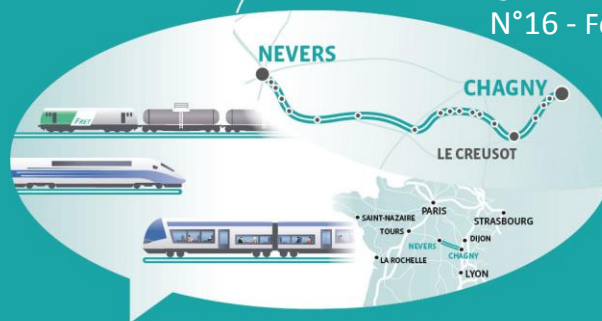


DÉBAT PUBLIC

VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



CAHIER D'ACTEUR

VFCEA, un projet exemplaire

**RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTÉ**

CONSEIL REGIONAL BOURGOGNE – FRANCHE-COMTÉ

La Bourgogne-Franche-Comté est une région de l'est de la France qui s'étend sur 47 784 km², compte 2 820 623 habitants et réunit 8 départements : Côte-d'Or, Doubs, Haute-Saône, Jura, Nièvre, Saône-et-Loire, Territoire de Belfort et Yonne. Les principales agglomérations de la Région sont la métropole de Dijon, avec plus de 200.000 habitants et l'agglomération du Grand Besançon avec plus de 190 000 habitants. Les communautés d'agglomération de Pays de Montbéliard, du Grand Belfort et du Grand Chalon, la communauté d'agglomération du Creusot - Montceau dépassent ou avoisinent quant à elles les 100 000 habitants. Nevers, Auxerre, Mâcon, Dole, Sens, Vesoul, Lons le Saunier sont également des agglomérations importantes.

Conseil régional Bourgogne – Franche-Comté

4, square Castan - CS 51857
25031 Besançon CEDEX

La Région Bourgogne Franche Comté est entourée de Régions, qui, hormis le Centre Val de Loire, sont plus peuplées et plus grandes : Ile de France, Grand Est, Auvergne Rhône-Alpes. Elle bénéficie globalement (sauf vers l'Ouest), de bonnes infrastructures de transports (autoroutes, lignes ferroviaires électrifiées et à double voie et lignes ferroviaires à grande vitesse). La population limitée de ces agglomérations a pour conséquence qu'elle ne dispose pas d'un aéroport important, et que de nombreuses circulations de TGV la traversent sans la desservir.

Le projet VFCEA contribue à pallier ces deux problèmes : disposer d'une infrastructure performante vers l'Ouest, et permettre, en utilisant les gains de temps procurés par le projet, une meilleure desserte de la capitale régionale par des TGV ne la desservant pas actuellement.

Comme toutes les Régions, la Bourgogne Franche Comté est en charge de l'élaboration du SRADDET, et de l'élaboration d'une politique contractuelle partagée avec l'Etat : les CPER (Contrats de Projets Etat Région). La VFCEA est intégrée à ces schémas et à la politique contractuelle de la Région.

FONCTIONNALITES DE LA VFCEA

La VFCEA permet 6 fonctionnalités intéressantes toutes la Bourgogne-Franche-Comté :

- permettre un gain de temps de 8 minutes pour les TGV transversaux Midi - Lyon – Bourgogne-Franche-Comté - Alsace. Ce gain comporte 4 minutes de gain de temps entre Dijon et Lyon et 4 minutes permettant de généraliser Dijon comme arrêt intermédiaire. L'étude faite par SNCF mobilité pour le dossier d'enquête publique prévoit ainsi l'arrêt à Dijon de 2 allers et retours de TGV Lyon/ Strasbourg supplémentaires. Cela permettrait de passer de 2 à 4 allers et retours la desserte entre la métropole de Dijon et le siège du

existante entre la Bourgogne Franche Comté et les destinations situées à l'ouest de son territoire.

- permettre de nombreuses correspondances à Montchanin entre TGV et TER pour l'Ouest de la Bourgogne et l'Est du Centre, avec un gain de temps compris entre 30 et 60 minutes entre Lyon et Nevers, mais aussi Lyon et Bourges, Lyon et Vierzon. Cela 7 ou 8 fois par jour contre trois aujourd'hui.

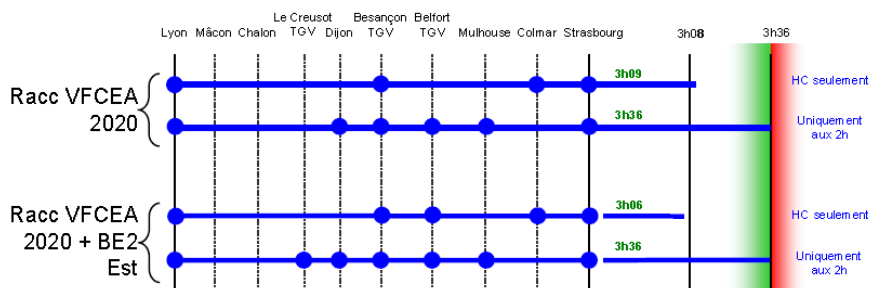
- permettre un itinéraire fret longue distance évitant Paris, donnant un débouché à la façade atlantique vers l'axe Saône-Rhône et l'Europe Centrale, et permettant un itinéraire bis au corridor 4 de transport européen. Il n'existe pas actuellement d'itinéraire électrifié entre la ceinture de

Paris et l'axe Bordeaux - Toulouse - Montpellier - Marseille, deux axes saturés espacés de 700 kilomètres. Cela permettrait à Dijon (l'Île de France étant saturée), de devenir le grand pôle d'échange de fret à l'échelle nationale et européenne. En effet, Dijon est actuellement le point d'aboutissement de 5 voies ferrées électrifiées à double voie, mais aucune vers l'Ouest. Dijon est déjà le point de passage obligé de l'autoroute

ferroviaire Luxembourg - Perpignan. Dans quelques années, avec la réalisation du tunnel de base du Fréjus (projet Lyon - Turin), dont la réalisation a été décidée en janvier 2017, Dijon sera un débouché idéal de cette voie ferrée grâce à la ligne « de la Bresse » Dijon - Bourg en Bresse, à priorité fret. En l'absence de la VFCEA, à horizon 2030, quatre deux fois deux voies routières connecteront la vallée de la Loire à l'axe Saône-Rhône (A47, A 45, A 89, RCEA), et aucune voie ferrée électrifiée, ne permettant pas d'alternative à la route.

- permettre grâce au tonnage des trains de fret attirés sur cette ligne de passer la ligne, dans le classement des voies ferrées fait par SNCF réseau, d'une ligne UIC 7à9 (entre Montchanin et Nevers) à une ligne UIC 6. De fait, conformément aux règles actuelles de gestion de SNCF Réseau, cela revient pour la Région d'investir certes massivement dans cet itinéraire aujourd'hui, mais d'être exempté, à l'avenir, d'appels de fonds réguliers de la part de SNCF Réseau (qui n'investit plus dans les lignes classées UIC 7 à 9, et appelle systématiquement

Axe Nord-Sud
Missions offertes et temps système (avec résolution des conflits)



La VFCEA (et la LGV Petit Croix – Lutterbach), un cadencement aux 2 heures possible pour les TGV Rhin-Rhône avec une desserte optimisée des régions

parlement européen. Or, bien que les Régions Bourgogne et Franche-Comté aient participé à l'investissement initial de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, la desserte actuelle est trop faible pour être une alternative à la route. Avec quatre allers et retours, la desserte sera crédible. Mais ce sont aussi pour la capitale régionale des dessertes supplémentaires de plus pour Besançon, Belfort, Mulhouse, Karlsruhe, Franckfort, Lyon, Marseille ou Montpellier.

- permettre (par une correspondance à Montchanin) un gain de temps de l'ordre de 30 minutes sur le parcours Chalon sur Saône - Paris (par rapport à la situation actuelle, d'une correspondance à Dijon). Or, Chalon sur Saône est une des agglomérations les plus peuplées de Bourgogne.

- réaliser des TER directs Tours - Dijon ou Orléans - Dijon plus nombreux qu'aujourd'hui et avec un gain de temps de quelques minutes grâce à la traction électrique de bout en bout et la suppression du changement de trains à Nevers. Cela permet de pallier la très faible desserte

un financement des collectivités territoriales).

LA VFCEA, DES ELEMENTS A APPROFONDIR

Gare d'échange TER / TGV du Creusot : un hub pour la Région

Plusieurs hypothèses ont été intégrées au dossier du débat public, dont une gare TER indépendante de la gare TGV mais en tiroir. Il s'avère qu'entre la préparation du dossier et le lancement du débat public, SNCF mobilité a indiqué que le temps requis pour le retournement des TER dans une gare en tiroir était de 7 minutes, ce qui aurait pour effet indéniable d'accroître le temps de parcours et de complexifier l'exploitation. En conséquence la Région ne peut être favorable à une gare en tiroir. Toutefois, la demande du maître d'ouvrage d'étudier à titre d'hypothèses contradictoires deux familles de projets, un raccordement commun aux TGV et aux TER d'une part, et une gare d'échange TER / TGV dissociée du raccordement des TGV d'autre part, semble pertinente. En conséquence, la Région souhaite que soit étudiée une gare TER / TGV avec raccordement indépendant de celui du TGV, mais passante.

Le temps de parcours

SNCF réseau s'exprime parfois en réunion en indiquant que le temps de parcours n'est pas un élément du projet. Ce n'est pas l'avis de la Région, qui souhaite au contraire que ce point soit examiné en détail. Mais, dans la mesure où il relève plutôt du niveau des études avant-projet, il semble à ce stade prématuré.

L'électrification de la ligne Bourges - Nevers a permis un gain de temps lié à la traction électrique d'environ 1 minute et demi. Par analogie, il est logique d'envisager un gain compris entre 2 et 3 minutes pour le projet d'électrification VFCEA.

Le projet VFCEA permettra également de régler le problème du ralentissement à Mesvres lié à un passage à niveau dangereux. Un gain de temps complémentaire de quelques minutes est envisageable.

Par ailleurs, le remplacement de trains en correspondance à Nevers (TER Bourgogne diesel avec TER Centre électriques) par des TER électriques directs permettrait de limiter le temps d'arrêt dans cette gare à 2 minutes au lieu de 5 liées à la correspondance supprimée.

En outre, l'étude d'une amélioration du raccordement de Chagny impliquant un ralentissement dans le sens Dijon - Nevers permettrait éventuellement un autre gain de temps. Enfin, la marche des TER semble détendue sur cet axe. Si cette détente est susceptible d'être maintenue durant les travaux de la VFCEA, la Région entend qu'elle soit supprimée une fois les travaux achevés.

Un gain de temps global de l'ordre de 11 minutes permettrait une coïncidence des grilles horaires cadencées de Bourgogne et de Centre à Nevers, il y a donc un enjeu clair sur les temps de parcours. Cela d'autant que les collectivités nivernaises ont clairement pris position lors du lancement du débat public pour une amélioration du temps de parcours.

Le cadencement

Dans la situation de projet, et dans une optique de confortement du HUB régional, il est nécessaire de considérer qu'un cadencement strict des TGV avec arrêt au Creusot devrait être mis en place, en permettant des correspondances TGV toutes les deux heures systématiques à chaque arrêt des TER Dijon – Nevers. Cela ne nécessite seulement que la suppression d'un trou de 4h dans l'offre actuelle TGV de la gare Creusot en ajoutant 2 arrêts supplémentaires (1 par sens) sur des TGV existants (qui circulent d'ores et déjà sur la ligne, mais qui bien que passant au Creusot TGV ne s'y arrêtent pas). Pour un fonctionnement optimal un arrêt supplémentaire au Creusot pour ces 2 TGV est donc nécessaire.

Saturation de la LGV Paris – Lyon

L'argument de prudence développé par SNCF réseau sur la saturation de la ligne semble excessif. Certes, la ligne Paris - Lyon est la ligne à grande vitesse la plus circulée d'Europe, mais au Nord de Montbard, au raccordement de Pailly, une vingtaine d'allers et retours de TGV quittent la ligne Paris - Lyon pour rallier Dijon, Lausanne, ou Besançon, Mulhouse et au-delà. Ces sillons sont donc libres au sud de cette bifurcation, et donc au Creusot où se situe le projet VFCEA. En outre, il n'y a de véritable saturation qu'à certaines heures dans le sens de la pointe. Enfin, l'application à venir de l'ERTMS sera de nature à accroître le nombre de sillons de manière sensible.

Socio économie du projet

SNCF réseau a été amené, vu le calendrier contraint du débat public, à communiquer à la commission nationale du débat public des éléments de socio économies. Ces derniers, pour des questions de délais, n'ont pas été suffisamment partagés avec les services de la Région ou de l'Etat.

En outre, ils dépendent, par exemple pour le volet grande vitesse, de la situation actuelle :

- saturation du noeud lyonnais nord, qui ne permet que le passage de 3 allers et retours de TGV RR par la VFCEA contre un TGV toutes les deux heures ensuite
- VFCEA réalisée sans tenir compte de la réalisation possible du tronçon de LGV Petit-Croix Lutterbach, souhaitée par la Région
- possibilité de diminuer le coût des péages entre Lyon et Le Creusot

Il convient de ne pas condamner hâtivement une partie du projet eu égard à sa socio-économie actuelle qui peut massivement fluctuer au fil du temps, selon l'évolution du contexte.

OBJECTIF ESSENTIEL POUR LA REGION : APPELS A PROJETS RTE - T ET INTEGRATION DE LA VFCEA AUX CORRIDORS EUROPEENS 2 ET 4

La Région affirme son souhait de dépôt d'un dossier de subventionnement au titre des prochains appels à projet RTE-T.

Afin de crédibiliser cette démarche, la Région est favorable à l'intégration de la VFCEA aux corridors européens 2 (mer du Nord Méditerranée, pour le tronçon Montchanin - Chagny) et 4 (atlantique, par l'inscription de la voie ferrée Tours - Nevers - Dijon - Nancy au sein du corridor multimodal européen numéro 4 en complément du tronçon actuel Tours - Paris - Nancy, impraticable en heure de pointe).

Enfin, la Région souhaite (au même titre que pour la partie Est de la seconde phase de la branche Est du TGV

Rhin-Rhône, entre Petit-Croix et Lutterbach (jonction Belfort-Mulhouse), que le projet VFCEA soit réévalué à l'occasion de la révision du rapport Duron prévue en 2018. M Duron étant venu en personne à la réunion fret du débat public à Paris le 9 janvier, a d'ailleurs considéré que cette révision semblait pertinente vu l'inscription de la VFCEA dans le CPER.

CONCLUSION

La Région est favorable au projet VFCEA global. Ce projet pourrait être réalisé en 4 phases:

- L'électrification de la section Chagny – CUCM, premier tronçon d'une électrification complète, mais aussi préalable au raccordement pour les TGV Rhin-Rhône.
- la création d'une halte TER au droit de la gare TGV du Creusot (pour permettre la création d'un grand « hub » de transports : TGV – TER – Cars – transports urbains), moyennant un raccordement complémentaire, éventuellement distinct de celui des TGV.
- L'électrification CUCM – Nevers, et l'installation du système de signalisation GSMR sur la ligne (projet d'une grande transversale électrifiée façade atlantique – Europe Centrale),
- la raccordement entre la Ligne à grande vitesse 1 et la ligne classique à Montchanin,

Prendre position à ce stade entre deux options (électrification ou raccordement à grande vitesse) serait simpliste par rapport à un dossier complexe. Une première phase permettant de consommer les crédits de l'actuel CPER ne serait pas compatible avec un tronçon de ligne nouvelle (études, acquisitions de terrains, DUP). Ainsi, l'électrification du court tronçon Chagny -CUCM, profitant à toutes les fonctionnalités du projet, permettrait de le démarrer sans même avoir fait le choix des priorisations futures. L'important pour la Région est de démarrer ce projet dès ce CPER pour pouvoir le réaliser progressivement.