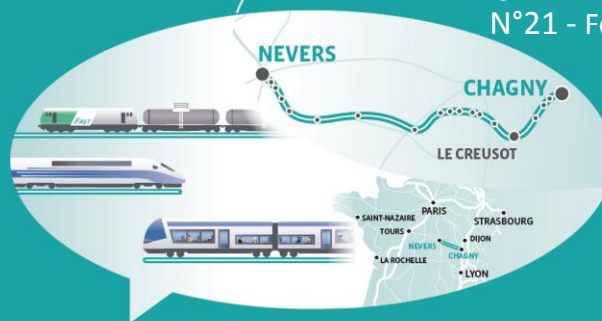


DÉBAT PUBLIC

VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



CAHIER D'ACTEUR

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique : une ligne transversale indispensable pour le territoire, indispensable pour le climat

EUROPE ECOLOGIE LES
VERTS (EELV)

Europe Écologie Les Verts (EELV) prévoit dans son programme le développement du transport ferroviaire, voyageurs et fret, qui s'intègre dans la mobilité durable tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. Les élus régionaux écologistes ont en particulier travaillé sur le projet VFCEA qui correspond à une réelle attente du territoire.

Contact :

EELV

Salle René Dumont

4 rue des Récollets

58000 Nevers

Tél: 06-79-14-28-23

Les écologistes ont toujours défendu, avec constance et opiniâtreté, la transition vers des transports collectifs plus sûrs, moins polluants, plus confortables et au service de tous.

Les transports routiers, bénéficiaires de milliards d'aide publique au détriment du rail sont les premiers consommateurs de pétrole, premiers émetteurs de CO₂, et premiers responsables de la pollution atmosphérique.

La politique du tout TGV a créé une véritable fracture ferroviaire, favorisant les grandes métropoles mais laissant à l'utilisateur quotidien un circuit classique de plus en plus mal desservi et dégradé.

L'organisation en étoile des lignes SNCF, conçue voilà presque deux siècles, imprègne encore la conception actuelle du réseau et explique la pauvreté des relations transversales pourtant indispensables à notre territoire, dont la structure est/ouest.

Face aux exigences environnementales, face aux enjeux de santé publique que constitue la qualité de l'air que nous respirons, en adéquation avec les besoins d'une population qui souhaite vivre, travailler et se déplacer dans de bonnes conditions, EELV apporte sa contribution au débat public consacré à la modernisation de la ligne Nevers - Le Creusot - Chagny, véritable atout pour l'aménagement durable du territoire.

UNE QUESTION DE VOLONTE POLITIQUE

Le projet de modernisation de la VFCEA doit s'étudier dans son contexte politique.

Qu'observe-t-on en matière de transport ?

Des milliards d'aides publiques ont été déversés pour les infrastructures routières. Les régions se concurrencent pour obtenir des transports low cost dans des aéroports qu'elles maintiennent sous perfusion de nos impôts.

Le fret subit une concurrence insupportable des transporteurs routiers, aidés par la baisse du gazole. Aucune société de fret ferroviaire n'est aujourd'hui rentable, et il est fort à parier que peu résisteront à moyen ou long terme si une volonté politique claire n'est pas rapidement mise en œuvre. Aujourd'hui 90% du transport est assuré par la route.

Le TGV favorise les transports entre les grandes villes et n'apporte rien aux régions traversées... à grande vitesse. S'il offre une vitrine luxueuse à la SNCF, il oublie les usagers poussés quotidiennement sur les routes pour se rendre à leur travail, leur lieu d'étude ou de formation.

Cette politique est catastrophique pour les territoires éloignés des grandes agglomérations.

Pour que les trains circulent dans des conditions satisfaisantes, il faut des infrastructures en bon état (rails, gares et matériel) et le personnel adéquat.

Mais les financements sont en baisse, le réseau se dégrade, les retards et incidents de parcours s'accumulent.

L'éco-taxe, soutenue par les écologistes, votée à la quasi unanimité du parlement, a été abandonnée par le gouvernement. Cette taxe sur le transport routier devait financer la rénovation du réseau ferroviaire et soutenir la renaissance du fret.

EELV réaffirme que l'écotaxe est nécessaire. Loin d'être un impôt sur le transport routier, elle est un péage d'utilisation de l'infrastructure routière, comparable à

celui acquitté par les opérateurs ferroviaires pour l'utilisation des voies ferrées. C'est donc une simple application du principe de l'utilisateur-payeur.

En réalité, il n'y a ni politique ferroviaire claire, ni politique publique qui privilégie le transport sur le rail.

L'électrification des 160 kilomètres entre Nevers et Chagny, dernier tronçon de la VFCEA, est inscrite par l'Etat dans son projet consolidé de schéma national d'infrastructures de transports depuis le 26 février 2011, avec un équipement prévu entre 2013 et 2017 !

Au vu des enjeux économiques et de santé, il est plus que temps d'agir.

REPONDRE A L'URGENCE ECOLOGIQUE

La surface agricole d'un département français disparaît, notamment sous les infrastructures nouvelles de transport, tous les sept ans.

Les écologistes sont donc particulièrement vigilants quant à l'impact environnemental des projets routiers, ferrés ou aéroportuaires, que ce soit en termes d'emprise directe ou de "qualité" des terres visées par d'éventuels nouveaux équipements (habitat - terres cultivables - éco-systèmes remarquables).

La VFCEA, s'appuie essentiellement sur des structures déjà existantes.

Le raccordement entre les gares TER et TGV du Creusot nécessite environ 5 kilomètres de ligne nouvelle.

Le projet tel qu'il nous est proposé, avec une identification précise des zones naturelles, la prise en compte des nuisances sonores et le souci de préservation des secteurs agricole et sylvicole semble à cet égard supportable, même si EELV suivra avec attention les réalisations concrètes au cas par cas.

Le report de la route vers le rail du transport passagers et marchandises est un enjeu majeur de sécurité sanitaire et environnemental et un défi pour la vitalité et l'économie de notre territoire.

Une commission d'enquête du Sénat chiffre à plus de

100 milliards d'euros par an le coût de la pollution de l'air en France, en dépenses de santé, absentéisme ou baisse des rendements agricoles, concluant ainsi que la pollution atmosphérique "n'est pas qu'une aberration sanitaire, c'est une aberration économique".

Le projet de VFCEA répond à cet enjeu. La ligne une fois électrifiée jouera un rôle important dans le transport de fret en France, désengorgeant les voies passant actuellement par la région parisienne.

Elle offrira de nouvelles perspectives aux industries de la façade atlantique ainsi qu'aux entreprises locales dans leurs relations avec l'Italie et l'Europe de l'Est.

La conséquence sera une économie de l'ordre de 188 500 TeC (tonnes équivalent carbone) en 30 ans par rapport au fonctionnement actuel au diesel.

EELV ne peut qu'adhérer à ce projet.

UNE AUTRE FAÇON DE VOIR LE TRAIN : LES THNS, AU SERVICE DES USAGERS

Les habitants, particulièrement ceux qui vivent éloignés des pôles urbains où se concentrent les activités et les services, ont besoin de se déplacer facilement pour leur travail, leurs études, les loisirs.

Ils plébiscitent des trains efficaces, confortables, nombreux et abordables.

Entre le tout TGV et les TER vieillissants, il faut repenser de manière globale le service public des transports et le rendre abordable pour les usagers, économique pour les collectivités et respectueux des espaces et des milieux naturels.

C'est pourquoi EELV développe depuis plusieurs années, une nouvelle vision du transport interurbain avec les THNS (Train à Haut Niveau de Service), qui pourraient assurer une desserte fine des territoires, avec des liaisons rapides, de proximité, au service des citoyens.

Ce train combine tous les ingrédients de la performance : dessertes fréquentes et cadencées,

confort et services à bord, avec connexion internet, service de restauration, arrivée en centre-ville, connexion avec les autres modes de transports, tarification accessible et lisible.

En permettant des correspondances plus rapides pour les bourguignons avec des ouvertures sur des lignes TER à l'ouest de la Bourgogne, à l'est de la région centre et vers Lyon, le THNS, est une nouvelle vision de l'aménagement du territoire et la VFCEA est un des éléments importants de ce projet global.

LE CHOIX D'UNE LIGNE TRANSVERSALE ET DE LA MODERNISATION DES RESEAUX

La VFCEA permet à la fois les liaisons de proximité pour la Bourgogne et de nouveaux trains d'intérêt national et international. Il faut sans attendre la réaliser dans sa globalité.

A ce jour il n'existe pas de liaison performante est/ouest entre la ceinture sud de Paris et la ligne Bordeaux - Toulouse - Montpellier - Marseille. La modernisation et l'électrification des 160 kilomètres de ligne entre Nevers et Chagny, couplée à la gare de correspondance TGV - TER du Creusot est donc une nécessité absolue.

Elle créera une grande transversale fret.

Elle permettra des correspondances entre les TER venant de l'Ouest de la Bourgogne et de l'Est de la Région Centre et les TGV vers Lyon ainsi qu'entre les TER venant de Chalon-sur-Saône et les TGV vers Paris.

Elle améliorera la transversale interrégionale voyageurs reliant Dijon à Tours ou Dijon à Orléans.

Elle favorisera les déplacements intercités et le développement des territoires du sud de la Saône-et-Loire.

Pour un maillage plus cohérent du territoire nous demandons la régénération de la ligne Nevers - Dijon empruntée quotidiennement par les étudiants, les patients qui se rendent au CHU, les professionnels. Nevers sera ainsi reliée non seulement à l'est et l'ouest de la France mais aussi à Dijon, sa capitale régionale.

CONCLUSION

La VFCEA ne doit pas être vue comme un complément à une nouvelle étoile du TGV. Nous n'avons pas les moyens de financer l'ensemble des TGV envisagés, prévus, désirés par des élus, et dans le même temps d'améliorer notre réseau, d'en renforcer la sécurité, les performances, pour contribuer au maillage d'un réseau ferroviaire cohérent.

Ainsi, la modernisation de la ligne Nevers - Chagny est une priorité. Couplée à une gare de correspondance TER - TGV à Montchanin, elle permettra de raccorder des lignes nouvelles aux lignes classiques pour les besoins du plus grand nombre et pour la desserte du territoire.

La commande politique doit changer pour répondre à ces besoins. Il faut repenser de manière globale le service public des transports pour qu'il soit adapté aux besoins des usagers, qu'il soit supportable économiquement pour les collectivités et qu'il soit respectueux de l'environnement.

La Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) est un projet indispensable pour le territoire et le climat !