



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

lignes

Question écrite n° 29970

Texte de la question

M. Alain Chrétien attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, au sujet du projet de la voie ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA). Ayant comme vocation à devenir un axe ferroviaire primordial permettant de relier l'Atlantique à l'Europe centrale, la VFCEA est un grand projet d'aménagement du territoire essentiel au développement du fret ferroviaire. Il ajoute néanmoins que son tracé initial ne faisant pas l'unanimité, et afin d'éviter le report du développement d'un projet d'infrastructure majeur, la VFCEA vient d'être inscrite dans le schéma transeuropéen de transport. L'Union européenne des chambres de commerce et d'industrie et la plupart des CCI de l'est de la France se sont exprimées favorablement au passage de la VFCEA par la ligne 4 sur le trajet entre Belfort et Dijon et ont demandé l'électrification de la ligne Belfort-Vesoul-Culmont-Chalindrey. Aussi, il lui demande s'il envisage de réaliser une étude de faisabilité du tracé passant par la ligne 4 et si le Gouvernement envisage d'inscrire la VFCEA dans le cadre du prochain schéma national d'infrastructures de transports (SNIT).

Texte de la réponse

Le projet de voie ferrée centre Europe Atlantique (VFCEA) a été inscrit au projet de Réseau orienté fret de 2009 et au projet de schéma national des infrastructures terrestres (SNIT) de 2011 qui vient de faire l'objet d'un examen par la Commission Mobilités 21, présidée par Philippe Duron. La VFCEA représente un itinéraire naturel au centre de la France selon un axe ouest / est et relie ainsi la façade Atlantique à l'axe Saône-Rhône et au Rhin sans passer par Paris et la grande ceinture. A ce jour, le Réseau ferré français ne dispose d'aucune liaison ferroviaire performante reliant l'Europe centrale à la façade Atlantique, si ce n'est par la grande ceinture au Sud de Paris ou la ligne Bordeaux - Toulouse - Montpellier - Marseille. L'enjeu fonctionnel majeur de la VFCEA est de constituer un itinéraire fret est-ouest de qualité en direction : - du nord avec l'itinéraire Dijon - Nancy - Metz - Forbach - Allemagne, - de l'est avec l'itinéraire par la Vallée du Doubs, - de l'Italie du nord via Macon - Bourg-en-Bresse - Chambéry - Turin, - du sud par la ligne historique Paris - Lyon - Marseille. Dans la continuité de l'électrification des sections Tours - Vierzon en 2008 et de Bourges - Saincaize en 2011, des études ont été inscrites au contrat de projets État-Région en Bourgogne pour la modernisation de la section de ligne entre Nevers et Chagny (163 km). L'État, la Région Bourgogne et Réseau ferré de France (RFF) ont convenu de la réalisation d'études préliminaires sur cette section. Ces études ont été lancées en janvier 2013 et s'achèveront début 2014. Le volet technique portera principalement sur la section de ligne entre Chagny et Nevers. Seuls les aspects fonctionnels et socio-économiques du projet sont étendus à un périmètre plus large sur l'axe Dijon - Chagny - Montchanin - Nevers - Bourges - Tours - Nantes et la ligne de la vallée du Doubs, itinéraire pressenti à l'est de Dijon. Dans le rapport rendu le 27 juin 2013, la Commission « Mobilité 21 » a proposé d'inscrire le projet dans une logique de réalisation de long terme, mais estime, toutefois, que certains éléments du projet, dont la mise en service peut s'avérer utile à plus court terme, pourraient être engagés progressivement.

Données clés

Auteur : [M. Alain Chrétien](#)

Circonscription : Haute-Saône (1^{re} circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 29970

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée au JO le : [18 juin 2013](#), page 6342

Réponse publiée au JO le : [19 novembre 2013](#), page 12158