

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

3

## EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

Conseil Municipal de la Ville de Dijon

Séance du 20 mars 2017



MAIRIE DE DIJON

**Président** : M. REBSAMEN

**Secrétaire** : M. ROZOY

**Membres présents** : Mme KOENDERS - M. MAGLICA - Mme POPARD - M. PRIBETICH - Mme MODDE - M. DESEILLE - Mme TENENBAUM - M. MARTIN - Mme DILLENSEGER - M. GERVAIS - Mme AKPINAR-ISTIQAM - M. CHÂTEAU - Mme MARTIN - M. EL HASSOUNI - Mme AVENA - M. DECOMBARD - Mme ZIVKOVIC - M. MASSON - Mme JUBAN - M. MEKHANTAR - Mme REVEL - M. PIAN - Mme TROUWBORST - Mme PFANDER-MENY - Mme ROY - Mme MARTIN-GENDRE - Mme HERVIEU - Mme DURNERIN - M. BERTHIER - M. BEKHTAOUI - M. HAMEAU - Mme MASLOUHI - M. LOVICH I - Mme HILY - Mme CHEVALIER - M. BARD - Mme CHARRET-GODARD - M. BORDAT - M. DIOUF - Mme BLAYA - M. CONTESSE - Mme OUTHIER - M. HELIE - Mme VANDRIESSE - M. BICHOT - Mme VOISIN-VAIRELLES - M. CHEVALIER - M. BOURGUIGNAT - M. AYACHE - M. BONORON - Mme DESAUBLIAUX

**Membres excusés** : M. FAVERJON (pouvoir MME HERVIEU) - Mme TOMASELLI (pouvoir M. PIAN) - Mme FERRIERE (pouvoir M. BORDAT) - Mme ERSCHENS (pouvoir M. CHEVALIER) - M. CAVIN (pouvoir MME DESAUBLIAUX)

**Membres absents** : M. HOUPERT

### OBJET DE LA DELIBERATION

Monsieur Gervais, au nom de la commission Espace publique, vie urbaine, tranquillité publique et écologie urbaine, expose :

Mesdames, Messieurs,

La Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA), ligne ferroviaire reliant la façade Atlantique (Nantes) à l'Europe rhénane et centrale (Budapest) fait l'objet d'un débat public. Sur le territoire national, elle représente l'itinéraire Saint Nazaire – Nantes – Tours – Bourges – Nevers – Chagny – Dijon – Besançon – Mulhouse (cf. carte de situation). Sur ces 1000 km de lignes ferroviaires, seul le tronçon Nevers – Chagny (160 km) n'est pas électrifié.

Un projet de modernisation de cette section est conduit en partenariat entre l'Etat, la Région Bourgogne – Franche-Comté et SNCF Réseau, maître d'ouvrage. Des partenaires techniques tels que la Communauté Urbaine Creusot-Montceau sont associés à cette démarche.

Ce projet, estimé à 560 millions d'euros, est inscrit par l'Union Européenne aux Réseaux Trans-Européens de Transport (RTE-T) 2014 – 2020. Les aménagements envisagés consistent à :

- moderniser et électrifier la ligne ferroviaire existante entre Nevers et Chagny,

- créer un raccordement à la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris-Sud-Est à hauteur de la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV,
- créer une halte d'interconnexion Trains Express Régionaux (TER) – Trains à Grande Vitesse (TGV) au niveau de cette gare TGV.

L'objectif est d'établir une transversale Est – Ouest complète et plus performante, tant pour les voyageurs que pour le fret.

Cela contribuerait notamment à optimiser les dessertes TGV Rhin – Rhône et à proposer des correspondances entre TER et TGV au niveau de la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV pour les voyageurs.

Dans son volet transport de marchandises, le projet permettrait de disposer d'un axe entièrement électrifié et équipé aux standards de transport international entre Tours et Dijon tout en reliant deux corridors européens majeurs de fret. Cet axe constituerait, aussi, un itinéraire alternatif de la ceinture parisienne en voie de saturation.

Outre cette double fonctionnalité (voyageurs et fret), le projet répond à de forts enjeux environnementaux par la réduction des émissions de gaz à effet de serre (report modal du trafic routier notamment du fret vers le rail et électrification de la ligne).

Par ailleurs, le projet de modernisation de la section Nevers – Chagny figure au sein du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) Bourgogne – Franche-Comté 2015-2020 pour un montant de 247,2 millions d'euros, réparti de la façon suivante :

- 22,2 millions d'euros destinés à financer la suite des études (AVP),
- 225 millions d'euros pour une première phase de travaux à définir sur la base de ces études.

Le projet de VFCEA fait l'objet d'un débat public qui s'est ouvert le 15 décembre 2016 et se clôturera le 20 mars 2017. A l'issue de ce débat public, une décision sur la poursuite ou non du projet sera prise par le maître d'ouvrage SNCF Réseau.

Les impacts directs en termes d'accessibilité et de desserte pour Dijon sont de plusieurs ordres (cf. carte des enjeux) :

- Concernant les relations voyageurs grande distance (TGV)

L'électrification de la seule section Chagny – Montchanin et un raccordement à la LGV Sud-Est permet aux TGV Strasbourg – Lyon – Méditerranée de se reporter sur la LGV plutôt que sur la ligne classique. Avec ce nouvel itinéraire, les dessertes TGV en gare Dijon Ville pourraient s'étoffer. A titre d'exemple, il existe, aujourd'hui, seulement 2 liaisons par jour à destination de Strasbourg ; des liaisons dont les horaires ne permettent pas de faire un aller-retour sur une journée. Le dossier du débat public indique que Dijon pourrait gagner 2 allers-retours supplémentaires par jour sur ces liaisons métropolitaines hautement stratégiques.

- Concernant les liaisons voyageurs régionales et inter-régionales (TER)

La modernisation et l'électrification de l'ensemble de la section Nevers – Chagny doivent renforcer l'offre TER à destination du Centre de la France (TER Dijon – Tours et Dijon – Orléans).

- Concernant le transport de marchandises

Le centre de triage de Gevrey-Chambertin et le technicentre SNCF de Dijon pourraient se trouver renforcés.

Dans ce cadre là, la Ville de Dijon rappelle que la réalisation de la LGV RR et de ses 3 branches devait placer Dijon au cœur des échanges européens, rapprochant ainsi les grandes régions françaises et européennes de la capitale régionale. Il est à noter qu'aujourd'hui, les branches Sud et Ouest de la LGV Rhin – Rhône ont été reportées à un horizon très lointain (rapport Duron). Aussi, la VFCEA pourrait constituer une alternative crédible et une opportunité pour améliorer les liaisons TGV Rhin – Rhône et renforcer ainsi l'étoile ferroviaire Dijonnaise.

Enfin, la capitale régionale s'est lancée dans des projets à rayonnement national voire international (Cité internationale de la gastronomie, Climats des vignobles de Bourgogne au patrimoine mondial de l'UNESCO, rénovation du Musée des Beaux Arts...) qui nécessitent une accessibilité digne d'une métropole.

Je vous demanderai, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir :

1 - soutenir ce projet qui, de par ses fonctionnalités, constitue une alternative crédible à la branche Sud de la LGV Rhin Rhône, reportée après 2050 dans le cadre de la Commission Mobilité 21 ;

2 - rappeler notre détermination à la réalisation de la 2ème phase de la branche Est de la LGV Rhin – Rhône et notamment celle du tronçon Petit-Croix – Lutterbach qui, en complémentarité avec la VFCEA, viendrait renforcer les liaisons Rhin – Rhône ;

3 - réaffirmer notre souhait d'amélioration de l'axe ferroviaire Nancy – Dijon qui, en prolongement de la VFCEA, offrira des flux de voyageurs supplémentaires sur les liaisons Nord – Sud ;

4 - demander qu'un phasage du projet soit étudié avec l'inscription en priorité de l'électrification de la section Chagny – Montchanin et d'un raccordement à la LGV Sud-Est ;

5 - demander que du fait de son attractivité et de sa politique culturelle et touristique ambitieuse, la Ville de Dijon voit ses connexions ferroviaires à destination de métropoles françaises (Strasbourg, Lyon, Marseille, Nancy...) et internationales (Zurich, Francfort...) renforcées et développées ;

6 - demander, plus particulièrement, que des arrêts supplémentaires en gare de Dijon des TGV Strasbourg/Lyon/Marseille soient examinés pour permettre des allers-retours dans la journée en direction de Strasbourg ou du Sud de la France ;

7 - demander qu'en cas de montée en puissance du trafic fret lié à la mise en service de la VFCEA, la réalisation d'un contournement fret ferroviaire de l'agglomération (déjà étudiée) soit engagée ;

8 - m'autoriser à transmettre cet avis à la Commission Particulière du Débat Public en charge de l'organisation du débat public.

**RAPPORT ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**