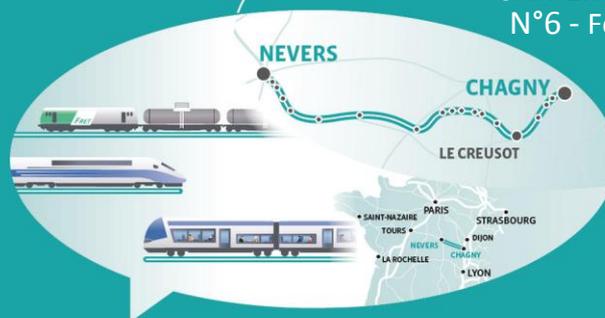


DÉBAT PUBLIC

VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



CAHIER D'ACTEUR

Un projet aux multiples enjeux
dont l'environnement est exclu

Le projet soumis à débat public, Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA), est complexe et composite. Il entend s'inscrire dans des politiques de transport européennes (Réseau TransEuropéen de Transport RTE-T) et nationales (SNIT, rapport Commission Mobilité 21). Ces politiques se déclinent au niveau local par la volonté de l'État et de la Région « *d'améliorer les liaisons transversales ferroviaires existantes Est-Ouest (VFCEA), pour disposer d'un axe performant reliant l'Europe centrale à la façade atlantique dans la logique communautaire de corridor; et à la façade méditerranéenne en prévoyant une interconnexion avec la ligne à grande vitesse LN1 Paris-Lyon-Marseille et les lignes du réseau régional et national.* » (CPER 2015-2020 p.15).

Les collectivités territoriales, quant à elles, font valoir leur propre politique d'aménagement et de transport et aussi le principe d'équilibre territorial en vue d'améliorer des dessertes locales sur l'axe Nevers-Dijon et un accès facilité à la LGV Paris-Sud-Est.

Le CPER 2015-2020 retient deux tranches fonctionnelles :

- **Hypothèse 1** (partie Est du projet VFCEA) : l'électrification de la VFCEA Chagny - gare TGV de Montchanin-Montceau-Le Creusot et son raccordement à la LGV Paris-Est-Sud. Cela permet un gain de 2 à 8 mn entre Strasbourg et Lyon (liaison Rhin-Rhône). Présentée comme « *une alternative pour un coût moins élevé (225 M€ CE 2014), à la réalisation de la dernière section de la seconde phase de la branche Est (Genlis - Auxonne)* » de la LGV Rhin-Rhône (CPER p. 17) ou une alternative « *voyageur* » à la branche sud du projet LGV Rhin-Rhône (DMO p. 39). Le trafic fret nécessite aussi l'équipement complet en GSMR.
 - **Hypothèse 2** : l'électrification complète de la voie ferrée Chagny - Nevers. La Communauté Urbaine du Creusot - Montceau (CUCM), souhaite une interconnexion TER/TGV, avec une gare située en face de la gare TGV actuelle, qui vient s'ajouter à la partie Est du projet (hypothèse 1).
- FNE Bourgogne** demande que l'opportunité de ce projet soit appréciée au vu des bilans sociaux-économiques et **environnementaux** de chacune de ses composantes.



FNE BOURGOGNE

FNE Bourgogne, créée en janvier 2014, est issue de Bourgogne Environnement Nature (BEN).

La fédération regroupe AOMSL 71, CAPEN 71, CDPN 71, CAPREN (Côte d'Or), LPO (Nièvre), Yonne Nature Environnement.

Elle a pour objet la protection de la nature dans une perspective de développement durable entendu comme la recherche d'un équilibre entre progrès social, efficacité économique et défense de l'environnement.

FNE Bourgogne défendra ici comme ailleurs l'intérêt général.

Contact :

FNE Bourgogne
c/o Maison des Associations
BP A9
2 rue des Corroyeurs
21000 DIJON
presidence@fnebourgogne.org
Tel : 06 32 41 46 88

UN DEBAT PUBLIC POUR APPRECIER L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

Ce projet repose pour l'essentiel sur la modernisation des infrastructures existantes et comporte également l'aménagement de nouvelles infrastructures dans le périmètre de la gare TGV Montchanin-Montceau-Le Creusot (raccordement à la LGV, gare d'interconnexion TER/TGV).

Le débat public est le moment privilégié pour mettre en œuvre, de manière exemplaire, la séquence **Éviter, Réduire, Compenser (ERC)** érigée en principe par la loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages. L'objectif d'absence de perte nette de biodiversité, voire de gain, fixé par cette loi impose d'examiner toutes ses composantes du projet et d'étudier l'opportunité de chacune d'elle.

L'évitement n'est réellement possible que si des solutions alternatives, répondant aux besoins identifiés, sont étudiées très en amont. Ainsi, le MO doit accepter que chacune des composantes du projet soit amendable pour que le débat public produise ses effets. La notion de développement durable suppose un équilibre entre les 3 piliers sociaux, économiques et environnementaux. Force est de constater, que les enjeux environnementaux ne sont pas un élément d'appréciation de l'opportunité du projet.

DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX RELEGUES EN ARRIERE PLAN

Une occasion manquée. Le MO n'a pas ignoré l'aspect environnemental du projet, mais l'a abordé selon une approche obsolète alors que le contexte était propice à une démarche innovante.

Conformément à sa culture, la SNCF n'a pas conféré à la dimension environnementale du projet, un statut égal à celui des enjeux techniques, économiques et financiers. Ces enjeux environnementaux ont été relégués au rang de questions connexes ou secondaires à résoudre ultérieurement dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre, postérieurement à l'éventuelle décision de faire, qui serait prise après le débat public.

Or la modernisation/réactivation d'une voie ferrée ancienne et sommeillante de 160 km, reliant la vallée de la Loire au Val de Saône par les confins Sud du Parc régional du Morvan au travers ou en limite de milieux naturels, d'habitats ou d'écosystèmes sensibles souvent protégés, représentait pour la SNCF une opportunité idéale pour rompre avec un mode opératoire révolu.

Les particularités de ce projet emblématique justifiaient de donner à l'évaluation des enjeux environnementaux la place légitime qui lui revient dans le processus de conception et d'élaboration d'un projet de ce type. D'autant que cette voie est appelée à délester une partie du trafic de fret transitant actuellement en région parisienne, via le corridor ferroviaire n° 4 Atlantique. Ce projet induit de grands travaux sur 160 km pendant plusieurs années, avec d'importants préjudices à l'environnement.

Le MO fait valoir qu'il a fait établir, dans le cadre des études préliminaires, un « état des lieux » à grosses mailles (à dominante cartographique) des enjeux environnementaux « humains » et « naturels » sur l'ensemble de l'emprise de la voie.

Cette étude qui mixe toutes les approches environnementales a le mérite d'exister. Mais elle ne porte que sur une bande de 300 m de part et d'autre de l'axe de la voie actuelle et sur 160 km, en traversant successivement, d'Ouest en Est, 5 grands ensembles géographiques très différents avec chacun des enjeux environnementaux spécifiques et sensibles : la vallée de la Loire, le massif du Morvan, la montagne Autunoise, l'ancien bassin minier et la vallée de la Dheune.

L'inventaire, descriptif et sommaire, se nourrit d'informations très générales et ne permet pas de poser de vrais diagnostics. Le MO, conscient de ce déficit d'analyse, renvoie aux études d'impact ultérieures à réaliser dans le cadre de l'élaboration du projet définitif si la décision est prise de le poursuivre. Mais pour l'heure, il est impossible concrètement de mesurer les risques et enjeux ayant trait à la biodiversité (faune et flore), les atteintes aux espaces boisés et zones humides, d'évaluer les nuisances de toute nature auxquelles seront exposées les populations, (bruit et destruction du paysage...).

FNE Bourgogne se doit d'alerter l'opinion sur cette menace qui est susceptible de contrebalancer, au plan environnemental, les avantages de l'électrification, et plus largement l'intérêt socio-économique incontestable du projet, tel qu'il ressort des informations communiquées par le MO. De même, on ne peut que déplorer la faible part du report modal dans les prévisions du trafic attendu, ce qui est décevant : en termes de développement durable.

Enfin il ne peut être passé sous silence, l'incompatibilité entre l'irruption d'un important trafic de fret dans l'étroite vallée de la Dheune et la poursuite de sa reconversion touristique, ainsi que le respect des engagements pris par la France envers l'UNESCO en faveur de la conservation durable des « Climats de Bourgogne ».

Dans ce contexte de haute sensibilité environnementale une analyse critique des différentes composantes du projet s'impose.

DES ALTERNATIVES A ETUDIER AU VU DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

La commission Mobilité 21 - Pour un schéma national de mobilité durable - le rappelle : « *Pouvoir se déplacer vite, partout et à moindre coût, pouvoir consommer à bas prix des produits du monde entier est devenu naturel. Pourtant, plus que jamais, les questions environnementales et les enjeux du changement climatique amènent à reconsidérer ces questions de mobilité pour prendre en compte les nécessaires transitions écologiques et énergétiques* ».

Cela suppose d'examiner en amont chaque besoin en s'interrogeant sur la meilleure façon de le satisfaire et de substituer à une logique « **projet** » une logique « **système** » qui intègre les différents modes de transport.

1 - Un raccordement de la VFCEA à la LGV Paris-Sud-Est fragile, saturée et perturbée !

Cet équipement qui entend répondre à un enjeu « voyageur grande distance » sur l'axe Rhin-Rhône n'est pas à même de remplir cette fonction tant la LGV Paris-Sud-Est est saturée et le nœud ferroviaire lyonnais engorgé. En pratique seulement 3 TGV Rhin-Rhône peuvent

s'insérer sur la ligne Le Creusot TGV – Lyon, sans desservir pour autant la gare TGV du Creusot. Sur les 3 TGV de l'axe Strasbourg-Lyon, 2 s'arrêteront à Dijon au détriment des arrêts prévus à Chalon-sur-Saône et Mâcon sur la voie Paris Lyon Marseille actuellement utilisée (DMO p. 36).

La résorption du goulot d'étranglement lyonnais a été identifiée comme une priorité par la commission Mobilité 21 mais elle ne sera pas effective ni à court ni à moyen terme. Pourquoi, dans ce contexte retenir en première hypothèse le raccordement de la VFCEA à la LGV Paris-Sud-Est alors même que le bilan socio-économique est négatif ? D'autres enjeux méritent tout autant l'attention.

« *Ce raccordement affecterait un peu plus l'exploitation de la ligne et la rendrait plus fragile* » suivant les propos tenus par Didier Robles, directeur de projet SNCF Réseau. Gagner quelques minutes pour perdre en régularité dégraderait le service rendu aux usagers, de plus le bilan socio-économique est négatif. D'autres enjeux méritent tout autant l'attention.

2 - La modernisation de la VFCEA de Chagny à Nevers : un patchwork d'enjeux internationaux, nationaux, régionaux et locaux à arbitrer et des actions à prioriser

Le transport de marchandises sur l'axe Est-Ouest répond à des enjeux essentiellement internationaux et nationaux. L'électrification et la mise au gabarit de la VFCEA permettrait de relier les grands corridors de marchandises Nord/Sud pour délester le passage actuel par l'Île de France et pour répondre à des besoins de transport de marchandises entre la façade atlantique (ports de Nantes, St Nazaire et Bordeaux) et les axes Saône-Rhône et Rhin. Cependant, le report modal, estimé à 60 camions/j, est négligeable puisqu'il correspond à un 1/4 d'heure de trafic sur la RCEA côté Allier. Le bilan socio-économique, qui intègre le trafic voyageur, est légèrement positif alors même que les impacts environnementaux - hors bilan carbone et nuisances sonores - ne sont pas pris en compte. Comment quantifier l'impact paysager de l'électrification d'une voie ?

3 - Le transport de voyageurs sur l'axe Est-Ouest : des enjeux régionaux et locaux mis en lumière par le débat public

Nevers-Dijon en 2 h : l'électrification permet des gains de temps par l'accélération même, à condition d'améliorer la ligne et résorber les points noirs dont le passage à niveau de Mesvre qui impose un fort ralentissement. Ceci fait l'objet d'une « *expertise complémentaire sur la réfection de la voie entre Nevers et Chagny* ». Elle s'inscrit dans une logique de simple bon sens qui consiste à tirer le meilleur parti des installations existantes avant d'envisager des aménagements plus conséquents.

Autun - Gare TGV par chemin de fer :

« La réouverture, l'adaptation et la modernisation de la ligne Autun - Etang-sur-Arroux permettant le lien entre Autun, la VFCEA et la gare TGV par chemin de fer » a fait l'objet d'une délibération du conseil municipal d'Autun (19 12 2016). Cette demande aurait pu être intégrée au projet VFCEA et être appréciée au vu de son bilan socio-économique et environnemental.

Gare de correspondance VFCEA à proximité de la gare TGV du Creusot :

La proposition de la Communauté Urbaine du Creusot-Montceau (CUCM) est une alternative à la gare en impasse proposée par le MO. Son bilan socio-économique, effectué par le bureau d'étude de la CUCM est positif : il mérite d'être consolidé par le MO sur des bases qui permettent de comparer les deux solutions.

En effet, la démarche de la CUCM a le mérite d'intégrer les différents modes de transport ce qui fait défaut à l'approche « **projet** » de la VFCEA.

Cependant, la logique multimodale suivie par la CUCM pourrait s'appliquer à la liaison entre les gares de Montchanin et du Creusot TGV. Quel temps mettrait un Chronobus pour assurer cette liaison si le trajet est aménagé à cet effet ? C'est une solution assimilable aux navettes d'aéroport qui relient les différents terminaux.

Elle permettrait d'économiser plus de 120 M d'€ qui pourraient utilement contribuer à financer la réfection de la VFCEA entre Nevers et Montchanin.

De plus le raccordement prévu par la CUCM ferait en partie doublon avec le raccordement long ou court de SNCF Réseau, seule la simplification de la gare d'interconnexion (2 voies au lieu de 4 en utilisant des infrastructures existantes : 1 voie en gare TGV et 1 voie en gare du Creusot) serait à considérer pour la réduction des coûts et des impacts environnementaux, si la solution d'une gare d'interconnexion était retenue.

France Nature Environnement Transport et mobilité durables

« C'est par une meilleure articulation, un meilleur aménagement du territoire et une offre de transport multi et intermodale, adaptée selon les contextes géographiques et les besoins de chaque usager, que se mettra en place une mobilité durable ».

Gardons à l'esprit que le principal enjeu pour les correspondances est la ponctualité des trains ! Un voyageur assuré d'avoir sa correspondance TER/TGV accepterait facilement d'emprunter une navette sur 5 km. Cette alternative présenterait un grand intérêt environnemental (zones humides, ressource en eau, biodiversité, bocages entre Ecuisses et la gare TGV).

CONCLUSION

Pour s'inscrire dans une démarche de mobilité durable, le projet VFCEA doit accorder à l'enjeu environnemental une place équivalente à celle des enjeux socio-économiques. Le transport de marchandises et de voyageurs « longue distance » ne peut se concevoir sans respecter l'équilibre des territoires : les Saône-et-Loiriens n'entendent pas rejoindre le sort des Icaunais qui, après avoir payé les TGV, ne peuvent plus les emprunter. L'équilibre et l'équité sont à rechercher dans une approche « **système** » et non pas dans une approche « **projet** ».