

cndp Commission nationale
du **débat public**

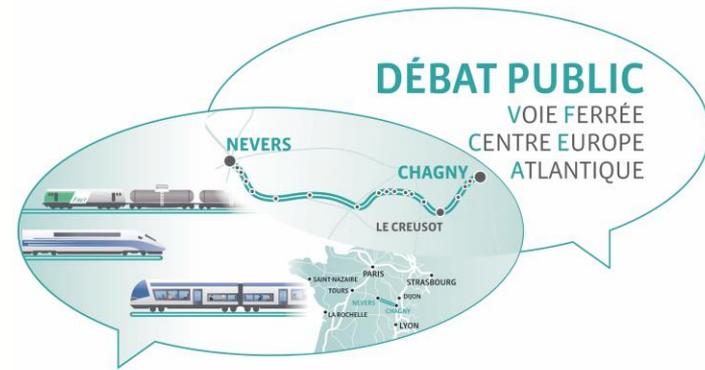
**Vous donner la parole
et la faire entendre.**

Réunion publique

Restitution du débat public VFCEA dans la Nièvre

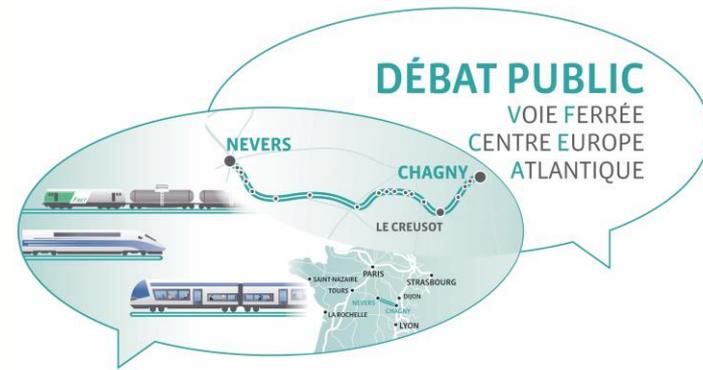
Lundi 13 mars, Nevers

**Débat public sur le projet
Voie Ferrée Centre Europe Atlantique
Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017**



Monsieur Denis THURIOT

| Maire de Nevers

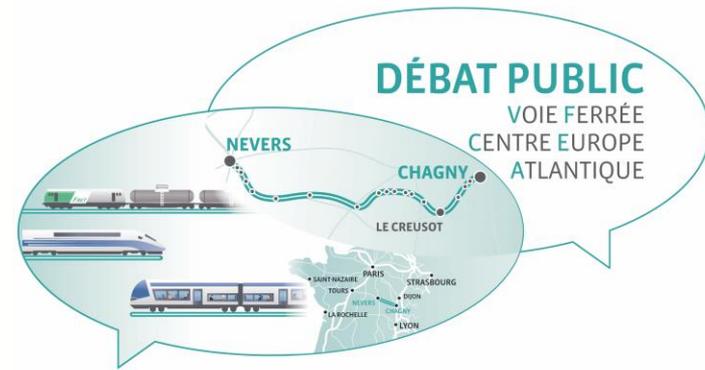


Madame Ilaria CASILLO

- | Présidente de la Commission particulière du débat public VFCEA
- | Vice-présidente de la Commission nationale du débat public

Déroulement de la réunion

1. Salutations républicaines et propos introductifs
2. Présentation par la CPDP des chiffres de la participation et des moments forts du débat. Restitution synthétique et analytique des échanges tenus dans le cadre du débat
Suivi d'un temps d'échange
3. Présentation par SNCF Réseau des résultats de l'expertise complémentaire sur la régénération et l'amélioration ponctuelle de la ligne Nevers-Chagny
Suivi d'un temps d'échange
4. Eclaircissements du maître d'ouvrage sur les 7 questions envoyées par la CPDP et présentation des premiers engagements qu'il prendra s'il devait poursuivre son projet
5. Eléments de réponse sur les questions de dessertes et de financement, Région Bourgogne-Franche-Comté
6. Temps d'échanges sur ce que le public retient de ce travail collectif de débat



Madame Lucie ANIZON

| Membre de la Commission particulière du débat public VFCEA

Le débat public en quelques chiffres

2 000

Personnes touchées

130

Heures de débat

902

Posts Facebook,
Twitter, LinkedIn

89

Commentaires

24

Cahiers d'acteurs

56

Questions en lignes

1

Maison du débat

55

Avis publiés sur le site internet

1

Journal du débat

15

Lieux d'échange

Les différents types de dispositifs

Des dispositifs en présentiel

Des formats classiques d'information du public

6 réunions publiques
2 conférences débat
Maison du débat

Des formats plus restreints pour approfondir des thématiques

1 visite de terrain
9 ateliers thématiques
3 cercles de travail

Des dispositifs plus légers pour aller vers les usagers, habitants...

4 débats itinérants
4 débats mobiles
7 points d'information

Des dispositifs en ligne

Une cartographie interactive

Un site internet dédié

Une forte présence sur les réseaux sociaux

Facebook,
Twitter,
Flickr, ...

La communication presse écrite

21 **jsl**
lejournal

8 **LE BIEN PUBLIC**

4 **le Journal du Palais**

1 **écodocs** 21

1 **écodocs** 71

1 **l'antenne**
Les transports au quotidien

15 **LE JOURNAL DU CENTRE**

1 **LA RÉPUBLIQUE DU CENTRE**

1 **LE BERRY RÉPUBLICAIN**

1 **RÉGIONAL DE COSNE**

1 **L'ECHO CHARITTOIS**

1 **DNA**
DERNIERES NOUVELLES D'ALSACE

1 **L'EST RÉPUBLICAIN**

1 **LE PROGRÈS**
www.leprogres.fr

1 **L'INDÉPENDANT**

Presse régionale thématique

Presse nationale

2 **AFP**

1 **Le Parisien**

1 **REUTERS**

1 **Liberation**

1 **La vie du Rail**

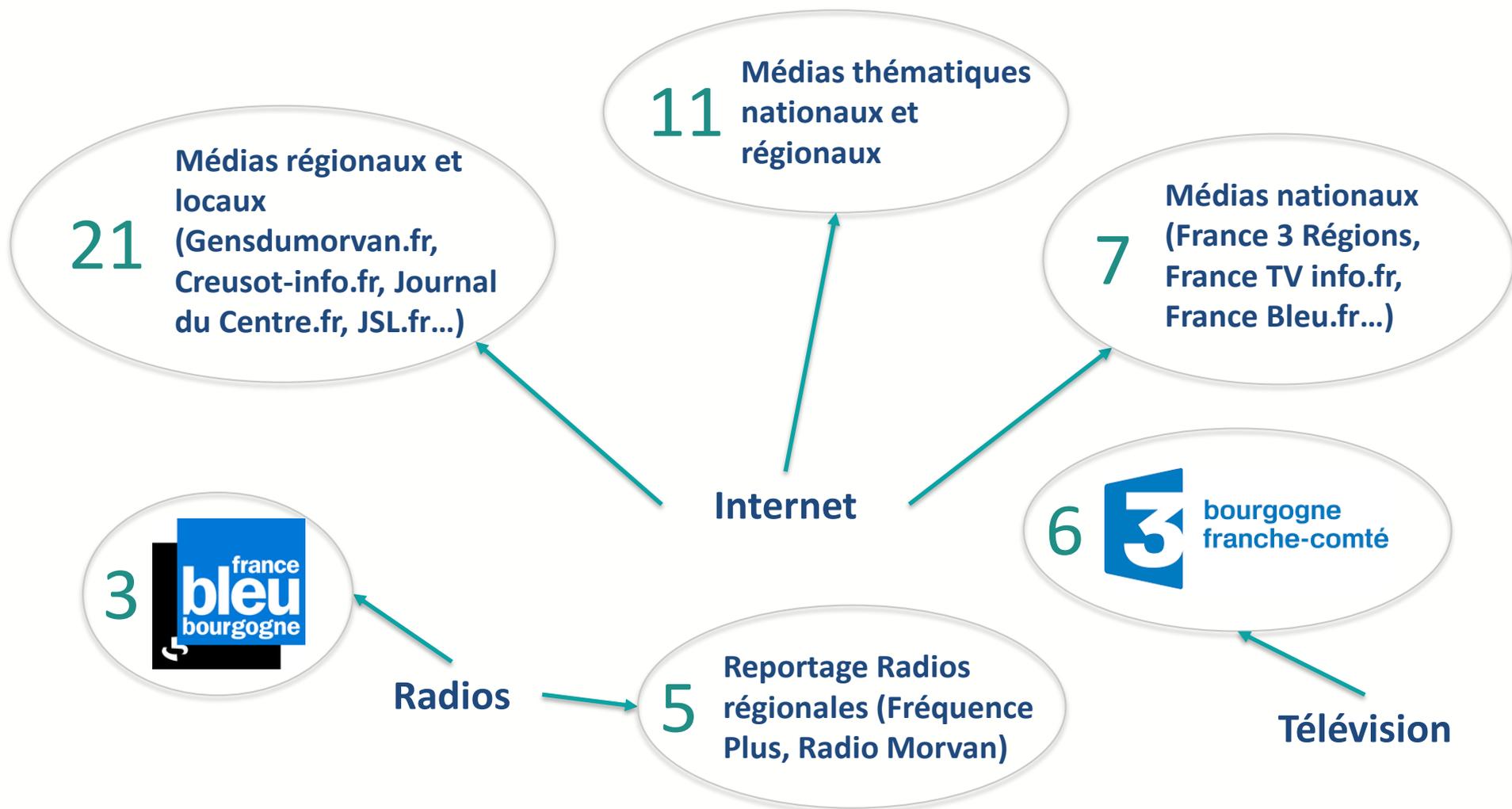
1 **Supply Chain MAGAZINE**

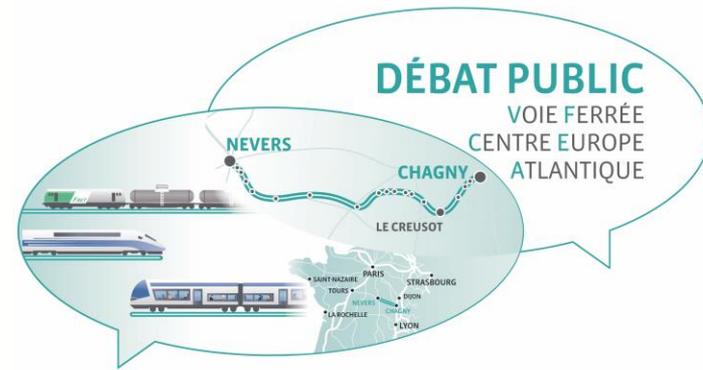
Presse nationale thématique

cndp Commission nationale du débat public

Vous donner la parole et la faire entendre.

La communication médias





Madame Isabelle BARTHE

Madame Christine JEAN

| Membres de la Commission particulière du débat public VFCEA

Impacts sur le cadre de vie : Electrification/mise au gabarit/GSMR

Les principales craintes

- La pollution visuelle (mâts caténares)
- Le bruit lié à l'augmentation du fret
- Les vibrations
- La détérioration des dessertes au droit des passages à niveau

Et aussi

- Les effets sur la santé (ondes électromagnétiques)
- Les nuisances en phase chantier
- Le risque de dépréciation patrimoniale

**Des précisions sur les temps d'attente aux passages à niveau
demandées au maître d'ouvrage**

Impacts sur le cadre de vie des diverses hypothèses de raccordement

Des riverains mobilisés contre les perturbations potentielles de leur cadre de vie : les principaux thèmes identifiés

- Le bruit lié à l'augmentation du trafic (fret notamment)
- Les vibrations
- Les emprises foncières sur les propriétés privées
- Le morcellement du territoire
- Les remblais et leur impact visuel
- La dépréciation patrimoniale

Impacts sur l'environnement de la modernisation et du raccordement

Les éléments de satisfaction :

- Le report modal de la route vers le rail,
 - Le remplacement du diesel par l'électricité,
- favorables au **climat** (moins de GES) et à la **qualité de l'air** (moins de particules fines)

Mais deux bémols : faiblesse du report modal attendu ;
électricité d'origine nucléaire

Les facteurs d'inquiétude :

- L'impact sur le **paysage** de l'électrification (contradiction avec le classement UNESCO des « Climats de Bourgogne ») et du raccordement (tunnel préféré au viaduc)
- L'impact sur le **patrimoine naturel**, du raccordement principalement

Impacts sur l'agriculture et les communes rurales de la modernisation et du raccordement

Les craintes des agriculteurs et des viticulteurs :

- La consommation de terres agricoles et de vignes
- Le morcellement des exploitations
- La détérioration des dessertes au droit des passages à niveau
- La dévalorisation de l'exploitation
- Les nuisances en phase chantier

Les craintes de certaines municipalités :

- La suppression des passages à niveau (commune de Mesvres)

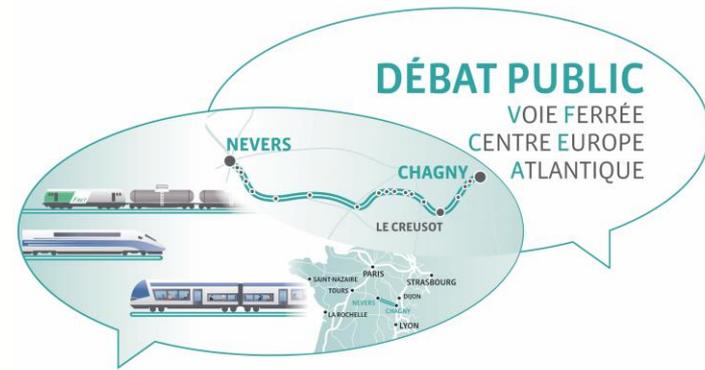
Impacts sur l'environnement naturel et humain

Interrogations, inquiétudes, appréciations

Des frustrations :

- Des études jugées insuffisantes (absence d'étude d'impact)
- La faible prise en compte de l'environnement dans le bilan socio-économique
- Un déficit d'information et de concertation, selon des riverains, des agriculteurs et des communes

La remise en cause par d'autres de l'opportunité du projet



Monsieur Marc d'AUBREBY

| Membre de la Commission particulière du débat public VFCEA

Régénération – Améliorations Nevers-Dijon

Une forte attente du Nivernais

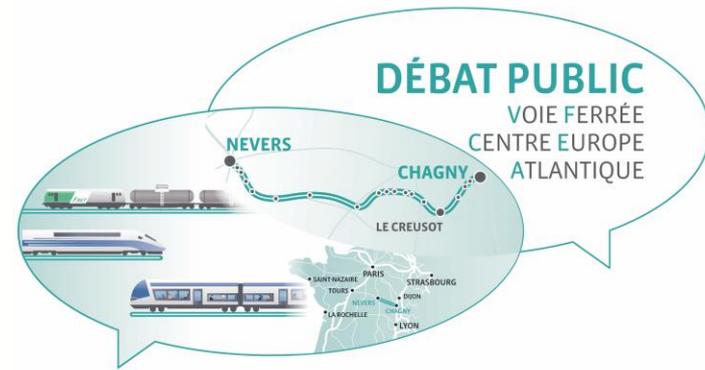
- Des temps de parcours qui se dégradent
- Une régénération à financer localement
- Nevers-Dijon en deux heures?
- Des améliorations à étudier

Régénération – Améliorations Nevers-Dijon

Cahier des charges d'une étude

Réunion du 20 février 2017

- Un diagnostic détaillé de la ligne
- Une recherche d'optimisation de l'exploitation
- L'identification des points noirs
- La recherche de pistes d'améliorations



Monsieur Dominique HOESTLANDT

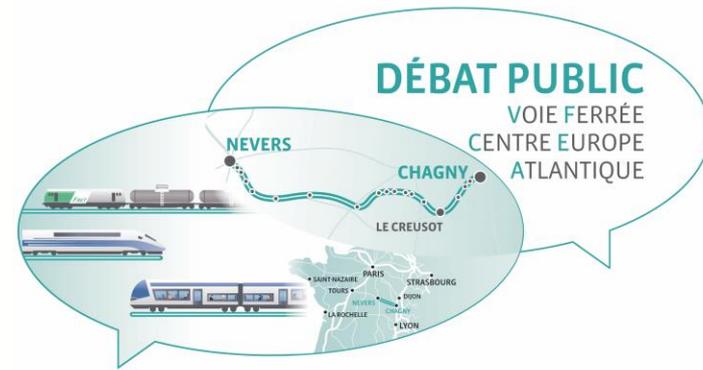
| Membre de la Commission particulière du débat public VFCEA

Un volet fret prioritaire?

- A l'origine de la dénomination d'un vieux projet
Liaison Centre Europe Atlantique (CEA)
- Liaison entre deux corridors ferroviaire européens
VFCEA achève l'électrification d'une liaison Est-Ouest
Il permet aux trains de marchandise d'éviter l'Ile de France
Il remplace l'équivalent de 63 camions
- Une VAN positive de + 25 M€

Des questions sur le volet Fret du projet VFCEA

- Des modalités techniques parfois difficiles à saisir
 - Charge à l'essieu, longueur et charge des trains, gabarits amont et aval, mise au gabarit d'un tunnel, de ponts, passages à niveau...
 - Contraintes de pentes, absence de variantes pour Nantes-Lyon
 - Ferroutage ?
- Des craintes liées à une augmentation du trafic
 - Une hypothèse de 15 trains / jour (contre 1 à 3 aujourd'hui)
 - Bruit, vibrations, liées à une augmentation de trafic
 - Crainte d'un trafic de nuit accru
- Mais l'espoir d'un report modal, y compris local



Madame Ilaria CASILLO

- | Présidente de la Commission particulière du débat public VFCEA
- | Vice-présidente de la Commission nationale du débat public

La gare d'interconnexion TER-TGV

- Une gare/halte visant à connecter les TER à la ligne TGV Paris-Lyon
- Deux solutions d'aménagement

1. Halte de passage

- Coût 279 M€
- Nécessite la mise en place du raccordement, associe la fonction TGV et la fonction connexion TER/TGV
- Rentabilité négative
- Solution avec le niveau d'impact environnemental le plus réduit selon le MO

2. Halte en impasse

- Coût 79 M€
- Rentabilité négative
- Sépare la fonction TER de la fonction connexion TER/TGV

Les interrogations sur sa fonctionnalité

- Manque de clarté sur les TER concernés par la connexion
- Un travail sur les horaires et les cadencements à faire et peu clair pour l'instant
- L'impact sur la gare de Montchanin à terme
- Quelle articulation avec son accessibilité ? (des variantes non prises en compte)
- Une gare avec ou sans personnel ?

Éléments de satisfaction

- Une amélioration des interconnexions
- Un impact économique escompté sur la zone Coriolis
- Amélioration de la mobilité à l'échelle régionale

Les interrogations sur la solution d'aménagement

- La solution gare de passage avec la réalisation du raccordement pose des questions environnementales surtout liés au raccordement explicitées par Mme Barthe et Mme Jean
- Manque de prise en compte et d'études sur d'autres types de variantes (au delà de celle SNCF et celle CUCM)
- Une variante d'aménagement proposée par la CUCM qui questionne la rentabilité et la performativité des deux solutions proposées par le MO

Mais

- qui n'a pas fait l'objet d'une étude d'impact environnemental et sur le milieu humain
- qui se base sur des hypothèses différentes

Le raccordement à la ligne TGV Lyon-Paris interrogations, inquiétudes, appréciations

- Un aménagement trop coûteux par rapport à sa rentabilité
- Manque de clarté sur les données relatives au trafic voyageurs (SNCF Mobilités / SNCF Réseau)
- Un TGV (Strasbourg-Lyon) qui passe par Le Creusot mais sans s'arrêter
- Impact sur la desserte de Mâcon et Chalon-sur-Saône
- Ne permettrait pas un gain de temps consistant
- Des financements européens incertains

Éléments de satisfaction

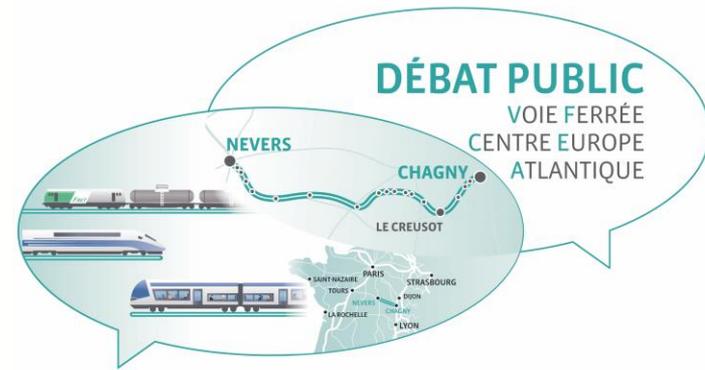
- Renforce la desserte de Dijon
- Remplace la réalisation de la branche sud du Rhin-Rhône

Coût et financement du projet VFCEA

- Un coût du projet estimé à 560 M€
- 247 M€ inscrits au CPER 2015-2020
 - dont 120 M€ identifiés
- Hypothèse d'un financement européen
- Une rentabilité négative de – 118 M€
- Deux Hypothèses prévues dans le CPER
- Un phasage des aménagements et fonctionnalités qui fait débat

Coût du projet et montage financier des interrogations et remarques majeures

- Manque de rentabilité positive globale du projet
- Peu de clarté sur la totalité des financeurs et leur apport
- Montage financier encore flou
- Incertitudes sur les financements européens
- Un budget très réduit par rapport au coût d'une première phase (quelle que soit l'hypothèse CPER retenue)
- Un rapport coûts/rentabilité/prévision de trafic considéré peu avantageux par rapport à certaines fonctionnalités



cndp Commission nationale
du **débat public**

**Vous donner la parole
et la faire entendre.**

Merci de votre attention !

Temps d'échanges

Prochain rendez-vous

Réunion publique de clôture

Mardi 14 mars au Creusot

La CPDP est à votre disposition pour tout complément

Rendez-vous à la Maison du Débat

28 boulevard Henri-Paul Schneider au Creusot

Mise à disposition des documents d'informations sur le débat public et le projet



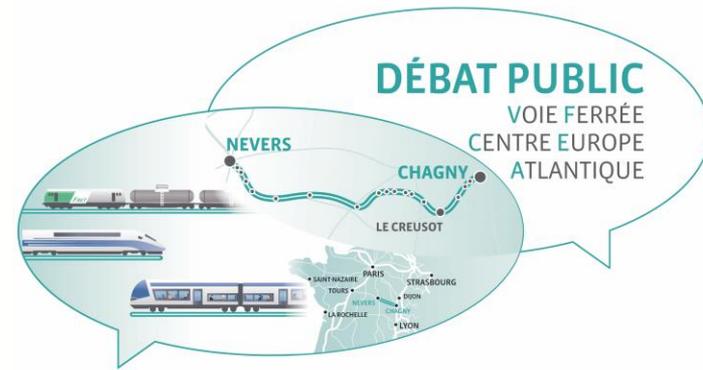
vfcea.debatpublic.fr



cndp

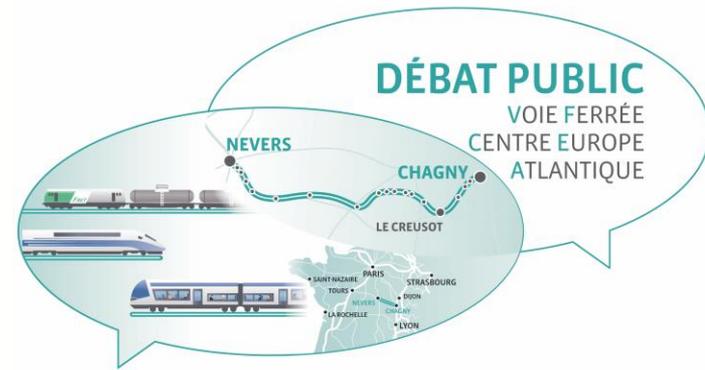
Commission nationale
du débat public

**Vous donner la parole
et la faire entendre.**



Monsieur Michel NEUGNOT

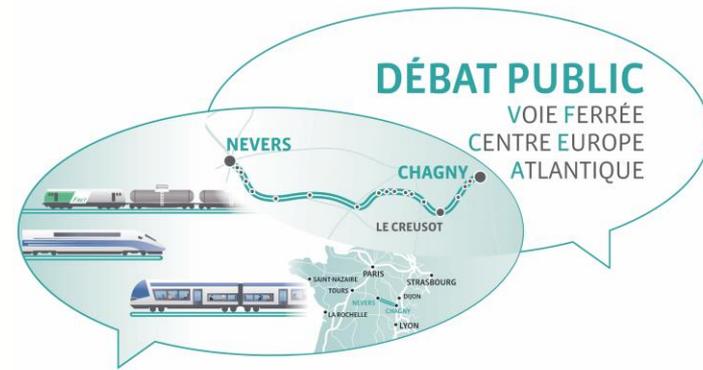
- | 1^{er} Vice-président Finances, ressources humaines, transports, déplacements, intermodalités
- | Région Bourgogne-Franche-Comté



Monsieur Abdelkrim AMOURA

| Directeur territorial Bourgogne Franche-Comté

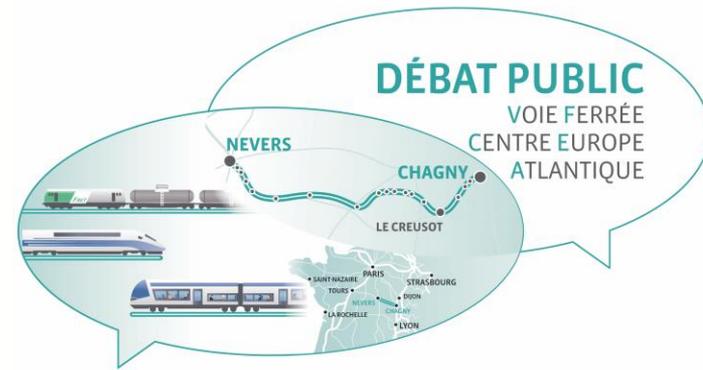
| SNCF Réseau



Monsieur Laurent MAZZUCHELLI

| Directeur de projets

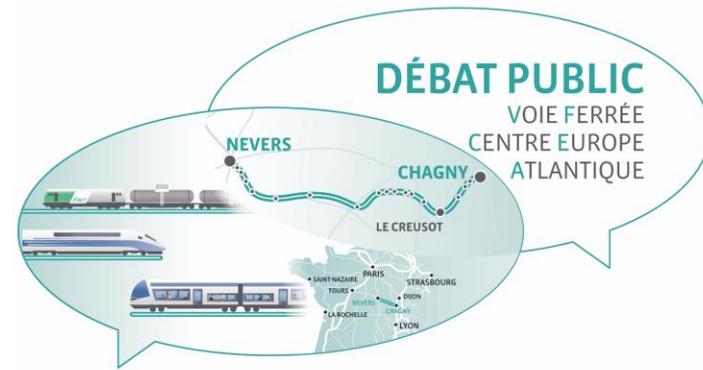
| SNCF Réseau



Madame Karine MAGALHAES

| Responsable groupe projets

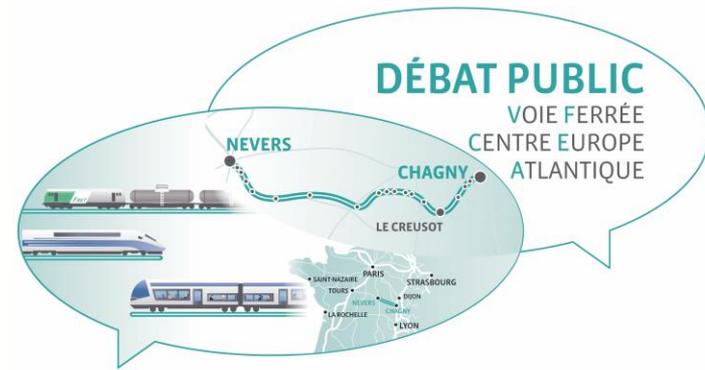
| SNCF Réseau



Madame Valérie LEPINAY

| Directrice Relations Extérieures, Communication et Concertation

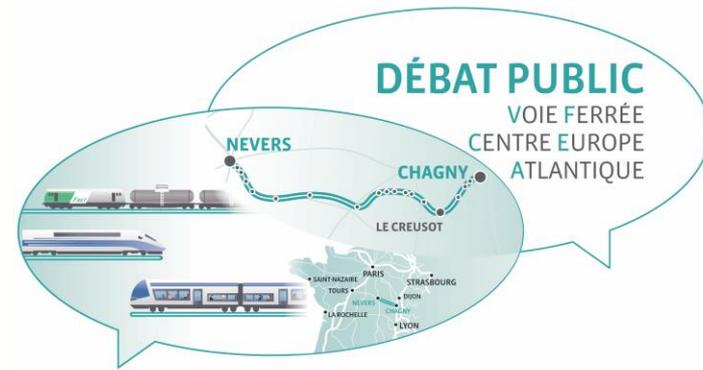
| SNCF Réseau



Madame Sophie MAYAUD

| Chargée de concertation

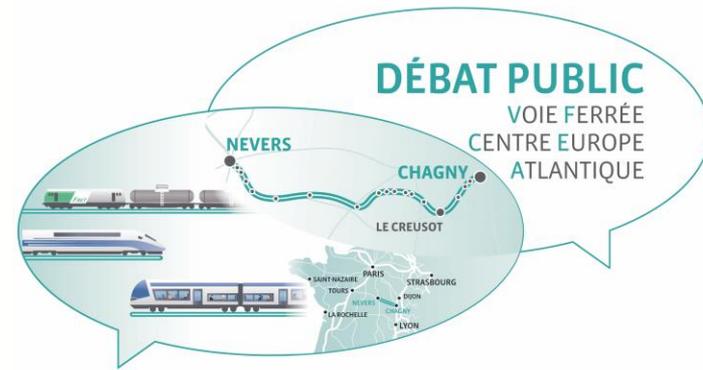
| SNCF Réseau



Madame Adeline DORBANI

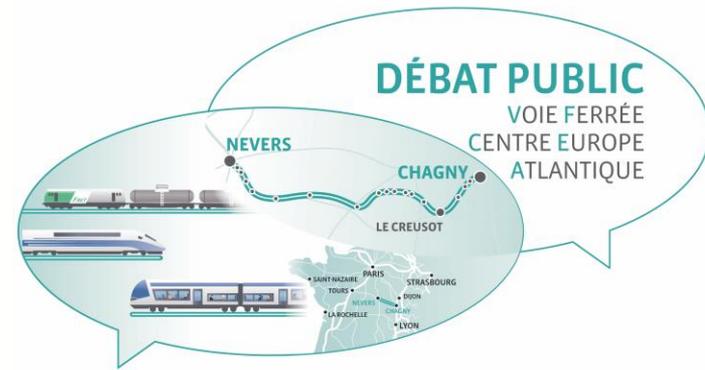
| Directrice Pôle Environnement et Développement Durable

| SNCF Réseau



Monsieur Benoît MAILLARD

- | Expert scientifique et technique du réseau SNCF
- | SNCF Réseau



Monsieur Antoine COSTA

- | Directeur d'agence Direction maintenance et travaux Sud-Est
- | SNCF Réseau