

VFCEA : Un projet structurant pour la Région et ses territoires	CESER BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ <small>Conseil économique social et environnemental régional</small>
Bureau	Lundi 13 mars 2017

Le constat : Nevers-Chagny, le chaînon manquant

Une ligne oubliée depuis trente ans : la grande transversale Nantes-Tours-Nevers-Dijon a progressivement été entièrement électrifiée sauf le tronçon de 160 km entre Nevers et Chagny. Ce chaînon manquant empêche le trafic de trains lourds de fret, le temps de trajet voyageurs n'a pas été réduit et reste de 2h30 en 2017 pour les 447 000 passagers annuels de la ligne.

L'histoire d'un projet patiemment élaboré

Avec la régionalisation des TER en 2002, les régions ont mesuré les besoins et les potentiels de cette ligne structurante pour la région et au-delà.

Le projet s'est construit et enrichi progressivement en 3 phases

1. D'abord à partir de 2004, l'accent a été mis sur le potentiel de fret lié à l'achèvement de l'électrification de la grande transversale Est-Ouest par la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)
2. À partir de 2010, le trafic voyageur est apparu comme le deuxième pilier de la VFCEA qui pourra permettre la réduction du temps de parcours
3. Vers 2013, lors de l'élaboration du CPER 2015-2020 et des débats sur le Schéma national des Infrastructures de transport (SNIT), est apparue la proposition du raccordement TGV/TER au Creusot.

Le CESER soutient le projet de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) depuis le début

Le CESER Bourgogne a suivi l'avancement du projet et en débattu à 4 reprises. Il a unanimement voté pour soutenir le projet VFCEA en octobre 2006 et 2010, décembre 2011 et juin 2013 (voir en annexe Vœu du CESER de Bourgogne - 20 juin 2013).

La concrétisation du projet VFCEA rehausserait l'utilité, l'intérêt général et assurerait une la cohérence avec les grands projets d'infrastructures de l'ensemble des corridors interconnectés.

Le projet VFCEA prévoit :

- La modernisation et l'électrification de la ligne entre Nevers et Chagny, la mise à gabarit des ouvrages d'art (tunnel, ponts, passages à niveau).
- La création d'un raccordement à la ligne à Grande Vitesse (LN1).
- La création d'une halte d'interconnexion TER-TGV à hauteur de la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TVG.

► Coût et financement

Le CESER considère que l'ensemble du projet VFCEA est prioritaire parce qu'il optimise une infrastructure existante, pour un coût modéré. Les appels à proposition du MIE (mécanisme pour l'interconnexion en Europe) étant annuels, et afin de bénéficier de financements européens, le CESER demande que l'État, en partenariat avec la Région, présente et porte devant l'Union Européenne le projet VFCEA. Sans ces financements et sans un engagement fort de l'État, le projet risque d'être abandonné.

Le coût total des trois volets du projet est de l'ordre de 560 M€, avec 247,2 M€ inscrits au CPER Bourgogne 2015-2020. Deux hypothèses sans détermination de hiérarchie sont retenues dans le CPER :

- **Hypothèse 1** : électrification de la ligne entre Montchanin et Chagny, la création d'un raccordement, la création d'une halte d'interconnexion TER-TGV, l'équipement de la totalité de la ligne Nevers-Chagny du système GSM-R. **Coût estimé à 342 M€** avec une rentabilité socio-économique négative de - 230 M€.
- **Hypothèse 2** : la modernisation complète de la voie ferrée Nevers-Chagny (électrification, mise au gabarit des ouvrages et installation du système GSM-R), sans raccordement et sans halte d'interconnexion TER-TGV. **Coût estimé à 283 M€**, avec une rentabilité socio-économique positive.

► Les enjeux de transport

La VFCEA présente des enjeux et des intérêts stratégiques régional, inter-régional, national et européen. Elle permettra de relier la façade atlantique à l'Europe rhénane et centrale, grâce à une transversale Ouest-Est plus performante. En particulier, elle amènera un renforcement des liaisons avec la région Centre-Val de Loire, région au carrefour de plusieurs dynamiques d'échanges et de coopérations. Elle constitue d'une part, pour la Bourgogne Franche-Comté, une porte d'entrée sur la façade atlantique sans l'obligation de transiter par l'Ile-de-France et, d'autre part, une possibilité d'accès au réseau sud pour les régions Pays de la Loire et Centre-Val de Loire. La VFCEA aura également des conséquences positives sur l'attractivité de la Nièvre et d'une manière générale, sur celle de la Bourgogne Franche-Comté qui se retrouvera au carrefour européen d'un axe Ouest-Est.

La VFCEA :

- constitue un outil pour développer le fret ferroviaire, le transport de voyageurs régional, inter-régional et international,
- contribue à l'aménagement et au développement durable des territoires,
- répond aux objectifs du Grenelle et de la COP 21,
- est un levier pour le report modal en délestant la RCEA (Route Centre Europe Atlantique),
- constitue une alternative en évitant la ceinture Sud de Paris.

► Transport de marchandises

Le projet VFCEA constitue :

- Un axe transversal électrifié offrant la possibilité de transport fret ferroviaire massifié direct reliant les régions Ouest et Est ainsi que les ports de la façade atlantique (Nantes, La Rochelle) aux corridors européens de transports de marchandises (liaison entre les corridors 2 et 4 RTE-E) à la région Bourgogne Franche-Comté et au-delà vers l'Est européen.
- Un atout pour le développement des ports de la Saône que sont la plate-forme de Pagny la Ville, les ports de Chalon-sur-Saône et Mâcon aménagés à grand gabarit.
- Un outil de développement pour le centre de triage de Gevrey-Chambertin situé sur la ligne classique Paris-Lyon-Marseille, et sur lequel est présent le transporteur Euro Cargo Rail.
- une opportunité de report modal de certains trafics routiers de la RCEA sur la VFCEA.

► Transport de voyageurs

Le projet VFCEA constitue :

- Un raccordement au réseau à Grande Vitesse (LN1), avec la création d'une halte d'interconnexion TER-TGV à Le Creusot-Montceau-Montchanin.
- Une amélioration des relations ferroviaires avec des TER électriques plus confortables de bout en bout entre Tours-Nevers-Dijon en évitant les ruptures de charge à Nevers.

Le CESER préconise de se saisir de l'opportunité de l'électrification de la ligne pour réduire les temps de parcours entre Nevers et Dijon. En plus des améliorations techniques des trains électriques (accélération, décélération), des aménagements ponctuels et économiquement soutenables de suppression des principaux points noirs permettraient des gains de temps non négligeables sans suppression d'arrêts. Cette réduction de temps de parcours, avec un apport supplémentaire de voyageurs, permettra d'améliorer la rentabilité de la ligne.

L'objectif de deux heures de trajet en train sur Nevers-Dijon (contre 3h19 en voiture) permettra au train de gagner des passagers par transfert modal. Aucune étude n'existe à ce jour. **Le CESER demande qu'une étude précise et rapide de l'état de la ligne soit menée. Cette étude doit identifier les points noirs à améliorer en priorité afin de réaliser ces travaux de modernisation contenus dans le projet VFCEA, avec l'objectif d'atteindre ce temps de parcours de deux heures.**

► Enjeux pour le développement de la Région et de ses territoires

Mieux desservir les entreprises : l'axe de la VFCEA est doté d'installations fret déjà existantes (cours de marchandises, terminaux de transport combiné rail-route, gares de triage, embranchements particuliers). Les secteurs d'activités agricoles et industrielles de la Région seraient renforcés. Ces atouts permettraient une augmentation du trafic fret avec 15 trains/jour attendus à l'horizon 2025.

► **Construire concrètement la nouvelle grande Région Bourgogne-Franche-Comté et développer le service public reliant les principales villes et territoires**

Le TER est un lien pour les voyageurs entre Nièvre et capitales régionales et axe rhodanien répondant aux besoins de déplacements pour les études, administrations, hôpitaux, travail, loisirs.

► **Enjeux pour l'environnement**

Pour les déplacements voyageurs et fret, le projet VFCEA aura un effet positif puisque, dès la première année, 3 200 tonnes équivalent carbone (TeC) seraient économisées en relation avec le trafic de voyageurs et 1 944 TeC pour le fret. Sur 30 ans d'exploitation, les économies se montent à 104 639 TeC pour les voyageurs et 83 900 pour les marchandises (source : Systra, 2016).

Pour une vraie réussite de la mise en œuvre du projet VFCEA, il faut prendre en compte ses conséquences sur l'environnement humain ainsi que ses impacts sur la nature et la biodiversité. Un diagnostic environnemental a été réalisé lors des études préliminaires. Celui-ci reste à finaliser en concertation avec les acteurs locaux par des études sectorielles permettant de mieux connaître les milieux naturels et humains impactés (diagnostic acoustique, état des lieux faune et flore, dossiers réglementaires).

Pour ce qui concerne les zones urbaines, de culture, les zones d'activité industrielles et commerciales, les installations classées, les sites patrimoniaux, la question du bruit, la qualité de l'eau... **Le CESER sera attentif aux aménagements techniques envisagés et appelle à la plus grande vigilance.**

► **La VFCEA et la RCEA**

La Route Centre Europe Atlantique (RCEA) est un itinéraire constitué d'un ensemble de routes nationales traversant la France d'Est en Ouest, de la Saône-et-Loire à la Charente-Maritime. Elle irrigue les départements traversés pour le transport routier de marchandises. Cet axe routier est très accidentogène. Dans ce contexte, la VFCEA contribuerait à l'amélioration de la sécurité routière par le report modal de marchandises sur le rail. La VFCEA et la RCEA seraient ainsi complémentaires.

► **VFCEA, un projet à suivre**

Le CESER s'engage à suivre les processus de la concertation, l'avancement et la mise en œuvre du projet VFCEA.

Nos Propositions

Le CESER Bourgogne Franche-Comté réuni en Bureau le 13 mars 2017 soutient l'ensemble du projet VFCEA qu'il estime prioritaire.

Il propose, dans un premier temps, de retenir l'hypothèse 2 du projet VFCEA, la modernisation et l'électrification des 160 km de ligne entre Nevers et Chagny, la mise à gabarit conteneurs internationaux, l'installation du système GSM-R.

Ce choix présente une rentabilité socio-économique positive selon SNCF Réseau et ouvre droit aux financements européens indispensables au démarrage du projet.

Il propose, dans un deuxième temps, dans le cadre du CPER 2020-2025, de terminer le projet par la création d'un raccordement de la ligne Nevers-Chagny à la LGV, la création d'une halte d'interconnexion TER-TGV à Le Creusot-Montceau-Montchanin.

Le projet VFCEA s'inscrit dans l'intérêt général parce qu'il assure la desserte des territoires, répond aux enjeux économiques, environnementaux et sociaux, permet à la fois l'amélioration du trafic fret et du trafic voyageurs. La VFCEA favorise le report modal et est une ouverture à un grand itinéraire Est-Ouest pour le trafic Fret ferroviaire lourd et massifié.

Vote du Bureau : adopté à l'unanimité des suffrages exprimés (1 abstention).

LA VFCEA, un projet prioritaire pour la Bourgogne

Le projet VFCEA, Voie ferrée Centre – Europe – Atlantique, comporte l'électrification de la voie ferrée transversale Nevers-Chagny et une gare commune TER/TGV à Montchanin. Cette liaison est essentielle pour la Bourgogne et pour la mise en place d'une transversale ferroviaire Est-Ouest à grande capacité. Les actions conjuguées entreprises depuis plusieurs années ont permis de faire inscrire ce projet (absent de la première version du Schéma National des Infrastructures de Transport), au SNIT révisé en 2011.

Le CESER de Bourgogne y a contribué :

- dans son avis « transports et infrastructures de transport en Bourgogne », voté le 18 octobre 2006,
- lors de la session plénière du 25 octobre 2010, il s'est prononcé à l'unanimité pour apporter son soutien à la VFCEA,
- la VFCEA a été intégrée comme une des priorités du CESER pour la Bourgogne dans l'avis « quelles infrastructures de transport pour la mobilité en Bourgogne ? » adopté par l'Assemblée le 9 décembre 2011.

Aujourd'hui, le CESER apprend que ce projet risque d'être remis en cause : la VFCEA n'a pas été retenue dans la liste des projets prioritaires retenus par le gouvernement français, pour la transmission à l'Europe en vue de son inscription définitive dans le réseau « cœur » du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE). Cette inscription permet une participation de l'Europe au financement du projet : elle est donc décisive pour sa réalisation.

Vœu du CESER de Bourgogne

Le CESER de Bourgogne, réuni le 20 juin 2013 en session plénière, renouvelle son soutien au projet de Voie ferrée Centre-Europe-Atlantique (VFCEA), déjà exprimé :

- en 2006, dans son avis « transports et infrastructures de transport en Bourgogne »,
- par un vœu voté le 25 octobre 2010,
- dans son avis « « quelles infrastructures de transport pour la mobilité en Bourgogne ? », adopté le 9 décembre 2011.

Le CESER demande au gouvernement, et en particulier à Monsieur le Ministre des transports, d'inscrire le projet VFCEA dans la liste définitive des projets à inscrire dans les priorités du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) et dans le « réseau cœur » du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE).