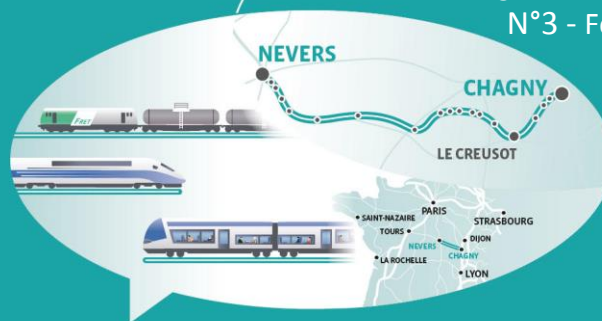


DÉBAT PUBLIC

VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



CAHIER D'ACTEUR

Economique, social, écologique : un vrai projet de développement durable

Avec l'électrification du dernier tronçon de 160 km entre Nevers et Chagny, la réalisation complète de la VFCEA, infrastructure ferroviaire allant « de l'Atlantique à l'Oural », est à portée de main. Les communistes, et leurs vice-présidents successifs aux Transports à la Région Bourgogne qui y ont beaucoup œuvré, s'en félicitent.

C'est aujourd'hui un projet qui fait l'unanimité, et qui (fait rare) ne rencontre pas d'opposition.

C'est un outil de développement économique majeur pour l'ensemble des territoires traversés, notamment grâce au développement du fret ; c'est également un facteur d'amélioration immédiate du transport de voyageurs sur la transversale entre Nantes et Lyon, sans passer par Paris ; c'est enfin un outil de mise en œuvre concrète des engagements de la COP21, grâce au report modal du transport de marchandises, de lutte contre les émissions de CO2 et de particules fines, et contre l'insécurité routière notamment sur la RCEA.

Economique, social, écologique : un authentique projet de développement durable, utile à l'ensemble du territoire français et européen, et pour un coût 30 fois moindre que celui d'une LGV.

Il faut donc s'engager d'urgence dans sa réalisation, en commençant par l'électrification de la ligne Nevers-Chagny, avant de réaliser sans tarder l'interconnexion des réseaux TER-TGV au Creusot-Montchanin.



PCF, ADECR

La Fédération de la Nièvre du Parti Communiste Français et l'Association Départementale des Elus Communistes et Républicains sont porteuses d'un certain nombre de dossiers (dans les domaines de l'industrie, des services publics, de l'aménagement du territoire, de la démocratie locale) travaillés, au fil des ans, en lien avec les élu-es, les syndicats de salariés, le milieu associatif, les citoyens. La VFCEA est l'un des dossiers qui, depuis 2004, leur tient le plus à cœur.

Parti Communiste Français
Fédération de la Nièvre

53, Boulevard Maréchal de Lattre
de Tassigny
58 000 NEVERS
Tel : 03 86 93 97 97

Association Départementale des
Elus Communistes et Républicains

53, Boulevard Maréchal de Lattre
de Tassigny
58 000 NEVERS
Tel : 03 86 93 97 97

UN PROJET QUI S'EST PROGRESSIVEMENT IMPOSE... ET L'UN DES RARES DOSSIERS FERROVIAIRES QUI FAIT AUJOURD'HUI L'UNANIMITE

Depuis plus de 10 ans, les élus communistes nivernais portent, dans toutes les assemblées où ils sont élus (Communes, Département, Région) le projet d'électrification de la ligne Nevers-Chagny.

Avec leurs vice-présidents successifs aux Transports à la Région Bourgogne (Jean-Claude LEBRUN, de 2004 à 2010, puis Jean-Paul PINAUD de 2010 à 2016), ils n'ont pas ménagé les initiatives pour rassembler très largement autour d'un projet d'utilité publique pour la Bourgogne et l'ensemble du territoire français.



Printemps 2011 : plusieurs milliers de Nivernais signent la carte pétition pour l'inscription au SNIT de la VFCEA

Ce consensus général sur l'intérêt du projet est un atout majeur pour la réalisation de la VFCEA, qu'il convient de préserver à tout prix en évitant de tomber dans le piège de la « concurrence entre les territoires » et en privilégiant l'intérêt global pour l'aménagement du territoire français.

Il est en effet remarquable de constater le soutien désormais unanime, et très large, d'acteurs aussi différents que les élus (toutes tendances politiques confondues), les Chambres de Commerce et d'industrie, les associations d'usagers, les Transporteurs de fret, les Ports de Nantes-Saint-Nazaire, les syndicats de cheminots... et l'intérêt affiché de l'ensemble des

Régions traversées (Pays de Loire, Centre, Bourgogne, Franche Comté, Alsace, Rhône-Alpes).

C'est un aspect suffisamment rare concernant une infrastructure de ce type, lié à la multitude de potentialités qu'offre la VFCEA, pour un coût modique s'agissant d'un aménagement ferroviaire, aux impacts économiques, sociaux et écologiques particulièrement favorables et aux nouvelles « emprises » de terrain extrêmement limitées.

Voilà pourquoi, sans rejeter a priori d'autres projets ferroviaires qui ont été au cœur du débat public ces dernières années (et notamment le projet de LGV POCL), le PCF et l'ADECRA ont toujours privilégié la réalisation de la VFCEA, qui reste (à de multiples égards) **le projet ferroviaire le plus rassembleur, le plus accessible à court terme et le plus utile à l'aménagement du territoire**, pour un coût 30 fois moindre que celui d'une LGV.



Lors d'un Colloque à Dijon, avec les représentants des Ports de Nantes, de l'Association RACO, de SNCF Réseaux, des CCI, des syndicats de cheminots, des associations d'usagers...

LA VFCEA : UN AUTHENTIQUE PROJET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

L'électrification du tronçon Nevers-Chagny, en achevant l'électrification de toute la ligne allant des Ports de l'Atlantique à l'Europe Centrale ou l'Europe du Sud, parachèvera la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique.

Elle permettra ainsi de **compléter les électrifications successives** (Tours-Vierzon en 2008, Bourges-Saincaize en 2011...) **et de leur conférer enfin leur pleine et entière efficacité**. C'est donc un saut qualitatif majeur qui est à portée de main :

Pour le développement économique

La réalisation de cette première grande transversale ferroviaire Est/Ouest évitant la Région Parisienne constituera un **corridor européen essentiel pour le transport de marchandises** : si les transporteurs (publics et privés) et les ports de Nantes-Saint-Nazaire affichent tant d'intérêt pour le projet, c'est qu'ils ont pris conscience de l'utilité majeure de cette nouvelle infrastructure allant « de l'Atlantique à l'Oural », à l'heure où « une nouvelle route de la soie », ferroviaire celle-là, est même évoquée entre Shanghai et Madrid. Mais c'est aussi, et avant tout, un outil formidable pour le **développement endogène** des territoires traversés, comme le traduit le soutien des CCI. Ainsi, pour ne prendre que l'exemple de la Nièvre, le raccordement au réseau ferré de la zone industrielle de V-Vauzelles / Garchizy, le raccordement de la BSMAT, celui des aciéries d'Imphy ou de nos équipementiers automobiles à Decize ou Cercy la Tour... constituent des opportunités nouvelles pour l'économie nivernaise, comme pour celle des 6 régions traversées et des 7 millions d'habitants concernés.

Pour le développement social

L'activité de maintenance ferroviaire des **ateliers de Varennes-Vauzelles**, ou encore l'activité de **triage ferroviaire de Gevrey-Chambertin**, seraient singulièrement dopées par la réalisation de la VFCEA. Au-delà de l'aspect Fret, l'électrification du tronçon Nevers-Chagny et la création d'une gare d'interconnexion TER-TGV avec la LGV au Creusot-Montchanin sont des facteurs **d'amélioration immédiate et concrète pour transport de voyageurs**, et notamment sur la liaison Nantes-Lyon (dont la desserte est aujourd'hui fortement dégradée), avec un gain estimé d'une heure de temps de trajet (soit un « *coût à la minute gagnée* » exemplaire). Face à un schéma ferroviaire français aujourd'hui marqué par la prédominance des liaisons radiales entre Paris et la Province (et la saturation du réseau francilien que cela induit), l'amélioration de la ligne Nantes-Lyon constituerait **un facteur de rééquilibrage du territoire**

permettant de développer le trafic interrégional de voyageurs.



Pour ce qui concerne les voyageurs de la Nièvre, préoccupés par les temps de parcours importants jusqu'à la capitale régionale Dijon, l'électrification de Nevers-Chagny permettrait à la fois une amélioration du confort de voyage, et un gain de temps de quelques minutes. Toutefois, pour aboutir à une réduction significative du temps de parcours Nevers-Dijon (l'objectif de 2 heures est souvent évoqué), il faudrait (en sus de l'électrification) une réfection complète de la voie, qui ne fait pas partie du présent dossier soumis au débat public.

Pour la transition écologique

La réalisation de la VFCEA est une formidable opportunité de **mettre en œuvre, concrètement, les engagements issus de la COP21** : outre le fait que remplacement des locomotives diesel par des locomotives électriques ferait économiser 30 000 tonnes de CO2 par an, le report modal du transport de marchandises, de la route sur le rail, permettrait d'éviter à des dizaines de milliers de camions de traverser le pays, diminuant d'autant les rejets de CO2, et les émissions de particules fines. En Bourgogne, la « Route Centre Europe Atlantique » (RCEA), aujourd'hui considérée comme « *la route la plus meurtrière de France* », pourrait être délestée d'une partie des 5 000 camions qui l'empruntent chaque jour... contribuant ainsi à une **amélioration directe de la sécurité routière**, qui n'a pas de prix.

Ce sont ces 3 piliers (économique, social, écologique) qui font de la VFCEA un authentique projet de développement durable.

LA QUESTION DU PHASAGE

Deux options de phasage sont, semble-t-il, sur la table :

- Soit commencer par l'électrification du tronçon Nevers-Chagny, avec l'interconnexion à la LGV au Creusot dans une seconde phase
- Soit commencer par l'interconnexion des deux lignes avec une gare TER-TGV au Creusot, puis électrifier la ligne Nevers-Chagny dans un second temps.

Pour leur part, le PCF et l'ADECR réaffirment une exigence : que les deux phases soient au final réalisées, et le plus rapidement possible. Ils regrettent que les crédits nécessaires à la réalisation simultanée des deux chantiers n'aient pas pu être débloqués, ce qui amène effectivement à un phasage, et donc à la crainte que l'on s'arrête, au final, au milieu du gué.

Le PCF et l'ADECR refusent d'opposer les deux, car les deux chantiers concourent à l'efficacité de la VFCEA.

Mais puisque la question de l'ordre de réalisation est posée, ils font part de leur conviction qu'il faut **commencer par l'électrification du tronçon Nevers-Chagny**, pour plusieurs raisons :

- D'abord parce que c'est l'essence-même du projet de VFCEA : sans électrification, il n'y a pas de VFCEA – seule l'électrification permet, d'ailleurs, de prétendre à un financement européen ;
- Ensuite parce que le développement du fret ferroviaire Est-Ouest est aujourd'hui une urgence, tant économique, que sociale et écologique ;
- Enfin parce que l'électrification ayant des retombées immédiates pour tous les territoires d'Ouest en Est, elle constitue le « ciment » du projet et permet de maintenir le consensus

général, qui fait aujourd'hui la force du dossier. L'interconnexion avec la LGV au Creusot-Montchanin est quant à elle davantage bénéfique pour une zone géographique bien définie, et davantage utile pour le transport de voyageurs que pour le fret. Elle n'en reste pas moins indispensable, mais à programmer une fois que l'électrification est réalisée.

LA QUESTION DU FINANCEMENT

D'un coût global estimé à 550 millions d'€, le projet est **peu coûteux s'agissant d'une infrastructure ferroviaire** (pour rappel, la LGV POCL est estimée à 14-16 milliards d'€), a fortiori au regard des multiples usages dont il peut faire l'objet, qui lui ont valu lors d'un récent colloque l'image d'un « *couteau suisse multifonctions* ».

L'intérêt européen du dossier, son inscription au RTE-T (Réseau TransEuropéen de Transports), lui permet d'être éligible à des fonds européens qu'il est essentiel de ne pas laisser passer.

Son inscription au Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) et au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) a également permis de débloquer des fonds d'Etat et des fonds régionaux.

S'agissant d'un aménagement structurant pour l'ensemble du territoire français voire européen, le PCF et l'ADECR insistent sur le fait que la contribution des collectivités (Régions, Départements) doit être minimale.

Parmi les pistes de financement des infrastructures de transports, le PCF rappelle sa proposition de renationalisation des autoroutes (15 à 20 milliards d'€ de profits engrangés par les concessions autoroutières depuis 2005, année de leur privatisation), et d'effacement par l'Etat de la dette de RFF (à l'instar des choix faits en Allemagne), une dette qui lui coûte aujourd'hui chaque année 1 milliard d'€, uniquement sous forme d'intérêts... soit deux fois la VFCEA.