isolement de la gare TGV du Creusot par création d'un raccordement depuis la ligne PLM vers la gare TGV de Le Creusot-Montceau-Montchanin et d'un point d'arrêt au niveau de cette gare ;
- **Créer une grande transversale fret entre l'Europe centrale, l'Italie et les ports de la façade atlantique.**

**Mais le point essentiel est un renforcement considérable du maillage du réseau ferré et de la desserte des villes moyennes du centre de la France** par des trains de voyageurs et des trains de fret. Le raccordement offrira même des possibilités de détournement des TGV en cas d'incident sur la LGV Paris

Lyon. Localement il offrira des **opportunités** pour des projets d'aménagements locaux tels que ceux portés par la CCUM autour de la gare TGV et l'espace Coriolis. **Préserver l'environnement et améliorer la sécurité routière par délestage d'une partie de la circulation des camions** de la RCEA appelée aussi route de la mort au profit d'un acheminement sécurisé sur la VFCEA sont aussi l'une des fonctionnalités qu'il s'agit de mettre en œuvre pour le bien des collectivités et de la population.

## POSITIONNEMENT DU CRTE CFDT BOURGOGNE

A partir des fonctionnalités retenues, trois hypothèses de phasage ont été recensées dans le cadre des études du maître d'ouvrage du projet.

**Le CRTE CFDT Bourgogne est favorable au projet VFCEA global mais il est réaliste de penser, au vu de la raréfaction des crédits d'investissement possibles à court terme, que le projet soit réalisé en plusieurs phases.**

**Et par son inscription au CPER, il pourra être réévalué à l'occasion de la révision du rapport Duron prévue en 2018.** En outre la socio économie du projet peut être amenée à être révisée étant donné que des données socio-économiques n'ont pas été prises en compte dans l'analyse faite par le maître d'ouvrage.

Dans ce cadre **la priorité pour le CRTE CFDT Bourgogne est l'hypothèse B à savoir l'électrification de bout en bout de la ligne Nevers Chagny, la mise au gabarit containers internationaux, et l'installation du GSM-R (radio sol train entre conducteur et centre régulation) De plus cette hypothèse associe trafic voyageur et fret.** Ainsi sera créé un itinéraire fret longue distance évitant Paris.

Aujourd'hui il n'existe pas de liaison Ouest-Est

performante en France entre les lignes de ceinture autour de Paris et la ligne Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille soit deux axes saturés espacés de 700 km. Ainsi les liaisons ferroviaires, leviers de développement des ports importants de la façade Atlantique notamment Nantes St Nazaire et La Rochelle, ne peuvent emprunter la ligne directe vers l'Europe Centrale et l'est de la France à cause de la rupture de charge en terme de traction électrique et de gabarit limité ne permettant pas la circulation des containers en raison du hiatus constitué par les 160 km non électrifiés entre Nevers et Chagny. **Ces trains passent par la ligne de contournement dite grande ceinture parisienne ce qui génère un détour et un surcoût important par rapport à la transversale.** A partir du moment où la transversale ouest est sera opérationnelle de bout en bout, le temps de parcours pour l'acheminement du fret sera diminué de 03h00 et surtout on gagnera 200km par trajet avec des horaires mieux adaptés, des coûts amoindris et une fiabilité accrue puisqu'on évitera les travaux sur les voies en région parisienne et les conflits avec RER et trafic fret de desserte de l'Île de France. **D'autre part cette modernisation s'inscrit dans le grand projet d'une liaison ferroviaire du Fréjus sous les Alpes** entre la Savoie et Turin par construction d'un tunnel de base de 50 km comme les Suisses l'ont réalisé sous le St Gothard. Ce Projet qui vient d'être acté fin 2016 par l'Italie et la France verra **l'utilisation de la ligne ferroviaire de la Bresse entre Dijon et Ambérieu à priorité fret augmentée très sensiblement,** trait d'union entre les voies ferrées du nord et de l'ouest vers le sillon savoyard et dont la plate forme de Gevrey-triage en est l'origine et le débouché naturel du trafic acheminé par la VFCEA.



**Cette hypothèse B permet également de faire circuler des TER électriques** entre le Centre Val de Loire, les Pays de Loire et la Bourgogne Franche-Comté desservant territoires enclavés et villes moyennes avec une desserte fine et une réduction des temps de parcours contribuant à un report modal du trafic voyageur de la route vers le rail répondant aux enjeux sociaux de qualité de vie, de déplacement sans contrainte et en toute sécurité.

## CONCLUSION

En cas d'absence de VFCEA à l'horizon 2030, ce seront quatre autoroutes qui connecteront l'axe ligérien à l'axe Saône-Rhône (A47, A45, A89, RCEA) et aucune voie ferrée électrifiée, faisant ainsi **l'impasse sur la transition écologique des transports**.

**Cela permet de solliciter l'inscription de la VFCEA dans les corridors fret européens n°4** (Atlantique Tours Nevers Dijon Nancy) et 2 (mer du Nord Méditerranée pour Montchanin Chagny) **condition impérative pour obtenir les fonds européens** : sans ces financements le projet sera purement et simplement enterré dans toute sa longueur.

Par ailleurs selon les études présentées par SNCF Réseau, **seul le choix d'hypothèse B a un bilan socio-économique positif** (+ 28 millions €) car il associe trafic voyageur et fret.

Nous nous félicitons par ailleurs que dans le cadre des demandes formulées au cours de ce débat public plusieurs études complémentaires aient été acceptées par le maître d'ouvrage dont une étude spécifique sur la régénération de la ligne avec des améliorations ponctuelles à réaliser permettant de réduire sensiblement le temps de parcours aux environs de 02h00 entre Nevers et Dijon. Un cahier des charges est en préparation et y seront associées plusieurs acteurs de

la société civile, dont le collectif Nevers Dijon en 02h00. **Il est aussi important pour nous d'intégrer à la concertation les associations d'usagers du rail (voyageurs et fret), les associations environnementales, les élus, les syndicats représentant les salariés des entreprises de transport routières et ferroviaires.** Et dans la politique actuelle d'abandon de dessertes ferroviaires sur les lignes dites secondaires et la suppression des gares, **la mobilisation des élus et de la population** ont obtenu que SNCF Réseau réalise dès cette année les travaux de réhabilitation de l'infrastructure de la ligne Etang-Autun fermée fin 2016 et qui sera réouverte au service d'hiver en décembre 2017.

**La concrétisation du projet VFCEA constitue un enjeu majeur dans le secteur des transports en Bourgogne Franche-Comté**, aussi il est important pour nous que ce **projet démarre au plus tôt** après la décision du comité de pilotage qui réunit le maître d'ouvrage SNCF Réseau, l'État, le Conseil Régional, les collectivités territoriales concernées et tous les financeurs. La décision de poursuivre ou d'arrêter le projet VFCEA doit être prise au plus tard le 20 août prochain sachant que des financements importants ont déjà été utilisés par les différents partenaires pour les études préliminaires et d'autres sont réservés dans les budgets d'investissement futurs pour les études préalables à la Déclaration d'utilité publique et aux travaux pour la réalisation de ce **grand projet d'aménagement durable du territoire, de solidarité et de service au public dans une logique économique et du respect de l'environnement.**