



S'ENGAGER POUR CHACUN  
AGIR POUR TOUS

## Le Projet VFCEA, une opportunité à saisir

Très clairement l'URI Bourgogne Cfdt B-F-C soutient le projet VFCEA dans sa globalité. Les différents débats tant internes que dans le cadre du débat public ont forgé notre conviction que ce projet doit aller au terme de son processus.

Néanmoins la question prégnante qui se pose depuis quelques mois concerne le phasage du projet. Faut-il prioritairement commencer par le raccordement TGV-TER à Montchanin ou par la mise en œuvre d'un Fret ferroviaire avec l'électrification Nevers-Chagny ?

### A) UN ETAT DES LIEUX A AMELIORER

- Une ligne Nevers Chagny non électrifiée et de faible gabarit
- Moins d'1 train Fret par jour en moyenne
- 13 TER Dijon/Nevers (comprenant les 2 sens)
- Un temps de trajet Nevers/Dijon autour des 2 heures 30 mn
- Une augmentation du trafic route tant voyageur que transport de marchandises
- Une intermodalité insuffisante

### B) DES CONSTATS SOCIO-ECONOMIQUES AUX ENJEUX MULTIPLES

L'URI Cfdt Régionale constate :

**Des inégalités territoriales** de plus en plus criantes entre d'une part les citoyens qui bénéficient des évolutions économiques et numériques, d'un niveau de vie élevé, d'un environnement favorable à leur développement intellectuel et matériel (éducation, emploi, santé, transport) où les effets de la mondialisation ne sont pas perçus comme une menace mais comme une opportunité, ces populations vivent majoritairement dans une grande agglomération comme la métropole de Dijon en devenir ou des bassins économiques importants et dynamiques (axe Dijon Macon et Belfort) et d'autre

part tous ceux qui se sentent exclus du fait de ne pas être au bon endroit à la bonne époque.

Ce sont principalement les populations des zones rurales, des bourgs, des petites et moyennes villes, de notre région, marquées par la désindustrialisation des différents bassins industriels autrefois prospères, la perte ou la réduction des services publics et privés.

La prise en compte de ces éléments est essentielle pour comprendre le très fort processus de désespérance d'une partie de nos concitoyens.

**La nécessité environnementale** ne peut être évacuée car la transition énergétique n'est pas un choix mais une nécessité vitale pour l'humanité et nos choix d'aujourd'hui sont parties prenantes de l'héritage écologique que l'on laissera aux générations suivantes. Ainsi pas 1 euro de l'action publique ne peut être investi sans s'interroger si cette action contribue à un développement durable.

**Les enjeux multi scalaires** (locaux, régionaux, interrégionaux, nationaux, européens) doivent être pris en compte bien sûr en termes de transport mais aussi sur la question énergétique, la pollution, les émissions de GES  
C'est aussi une opportunité pour améliorer le report modal fret et voyageur, en phase avec les enjeux environnementaux et de la COP 21, les enjeux de sécurité des transports mais aussi de désenclavement de certains territoires prioritairement à l'ouest de la région.

**Le choix du fret en priorité** c'est aussi cette grande transversale est-ouest vers les grands ports français de l'Atlantique, mais c'est aussi une opportunité pour développer et expérimenter la création de clusters du fret ferroviaire sur des territoires volontaires avec des enjeux économiques innovants (filrière bois, énergies renouvelables) afin de changer de paradigme économique et s'engager dans une nouvelle ère de développement répondant aux enjeux de revitalisation économique aujourd'hui en souffrance.

**Prioriser l'électrification de** la ligne Nevers/Chagny et le fret, ferroviaire n'est pas antagoniste à une organisation des transports des personnes plus performantes en termes de sécurité, de confort et de durée de transport.

La création de la nouvelle grande région Bourgogne Franche-Comté augmente notablement les besoins de déplacement entre la capitale régionale mais aussi avec la Franche-Comté et l'ouest de la région et en particulier avec la Nièvre.

Les investissements sur la ligne doivent aussi se traduire par une nette amélioration perceptible par l'utilisateur. Les liaisons Nevers-Dijon en 2h ou Nevers - Besançon en moins de 3 heures sont possibles via quelques aménagements de dessertes et d'améliorations de certains points noirs. Les informations données pendant le débat public ont démontré cette faisabilité sans engager dans un premier temps des budgets colossaux. Une liaison améliorée entre les capitales régionales et l'ouest de la région sera aussi un acte fort contribuant et participant concrètement à la construction de la nouvelle grande région. Cela démontrera à tous, la volonté du Conseil Régional d'intégrer les territoires éloignés du cœur de la région et leurs habitants.

**La question du financement** n'est pas à négliger, la région, l'état, l'Europe sont parties prenantes du projet VFCEA. D'un coût global de 560 millions d'euros, 247 millions d'euros de crédit sont inscrits au contrat de plan Etat/Région Ce budget permettrait d'engager la première phase d'électrification Nevers/Chagny seule éligible à un financement européen.

### **C) LE CHOIX DE L'ELECTRIFICATION EN PREMIER**

Ce débat autour de la VFCEA et son intérêt démontré lors des débats publics par les différents acteurs de la société civile, élus politiques, usagers, prouvent s'il en était besoin de l'attente suscitée par ce projet. Les attentes des citoyens en terme économiques, sociales et écologiques sont grandes et il serait bon dans une société en quête d'un renouveau démocratique que le débat démocratique organisé ne soit pas qu'un lieu d'expression mais qu'il pèse aussi sur les décisions à venir.

Ainsi, prioriser l'électrification du tronçon Nevers-Chagny, dernier chaînon non électrifié de la VFCEA sera enfin l'aboutissement du projet global de sa partie électrification :

- Cette modernisation apportera une plus-value en termes de confort, de gain de temps pour les usagers et traitera positivement la mutation énergétique.
- L'électrification assurera un report modal fret et voyageur et améliorera la desserte des différents territoires.
- Seule cette phase finale d'électrification sera éligible aux fonds européens.
- Sa rentabilité socio-économique positive traduira une bonne utilisation des fonds publics.