

Compte rendu de réunion

Interlocuteur(s)	Rencontre et visite terrain avec M. et Mme MULOT , M. et Mme DURET , riverains, et M. PEETERS , Président de l'association CoDéVaD
Objet	Débat public VFCEA – Visite terrain spécifique aux lieux-dits Les Morins et La Sapinette – Aménagements projetés par le maître d'ouvrage
Date	08/03/17
Présents	Mme Isabelle BARTHE , Membre de la CPDP M. Laurent MAZZUCHELLI , Directeur de projets, SNCF Réseau Mme Adeline DORBANI , Directrice Pôle Environnement et Développement Durable, SNCF Réseau
Destinataires	CPDP
Rédacteur	I. BARTHE / S. ROLAND

Cette rencontre fait suite à l'expression d'une demande précise des riverains, formulée lors de précédentes rencontres du débat public, concernant une visite de terrain spécifique aux lieux-dits Les Morins et La Sapinette, afin que le maître d'ouvrage explique et présente, sur site, les différents tracés et les impacts potentiels du raccordement projeté à la LGV sur les propriétés de ces deux familles.

Introduction :

Mme Barthe rappelle le statut de cette rencontre dans le cadre du débat public, avec la présence de la CPDP et la rédaction d'un compte-rendu qui sera publié, par souci de transparence.

M. Mazzucchelli indique que la demande des citoyens et une rencontre de ce type enrichit le projet et permet d'améliorer la vigilance du maître d'ouvrage sur les impacts particuliers, dans le cas où le projet se poursuit vers la phase de déclaration d'utilité publique.

Les riverains, notamment les époux Mulot et M. Peeters, regrettent de n'avoir eu connaissance que tardivement du débat public et du contenu du projet de la SNCF Réseau.

M. Peeters, appuyé par MM Mulot et Duret, signale qu'il a été constaté par l'Association Codevad que, au 28 janvier 2017, sur la vallée de la Dheune, moins d'un tiers des habitants étaient informés du projet. Une rétention d'information par les mairies et la presse est soupçonnée (notamment envers le Journal de Saône-et-Loire et le site Creusot-Info) ».

Mme Barthe rappelle le cadre du débat et les mesures prises pour informer le public, notamment l'appui et le relais par les mairies ainsi que de l'information à destination de la presse.

Présentation et échanges sur les aménagements envisagés dans le cadre du projet :

M. Mazzucchelli présente les aménagements envisagés sur les deux secteurs, cartes et schémas à l'appui (ci joint). Notamment le viaduc de franchissement de la LGV au niveau du lieu-dit Les Morins, avec les deux hypothèses de raccordement court et long.



Le maître d'ouvrage précise que l'expression « pas d'impact sur les habitations » employée lors de la visite terrain et de l'atelier du 28 janvier était à comprendre au sens de « pas de bâtiments d'habitation touchés » mais cela n'exclut pas des impacts potentiels variés (visuels, fonciers, sonores, ensoleillement...).

Dans le cadre de cette rencontre, il revient avec une approche plus fine sur les aménagements et les améliorations qu'il serait possible de mettre en œuvre pour limiter les effets, si le projet se poursuit :

- **Lieu-dit Les Morins : emprise et géométrie du remblai**

En clair, il apparaît que le raccordement court serait moins impactant pour Les Morins car le viaduc de franchissement serait plus éloigné de l'habitation des époux Mulots et moins impactant pour la zone humide en contrebas de la maison.

Une solution de raccordement sur la LGV moins impactante pour les riverains, plus au nord du lieu-dit Les Morins, a été évoquée à la demande des époux Mulot. Le maître d'ouvrage explique la raison pour laquelle cette hypothèse n'a pas été retenue : déplacer le franchissement de la LGV plus au nord du lieu-dit génèrerait des impacts plus marqués sur les milieux naturels (notamment l'étang de Montaubry), un linéaire d'infrastructure plus long, et des coûts plus importants. Les solutions envisagées offriraient, selon le maître d'ouvrage, un certain compromis entre les effets recherchés par le projet et les impacts sur l'environnement (humain, naturel).

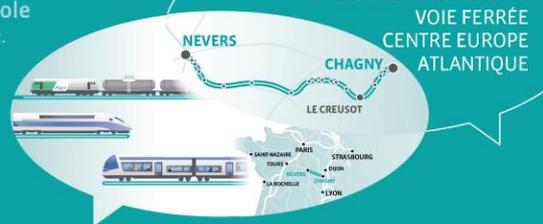
- **Lieu-dit La Sapinette : éviter l'impacter foncier direct sur la propriété**

Les époux Duret ont pour objectif que les aménagements ne touchent pas leur propriété, la ligne LGV se situant en déblai à quelques mètres de leur terrain. Le maître d'ouvrage explique alors avoir comme objectif une limitation de l'emprise du déblai, en réalisant un soutènement partiel de celui-ci avec un mur, ce qui permettrait de ne pas empiéter sur la limite actuelle de propriété. Il précise également qu'un déplacement de voirie (pont de franchissement de la LGV légèrement au nord de la propriété) serait à prévoir pour permettre la réalisation d'un déblai plus large (l'objectif est de faire passer 4 voies supplémentaires dans ce secteur).

Les époux Duret exposent leurs inquiétudes et interrogations sur les impacts sonores, visuels et hydrauliques (présence d'un puits sur leur propriété, dont le niveau a déjà baissé sur les dernières années). Le maître d'ouvrage explique que les aménagements projetés n'auront pas pour effet de faire descendre plus bas qu'actuellement le niveau de la plateforme ferroviaire, et que dès lors, les nappes phréatiques et sources ne seraient pas impactées.

M. Peeters, au nom de l'Association Codevad, a contesté la pertinence de regrouper trop de fonctionnalités différentes au sein d'un seul projet. Selon lui, ce mélange des genres nuit à la lisibilité du projet et à la capacité du public d'en apprécier, par fonctionnalité, la rentabilité socio-économique.

Les riverains ont également avancé des questions sur les mesures compensatoires qui seraient mises en œuvre au regard d'une éventuelle dépréciation de leurs biens immobiliers.



Le maître d'ouvrage n'a pas été en mesure d'apporter des précisions sur les types de mesures compensatoires pouvant venir atténuer cette dépréciation. Néanmoins, du fait de l'absence de règles préétablies dans ce domaine, il a cité des exemples de négociation à l'amiable possibles, déjà menées au cas par cas lors d'autres projets d'infrastructures ferroviaires.

M. Peeters, au nom de l'Association Codevad, pose la question du chiffrage des travaux à engager pour les mise au gabarit, les modifications des ouvrages d'art ainsi que des mesures compensatoires que l'association estime très élevées en fonction du nombre d'habitations et de propriétés potentiellement impactées.

Le maître d'ouvrage répond qu'il s'agit d'appliquer des ratios qui sont intégrés dans des provisions pour risques, mais que le budget devra être affiné au stade des études d'impacts si le projet se poursuit.

Conclusion :

Enfin des questions sur le calendrier du débat public et sur celui du projet à l'issue de la période de débat public ont été posées. Mme Barthe a alors rappelé la procédure de débat public à l'issue de la clôture de celui-ci (la CPDP et la CNDP publient compte-rendu et bilan sous deux mois, après cette publication, le maître d'ouvrage dispose de trois mois pour publier sa décision motivée sur les suites qu'il donne à son projet). Il est alors rappelé que le projet reste suspendu jusqu'à la publication de la décision du maître d'ouvrage.

Les priorités (phasage) du projet ont également été questionnées. Le maître d'ouvrage a alors rappelé la gouvernance du projet qui implique une prise de décision collégiale entre les divers partenaires financiers.

M. Peeters et les époux Duret ont demandé comment la concertation et la transparence se mettraient en place après le débat public.

Mme Barthe a expliqué les récentes dispositions de concertation post-débat avec un garant nommé par la CNDP¹. Ainsi, le maître d'ouvrage ne piloterait pas seul la concertation avec les élus des collectivités concernées. Les riverains pourront saisir le garant s'ils estiment ne pas être associés à ce processus post-débat.

A l'issue du temps d'échange, une visite sur les lieux des aménagements aux lieux-dits concernés a été réalisée.

¹ Précisions : Du fait d'une saisine de la CNDP pour le projet VFCEA antérieure à l'entrée en vigueur de ces nouvelles dispositions, la nomination d'un garant ne sera pas systématique. Néanmoins, dans leurs conclusions, la CPDP et la CNDP pourront conseiller la mise en place d'un garant pour la suite de ce projet, tout comme le maître d'ouvrage pourra également la solliciter.

Viaduc biais
long de 70 à 90 m
(suivant la variante
de raccordement)

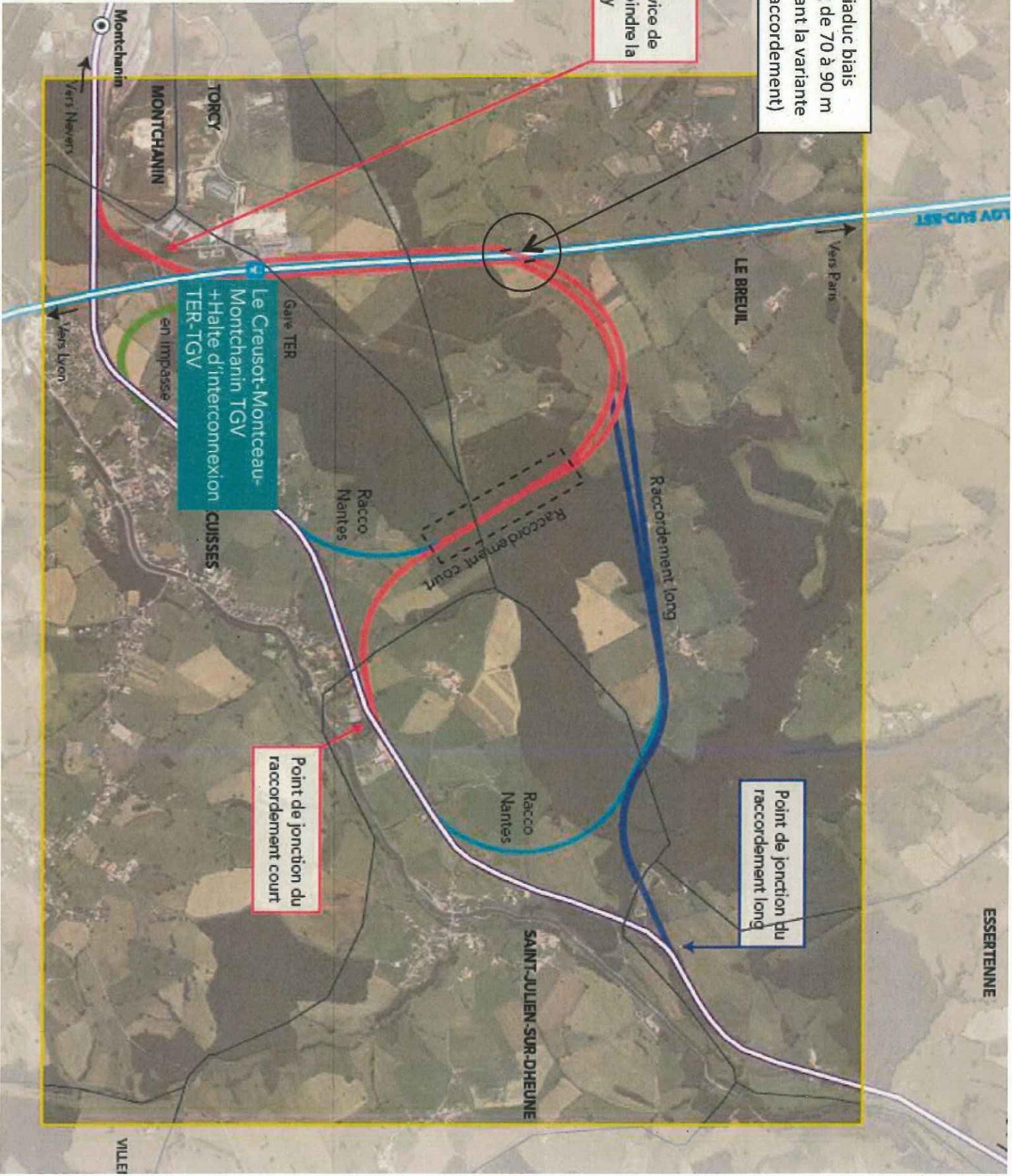
Utilisation de l'actuel
raccordement de service de
Montchanin pour rejoindre la
ligne Nevers - Chagny

Point de jonction du
raccordement long

Point de jonction du
raccordement court

Le Creusot-Montceau-
Montchanin TGV
+ Halte d'interconnexion
TER-TGV

- LÉGENDE**
-  Périmètre cartographique
 -  Limite communale
 -  Réseau ferré
 -  Gare principale
 -  Gare TGV
 -  LGV Sud-Est
 -  Ligne Nevers - Chagny
 -  Traces du raccordement étudiés
 -  Raccordement long
 -  Raccordement court
 -  Raccordement Nantes
 -  Accès gare en impasse
 -  Tunnel (option)



Tracé et emprise EP préliminaire 2015

Ouvrage de franchissement de la LGV
 $l \approx 90m$

Les Morins

Remblais 19m

Pied de remblai

Zone de remblais

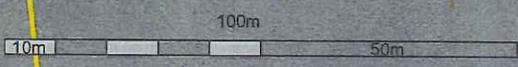
Nouvelle voie de raccordement

Ligne à Grande Vitesse

Nouvelle voie de raccordement

Nouvelles voies TER

- Raccourci -



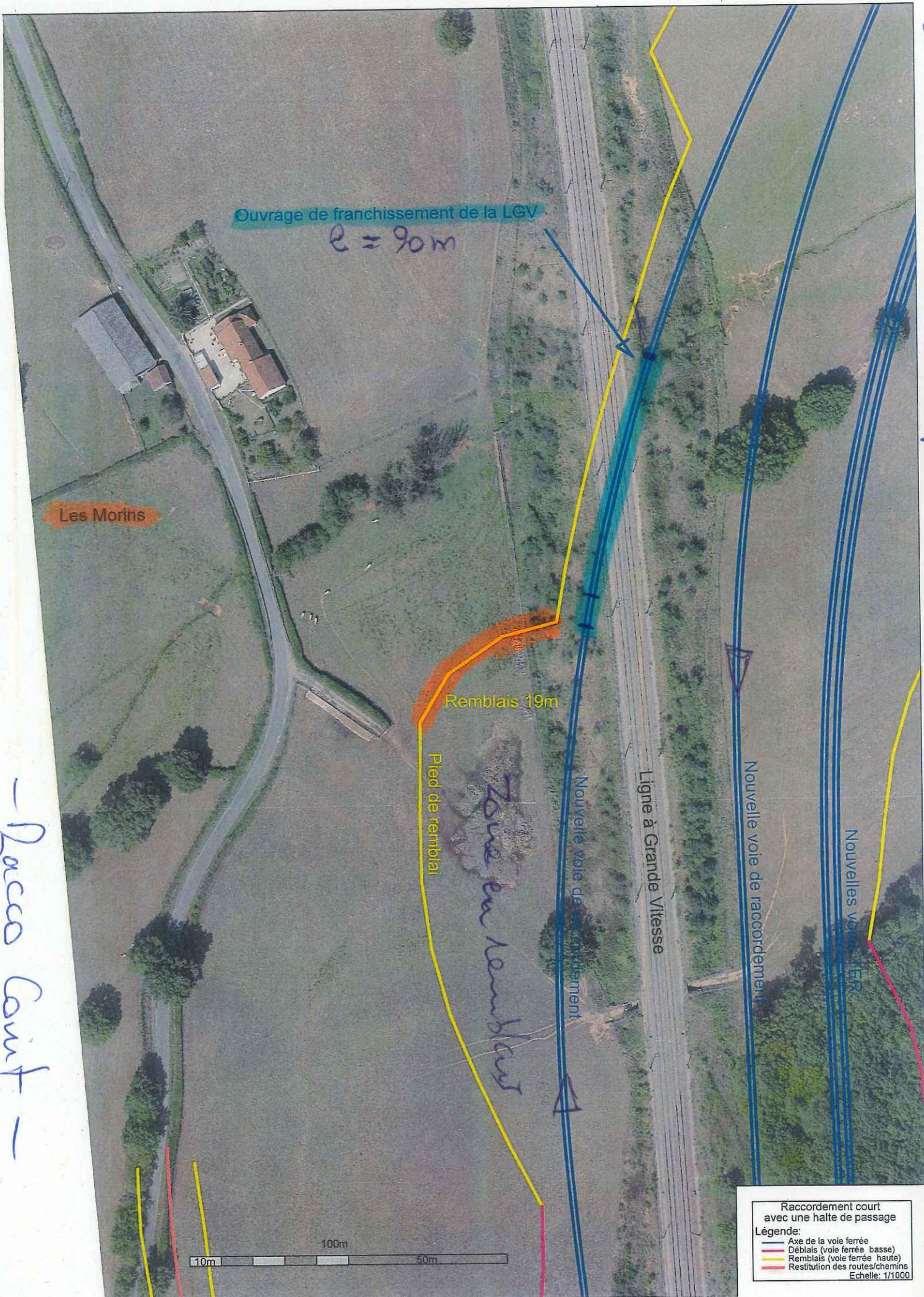
Raccordement court avec une halte de passage

Légende:

- Axe de la voie ferrée
- Déblais (voie ferrée basse)
- Remblais (voie ferrée haute)
- Restitution des routes/chemins

Echelle: 1/1000

Solution EP avec **neuf** pied de remblais



Ouvrage de franchissement de la LGV
 $e = 90m$

Les Morins

Remblais 19m

Pied de remblai

Zone en remblais

Nouvelle voie de raccordement

Ligne à Grande Vitesse

Nouvelle voie de raccordement

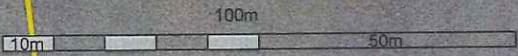
Nouvelles voies TER

Raccordement court
avec une halte de passage

Légende:

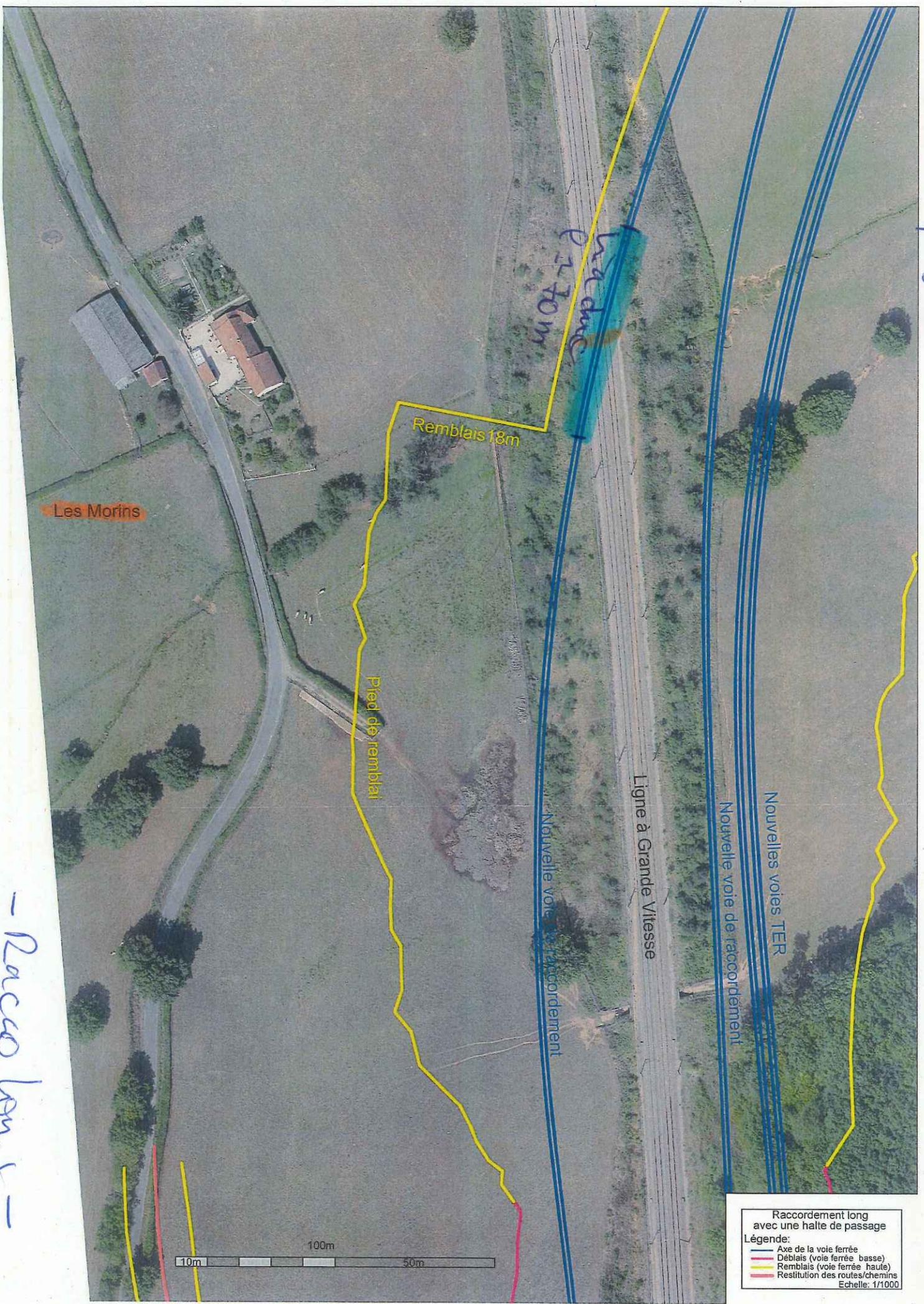
- Axe de la voie ferrée
- Déblais (voie ferrée basse)
- Remblais (voie ferrée haute)
- Restitution des routes/chemins

Echelle: 1/1000



- Pasco Couff -

Halte et emprise EP.



Raccordement long
avec une halte de passage

Légende:

- Axe de la voie ferrée
- Déblais (voie ferrée basse)
- Remblais (voie ferrée haute)
- Restitution des routes/chemins

Echelle: 1/1000

- Raccos longs -

Les Morins

Remblais 18m

Pied de remblai

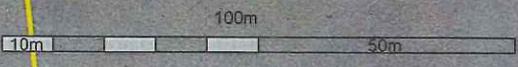
Halte
P. 270m

Ligne à Grande Vitesse

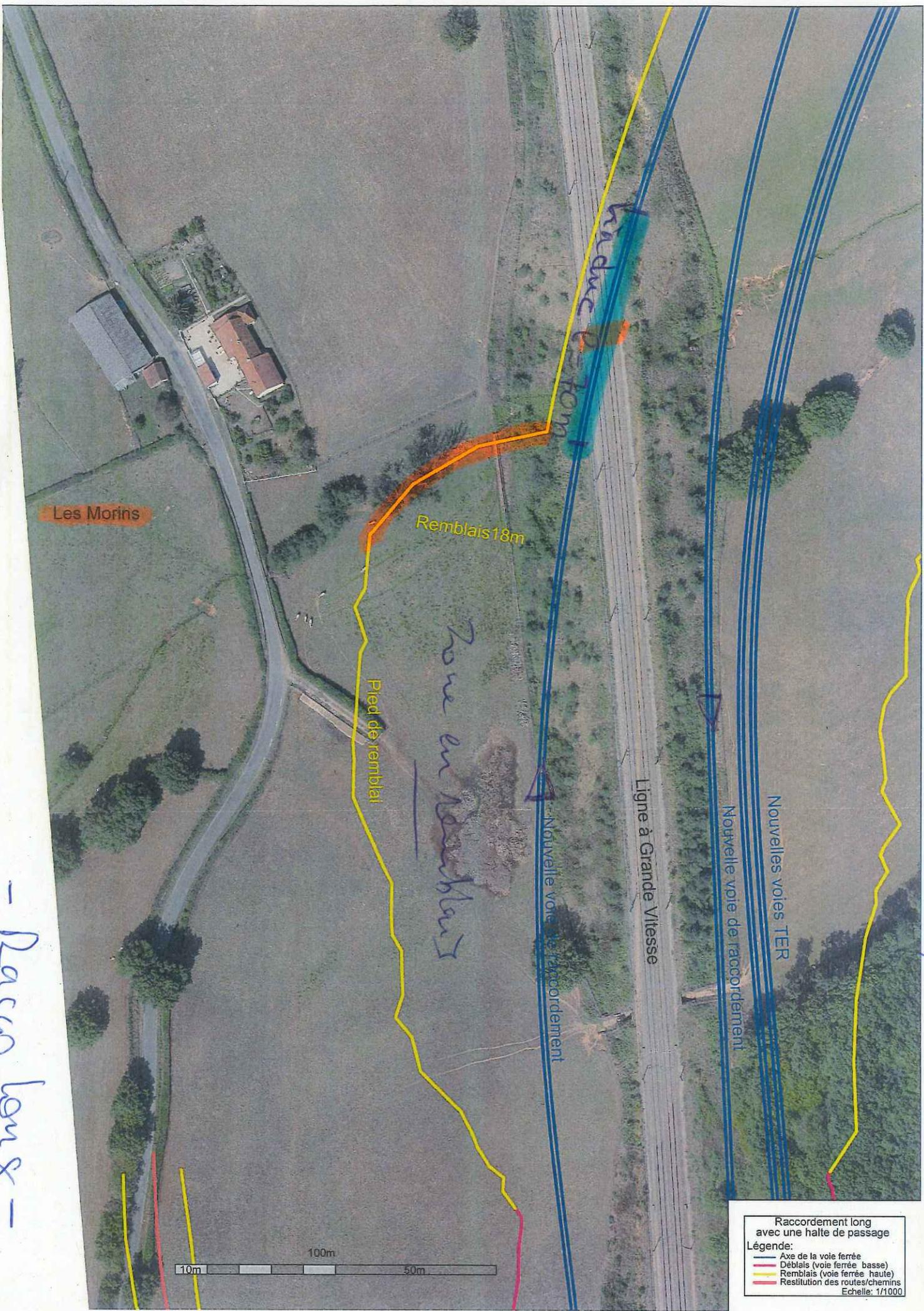
Nouvelle voie de raccordement

Nouvelles voies TER

Nouvelle voie de raccordement



Solution EP avec aménagement pied de remblais (Recul)



Raccordement long
avec une halte de passage

Légende:

- Axe de la voie ferrée
- Déblais (voie ferrée basse)
- Remblais (voie ferrée haute)
- Restitution des routes/chemins

Echelle: 1/1000

Zone en remblais

halte de passage

Remblais 18m

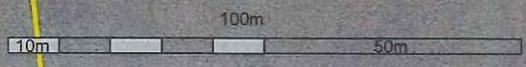
Pied de remblai

Les Morins

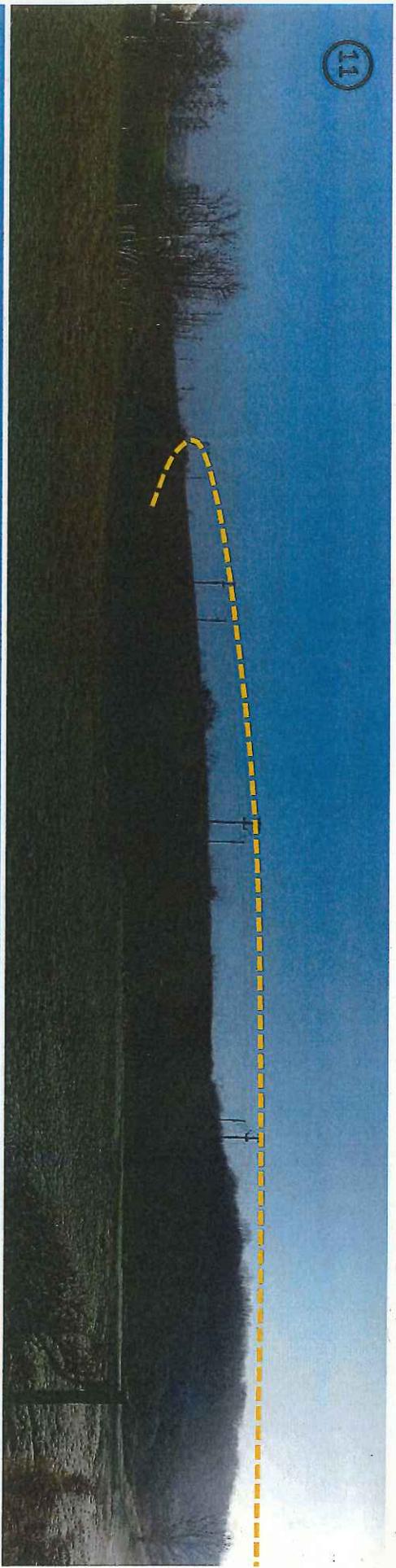
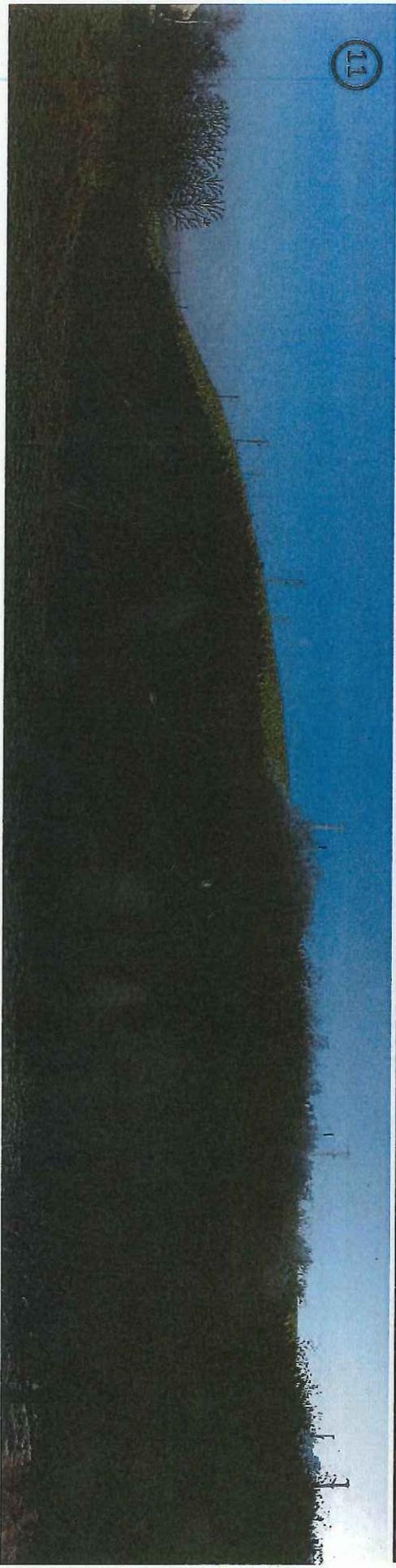
Ligne à Grande Vitesse

Nouvelle voie de raccordement

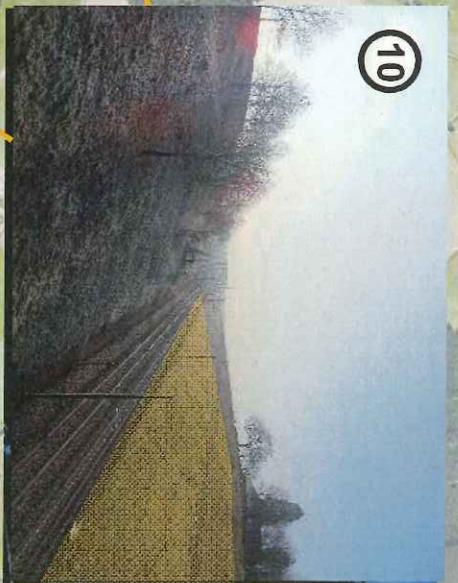
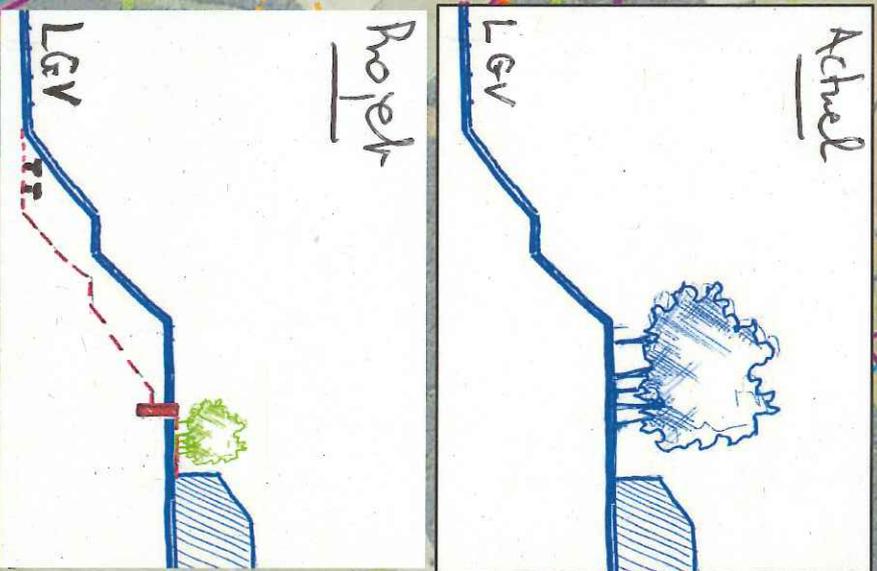
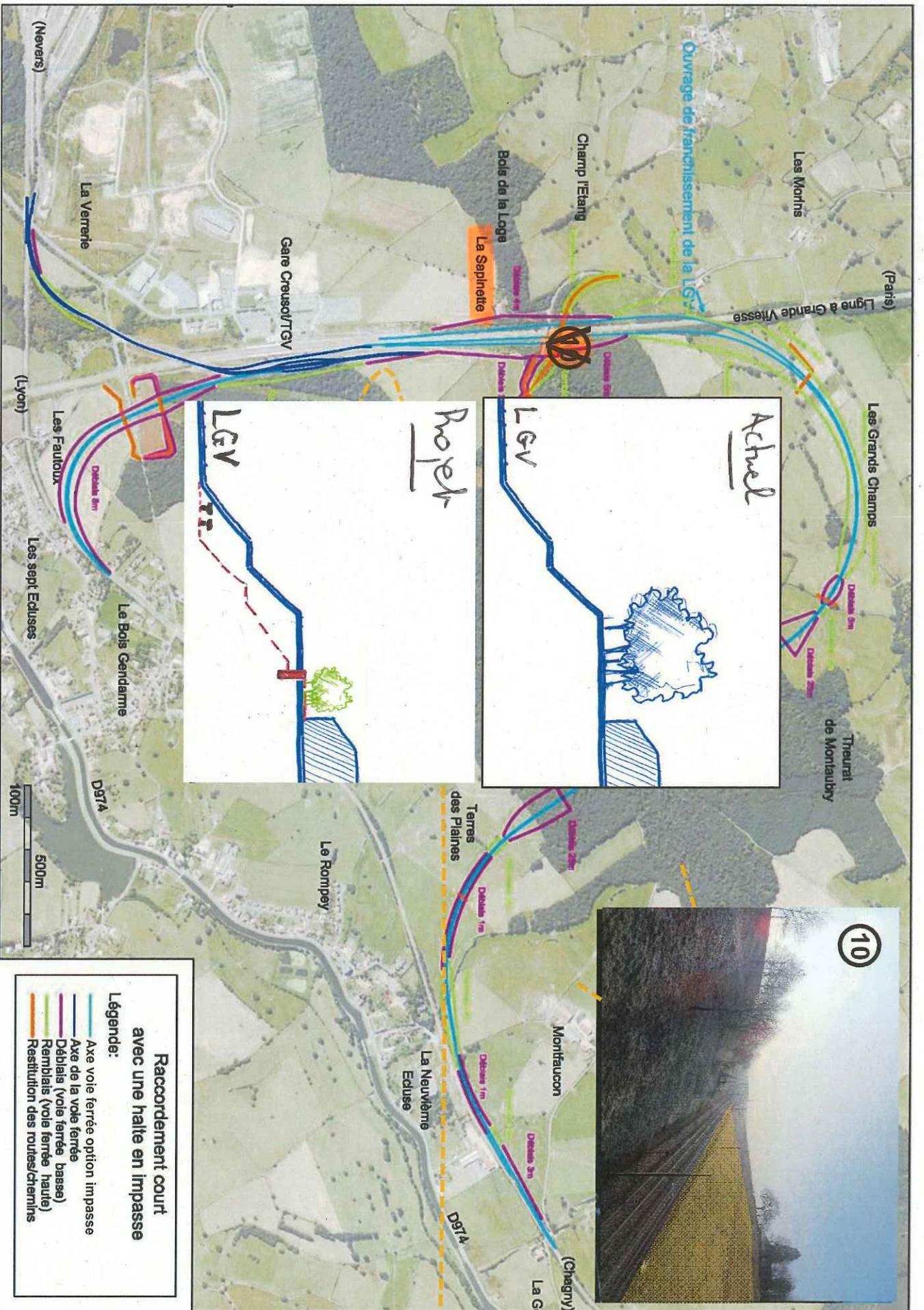
Nouvelles voies TER



- Raccos longs -



Présentation - Emisses - Le 28 juin 2017



La Sapinette



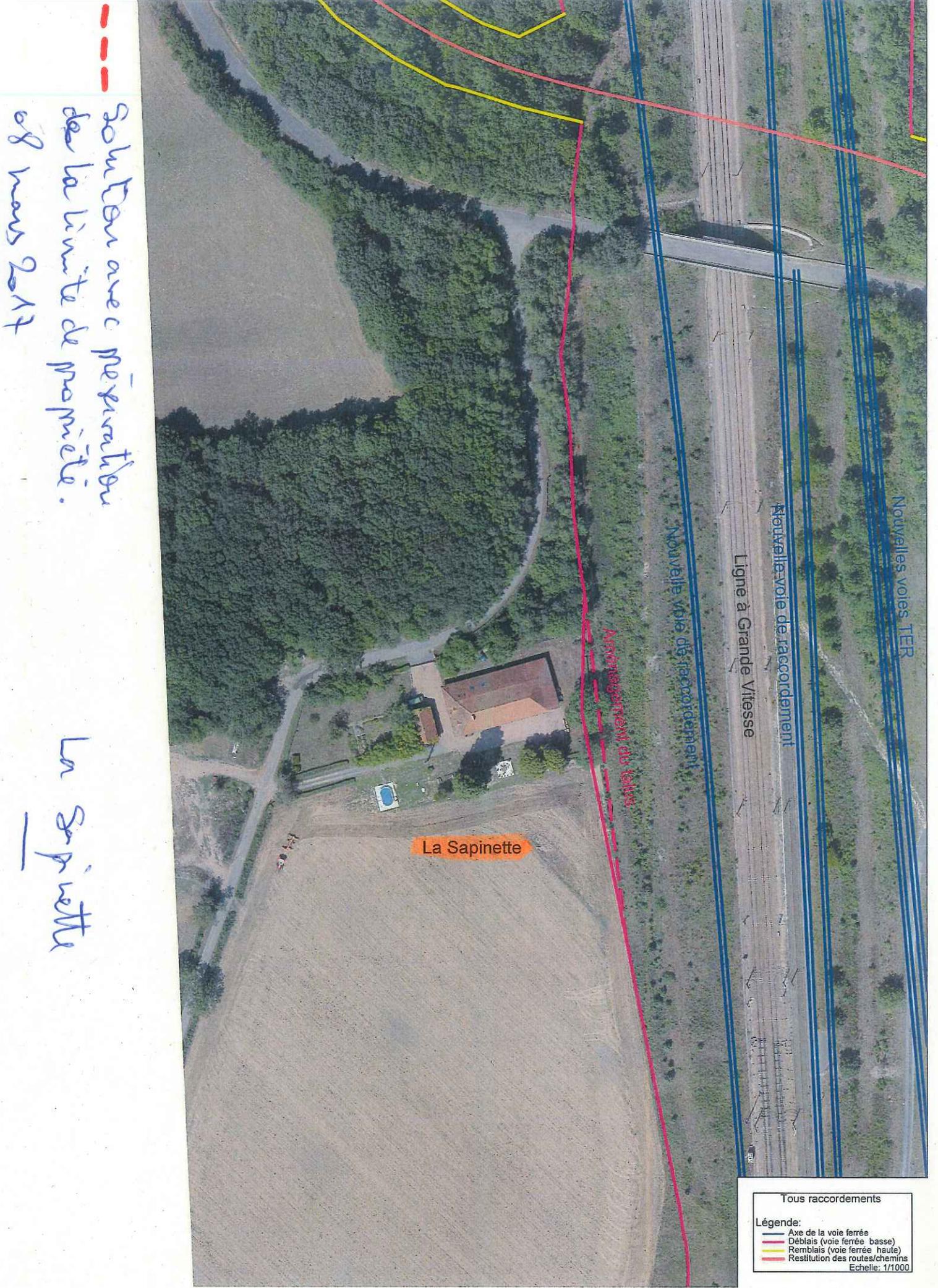
La Sapinette

Tous raccordements

Légende:

- Axe de la voie ferrée
- Déblais (voie ferrée basse)
- Remblais (voie ferrée haute)
- Restitution des routes/chemins

Echelle: 1/1000



--- Solution avec préservation de la limite de propriété. cf nous 2017

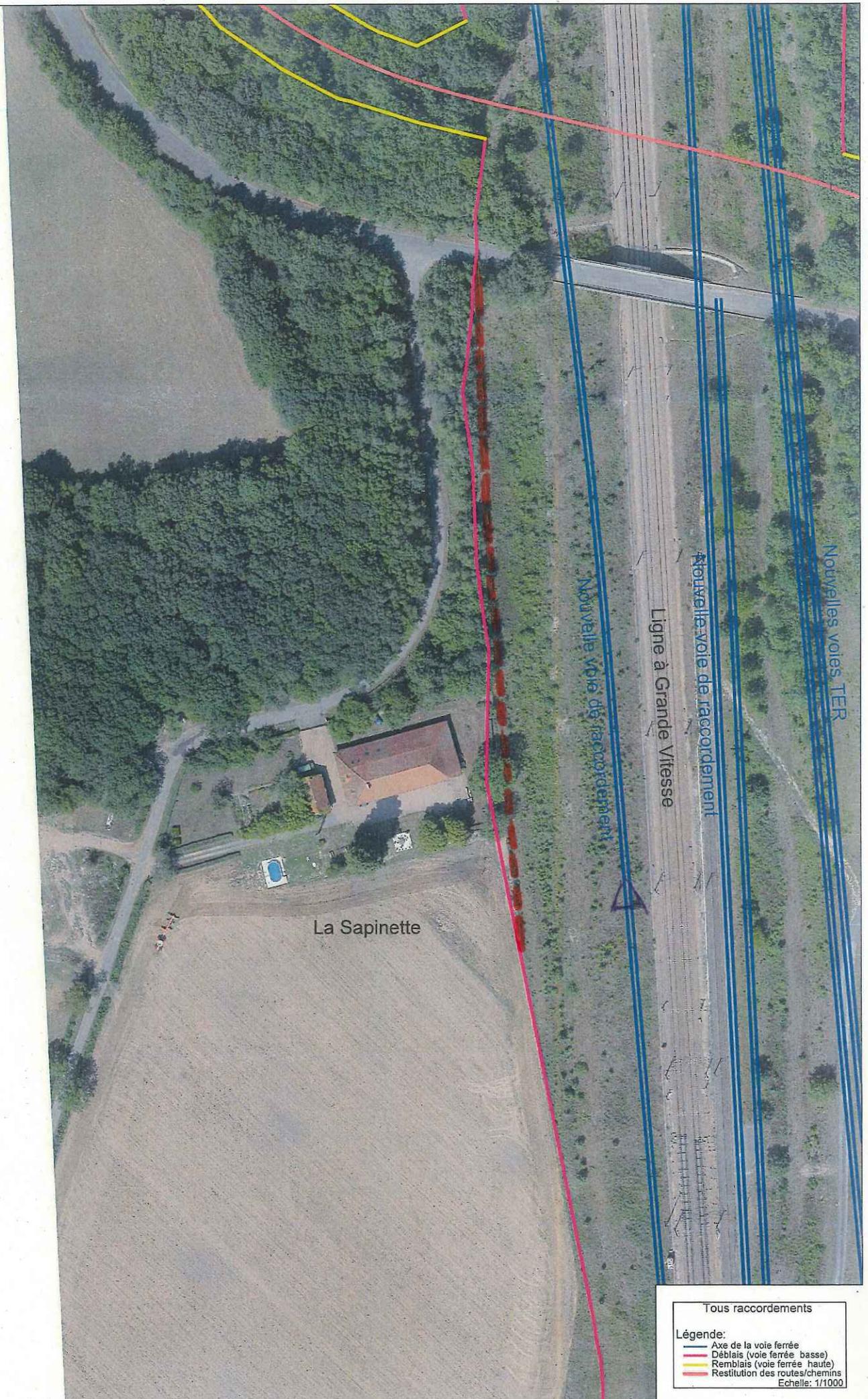
La Sapinette

Tous raccordements

Légende:

- Axe de la voie ferrée
- Déblais (voie ferrée basse)
- Remblais (voie ferrée haute)
- Restitution des routes/chemins

Echelle: 1/1000



Tous raccordements

Légende:

- Axe de la voie ferrée
- Déblais (voie ferrée basse)
- Remblais (voie ferrée haute)
- Restitution des routes/chemins

Echelle: 1/1000

La Sapinette

Nouvelles voies TER

Nouvelle voie de raccordement

Ligne à Grande Vitesse

Nouvelle voie de raccordement

Solution avec préservation des boisements
 et de la propriété.
 08 mars 2017.

La Sapinette