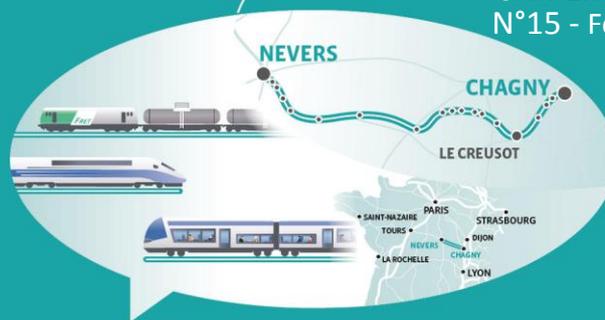


DÉBAT PUBLIC

VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



CAHIER D'ACTEUR

VFCEA : à ce stade du projet, privilégier l'analyse socio-économique en partant de l'intérêt global et en se rapprochant du terrain

Les éléments techniques, même s'ils passionnent les spécialistes des questions ferroviaires, doivent à ce stade s'effacer derrière la dimension sociale et économique du projet.

De ce point de vue-là, les données résumées en page 96 du document « dossier du maître d'ouvrage soumis au débat public : Voie Ferrée Centre Europe Atlantique, amélioration de l'offres voyageurs et fret » donnent de manière synthétique les informations importantes.

De quoi s'agit-il ?

Il s'agit d'abord d'améliorer le fret entre l'Europe centrale et la façade atlantique. En quoi cela améliore la vie des habitants de nos territoires ?

Il y a d'abord un impact pour les populations de l'Île-de-France, et notamment du sud de Paris. Permettre que les trains fret ne passent plus, ou du moins passent en moins grand nombre, dans le trafic interne à la région parisienne, c'est améliorer la fluidité et la continuité du service voyageurs sur une grande partie de ce secteur, secteur saturé où la moindre difficulté de transit a des conséquences lourdes et répétitives pour une population de plus de 11 millions d'habitants.



le Grand **Autunois** Morvan

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU GRAND AUTUNOIS MORVAN

La Communauté de Communes du Grand Autunois Morvan représente 55 communes et totalise près de 40 000 habitants. Ce vaste territoire riverain du projet VFCEA sur sa partie ouest, s'étend autour de sa ville centre Autun (15 000 habitants), et s'appuie sur un maillage de quatre pôles de proximité structurants que sont Couches, Anost-Cussy, Epinac et Etang-sur-Aroux, regroupant de nombreux services au public.

Contact :

Fabien Connetable
Directeur Général des Services
Hôtel Communautaire
7 route du Bois de Sapins
71400 AUTUN
fabien.connetable@grandautunoimorvan.fr
03.85.86.80.52

Il y a un impact positif possible pour les habitants du centre de la France concernés par cette ligne. En effet, se situer sur une ligne fret importante, c'est potentiellement conforter les entreprises existantes sur cet axe, voire en développer de nouvelles, en liaison avec les activités portuaires de la façade atlantique. De ce point de vue-là, l'exemple de Vierzon, même s'il n'est pas parfaitement abouti, donne un bon exemple du potentiel. Indiscutablement, cette liaison pourrait être favorable pour la Communauté Urbaine Le Creusot – Montceau-les-Mines et les territoires proches ou pour l'agglomération nivernaise, pour peu que l'une et l'autre s'organisent pour faire de ce levier un levier de développement. C'est une raison majeure de la rentabilité socio-économique jugée positive concernant l'hypothèse B résumée en page 96.

Toujours pour les aspects positifs, pour les populations plus évident par ailleurs, l'aspect ligne voyageurs. Il est clair que l'électrification, si possible assortie d'une réhabilitation de la ligne Chagny-Nevers, serait une excellente nouvelle pour la desserte des territoires concernés et le maintien d'une population. Mais au-delà, comme pour le fret, elle permettrait de sortir du schéma français de la toile d'araignée à partir de la région parisienne. Notre pays, de ce point de vue-là, et sans doute pour des raisons historiques liées à sa construction jacobine, est une exception absolue en Europe, et je dirais même presque, au plan mondial : pour aller d'une grande agglomération à une autre, d'une métropole à une autre, il faut passer par Paris. Ce qui est, en terme d'organisation territoriale mais aussi de kilomètres et d'efficacité en matière de transports, une hérésie absolue. Pour aller de Lyon à Brest, il faut passer par Paris. De Strasbourg à Bordeaux, il faut passer par Paris. La liaison en question permettrait de sortir un peu plus de cette logique centralisatrice à l'excès, ce qui nous semble être un axe fort de la Société Nationale des Chemins de Fer depuis un certain nombre d'années.

En clair, à terme, ne devrait passer dans l'agglomération parisienne, en fret ou en voyageurs, que le trafic strictement inévitable, soit destiné à l'Île-de-France, soit

en transit nord-sud ou est-ouest sur les latitudes et les longitudes de l'Île-de-France. C'est une des conditions majeures pour sortir cette région de son embolisation, et pas seulement en matière ferroviaire. C'est aussi une condition pour rationaliser enfin le trafic européen et pourquoi pas faire passer beaucoup plus du trafic de marchandises par le fret que ce n'est le cas aujourd'hui.

Voilà pourquoi nous privilégions l'aspect global du projet ou, par faute de moyens, son hypothèse B.

LE REJET DE L'HYPOTHESE D'ELECTRIFICATION PARTIELLE

Une solution qui s'écarte de l'esprit initial du projet.

Après une analyse très fine du dossier, le conseil d'un cabinet expert, un travail en ateliers et une concertation auprès des acteurs du dossier, forts d'une participation importante aux différents moments du débat public, **les élus du Grand Autunois Morvan ont considéré que l'hypothèse A seule ne pouvait être retenue.** Elle va à l'encontre de l'objectif même du projet et constitue une menace pour l'aménagement du territoire.

Cette hypothèse ne correspond pas à une approche Centre Europe Atlantique et ne fait que conforter les axes nord-sud de la vallée de la Saône et de la LGV. Elle est donc contraire à l'intérêt même du projet que nous avons souligné en première partie. Il n'est d'ailleurs pas surprenant que sa rentabilité socio-économique soit la plus faible, et même qu'elle soit négative. En fait, de notre point de vue, compte tenu des objectifs recherchés par le projet soumis à débat public, elle nous paraît même hors sujet et hors contexte, en tout cas en elle-même, car elle ne se situe pas sur une logique est-ouest de raccordement de l'Europe centrale et de la façade atlantique.

Bien sûr, elle n'est pas sans intérêt sur la dimension voyageurs et elle permet d'offrir un débouché potentiellement intéressant à la LGV Rhin-Rhône, mais en soi, elle relève d'un autre dossier et d'une autre démarche de concertation et de débat public que celui concernant la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique. Par

ailleurs, elle n'apporte en soi aucune amélioration aux difficultés nées de la concentration du trafic en région Ile-de-France. Elle prend même le risque de condamner définitivement l'axe ferroviaire centre France, entre Montchanin et Nevers, ce qui serait socialement et économiquement un très mauvais coup porté à ces territoires de la France centrale déjà si en difficulté.

LA LIGNE AUTUN - ETANG-SUR-ARROUX : UN ENJEU ESSENTIEL POUR LA DESSERTE FERROVIAIRE D'AUTUN ET DE SON TERRITOIRE

Les Elus du Grand Autunois Morvan vont encore un peu plus loin : ils souhaitent que le confortement de la ligne entre Chagny et Nevers intègre également l'adaptation et la modernisation de ligne Autun – Etang-sur-Arroux, ligne de 17 km, mais présentant un intérêt important pour le développement de ce secteur du territoire. Nous sommes là dans des enjeux résolument plus locaux, mais il nous paraît important de profiter de ce débat public pour attirer l'attention sur les territoires proches de la ligne concernée et sur les enjeux de rayonnement territoriaux.

LE GRAND AUTUNOIS MORVAN SE PRONONCE EN FAVEUR D'UNE REALISATION GLOBALE DU PROJET, SINON DE L'HYPOTHESE B

Ce premier choix, le plus opérant, s'appuie sur la base de l'analyse socio-economique du projet.

Si les moyens le permettent, de manière évidente, la réalisation du projet global serait l'idéal puisqu'elle permettrait de satisfaire l'ensemble des besoins pour l'ensemble des populations. Sa rentabilité socio-économique reste négative malgré qu'elle contient l'hypothèse B, parce qu'elle est plombée en partie par l'hypothèse A qui, rappelons-le, s'éloigne de la logique Centre Europe Atlantique et ne règle pas la question de la saturation du trafic en Ile-de-France concernant plusieurs millions d'habitants. Mais, si l'on regarde les

choses à l'inverse, on peut se dire que la réalisation de l'hypothèse B réduit l'aspect négatif du projet global et que l'hypothèse A ne peut être réalisée sans l'hypothèse B.

Au-delà de cette dimension strictement socio-économique, il faut bien reconnaître qu'en matière de transport, tout ce qui fait carrefour entre un axe est-ouest et un axe nord-sud et qui permet de plus de décharger le carrefour parisien est une création positive pour l'ensemble du trafic européen ou national. C'est la force du projet global qui, en renforçant le hub situé sur la Communauté Urbaine Le Creusot – Montceau-les-Mines et sur le Chalonnais, permet un point de contact important de trafic est-ouest et nord-sud, aussi bien en fret qu'en voyageurs. Il est donc clair que le projet global serait à privilégier.

Le projet global est-il réaliste ?

La réponse des principaux acteurs du dossier au plan national et régional, lors d'une réunion du débat public à Dijon, nous semble ouvrir des perspectives en la matière.

560 millions d'euros, est-ce réaliste ? Notre cabinet expert, le Directeur de la DREAL Bourgogne Franche-Comté, des parlementaires européens, le premier Vice-Président de la Région Bourgogne et d'autres élus régionaux, nous disent que oui. Si l'on compare avec d'autres dossiers d'infrastructures importantes, par exemple la LGV Rhin-Rhône, pour ne prendre que les plus récents, la somme n'est pas si considérable compte tenu des enjeux : décongestion de la région parisienne, liaison Europe centrale – façade atlantique, lien avec les axes nord-sud de transports de marchandises, débouché stratégique de la ligne LGV Rhin-Rhône, etc.. Il semble aux acteurs que trois conditions sont à remplir pour que ce qui semble aujourd'hui très hypothétique devienne une réalité :

- Un dossier, encore plus convaincant, dont les principales options auront été arbitrées par le débat public, constitué par la SNCF dans des délais très rapprochés ;

- Une mobilisation commune des principaux acteurs du projet (Etat, collectivités territoriales, mouvements consulaires, opérateurs) pour porter ce dossier au plan européen d'une même voix, quels que soient les territoires concernés, et sans fausse note et sans vouloir tirer en quoi que ce soit la couverture à soi.
- La montée en puissance, concrète, réelle et aboutie, d'une politique de grands travaux et d'infrastructures essentielles à l'aménagement du territoire au niveau européen. Le bouclage du dossier ne peut être réaliste sans une intervention significative de l'Union Européenne. Il ne semble pas, compte tenu de la situation de notre pays et des finances des collectivités territoriales qui résultent en grande partie de cette situation, qu'un soutien de l'Europe inférieur à 50 ou 60 % du projet global pourrait permettre sa réalisation.

CONCLUSION

La mobilisation devra donc être forte et sans arrière-pensée. De ce fait, ce projet peut être l'occasion de faire émerger au plan régional, voire inter-régional, une véritable conférence des territoires et une capacité, pour les élus et pour les services des collectivités territoriales, de travailler enfin en lien et main dans la main, ce qui a somme toute beaucoup manqué à la Bourgogne, et aujourd'hui à la Bourgogne Franche-Comté, depuis des décennies. Ce projet peut donc être un élément fédérateur pour nos territoires pour peu que l'ensemble des élus s'en saisisse, ait le courage politique de le faire et le courage de développer une pédagogie vis-à-vis de la population, des associations et des acteurs économiques et sociaux.

C'est donc en cela un projet passionnant et primordial.

C'est en ce sens que le Grand Autunois Morvan a déposé un vœu récemment en appelant à la mobilisation des principaux acteurs publics et privés des territoires pour avancer sur ce projet global. C'est un souhait de mobilisation et de sursaut salvateur.

Ce vœu fait suite à un premier vœu déposé en urgence en début du débat public, avant même l'appui d'un cabinet expert et la tenue d'ateliers, vœu qui a mobilisé des acteurs du territoire, vœu qui nous a permis d'obtenir un atelier spécifique sur le territoire autunois, et nous voulons ici en remercier la Commission du Débat Public. Ce premier vœu rappelait d'entrée notre soutien a priori au projet global et déjà, par une première analyse du dossier remis par SNCF Réseau, nous appelait à écarter l'hypothèse A et à retenir en priorité, en cas de choix, l'hypothèse B. Les travaux menés depuis ont largement confirmé ce qui pouvait relever à l'époque d'une analyse rapide, voire d'une intuition.

Nous avons, depuis le départ, privilégié les études socio-économiques qui, de notre point de vue, sont primordiales à ce stade du projet. L'humain, l'intérêt général de la population, doivent être à ce stade, privilégiés. Il y aura d'autres temps où la dimension technique et les choix à faire dans ce cadre seront à privilégier. Mais il nous semble aujourd'hui que le débat sur les hypothèses du hub de la Communauté Urbaine détourne de l'essentiel du dossier, à savoir d'abord l'intérêt pour les populations, pour leur mobilité et pour leur développement.