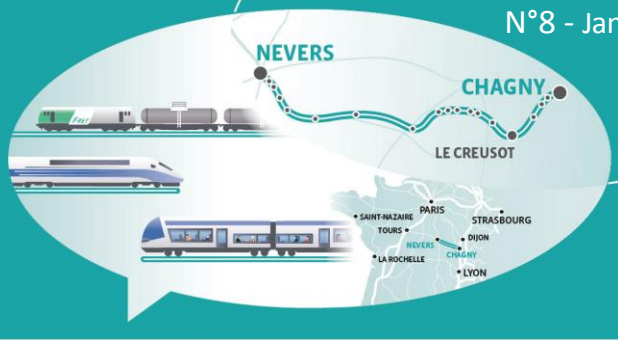
DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



CAHIER D'ACTEUR

UN PROJET SANS JUSTIFICATION SOLIDE, TRÈS COÛTEUX, A FORTES NUISANCES MULTIPLES POUR LA POPULATION DES COMMUNES CONCERNÉES

(Ce document concerne le projet global VFCEA, y compris l'alternative présentée récemment par la CUCM)

Le 20 août 2017, Mme La Préfète prendra sa décision d'arrêter ou de continuer le projet.

Nous entendons que cette décision soit prise sur la base d'un dossier complet qui reflète les points de vue de tous les acteurs, les habitants et riverains du Projet en particulier.

A ce jour nous ne pensons pas que le débat public permettra de réunir les conditions d'une décision respectée par tous. La MoA du projet persiste à reporter, sans cesse, à **l'après 20 août,** les réponses satisfaisantes à de nombreuses questions essentielles au débat. Bon nombre d'habitants et riverains ne seraient donc pas réellement entendus et seraient mis devant le fait accompli. La MoA accepte de conduire en urgence une expertise concernant la réfection de la ligne Nevers-Chagny. Pourquoi n'en serait-il pas de même pour d'autres expertises ou études d'impacts tout aussi indispensables ? Les **études de marché** sont incomplètes ou peu convaincantes**,** les **études d'impacts** n'ont pas été entamées ou pas communiquées (?), certaines **hypothèses de travail** sont contestables et **le bilan socio-économique** est déjà déficitaire alors que l'absence des études d'impacts n'a pas pu permettre d'intégrer le coût des compensations significatives qui en résulteront !

Etant donné l'état inabouti du dossier qui est présenté, il faudra que de nombreuses contre-expertises et audit indépendants soient engagés. **Les promoteurs du projet ne peuvent pas être systématiquement juges et parties !**

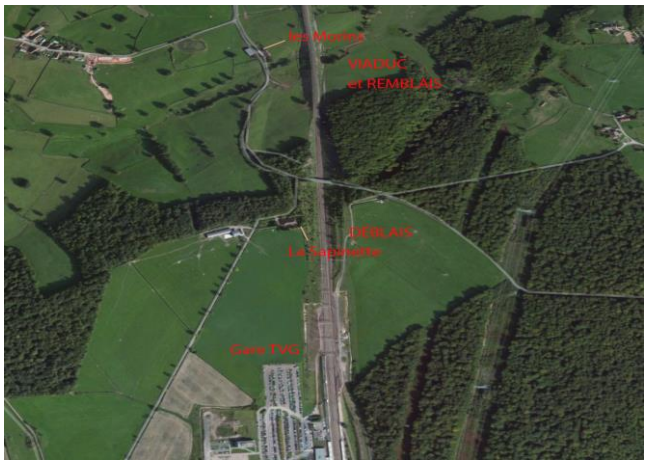
CoDéVaD
Collectif de défense de la Vallée de la Dheune

COLLECTIF DE DEFENSE DE LA VALLEE DE LA DHEUNE

Cette Association a pour objet la défense des intérêts matériels, environnementaux, humains et moraux des riverains de la voie ferrée Chagny-Nevers Centre Europe Atlantique (Projet global VFCEA) des localités de Torcy, Ecuisses, Le Breuil et Saint Julien sur Dheune ainsi que les autres communes concernées par le projet. Elle est habilitée à représenter ses adhérents, collectivement ou individuellement, auprès des différents intervenants dans le projet global VFCEA et dans la réalisation de l'électrification de la ligne Chagny-Nevers et auprès de l'exploitant et des utilisateurs de celle-ci.

Mairie d'Écuisses
Rue du 19 Mars 1962 71210 Écuisses
Tél : 06 34 53 50 22
codevad71@gmail.com

LE BREUIL
ET LA GARE LE CREUSOT -TGV



UN PROJET HYBRIDE SANS JUSTIFICATION SOLIDE (*)

- **Projet « Fourre-Tout » :** le projet essaie de traiter et de répondre à de multiples objectifs, il en devient démesuré, exagérément complexe et trop cher par rapport aux besoins réels mal évalués. Il ressemble à un exercice d'école, une esquisse « pour réfléchir ».
- **Alternatives :** sur le fond le projet global ne présente pas d'alternative réelle, on nous force à choisir entre la peste et le choléra ! Quid de l'entretien des lignes existantes et de leur régénération, quid des projets abandonnés ou non retenus, et pour quelle raisons ? Le projet CUCM n'échappe pas à ce constat puisqu'il est « indépendant » (TTK) et vient s'ajouter au projet VFCEA ! Quel embouteillage !

ETUDES DE MARCHÉ (*)

- **Les études de fréquentation** sont incomplètes et peu convaincantes.
- **Les enquêtes « voyageurs »** sont inexistantes ou peu abouties.
- **Les évaluations en matière de fret** sont théoriques et ne sont pas fondées sur de vraies études de marché au regard des enjeux financiers du projet. Le trafic prospectif (15 trains/jour dont 7 la nuit !?) est évoqué sans éléments en provenance des transporteurs et des clients.
- **Les transferts potentiels de la route vers le rail** sont à peine esquissés ; les hypothèses de report modal exposées par le Cabinet TTK sont une première approche, non convaincante.
- **Les gains de temps espérés par les voyageurs** sont minimes ou soumis à l'adaptation des voies évaluée à 220 M€ et non financée.

ÉTUDES D'IMPACTS ET NUISANCES (*)

Du point de vue des habitants et des riverains, les études visant à minimiser les impacts et nuisances devraient à tout le moins bénéficier du même degré de priorité que d'autres études! A notre connaissance, aucune étude d'impact n'est prévue avant la fin du débat public et sans doute avant la prise de décision du 20 août ! Quelles garanties de prise en compte équitable des préjudices subis avons-nous? Des organismes agréés et indépendants procèderont-t-ils aux relevés impartiaux, par qui seront-ils missionnés et rémunérés ?

- **Nuisances Sonores, vibrations et souffle :**
  - **Les zones habitées et potentiellement affectées ne sont pas <u>toutes</u> répertoriées !**
  - **Vitesse pour le fret** : les informations sont hésitantes (80, 90km/h, plus ?) ou contradictoires.
  - **Nombre et longueur des convois de fret :** qu'en sera-t-il après une évaluation sérieuse de la demande (moins, plus ?) quel impact sur la rentabilité prospective ?
  - **Convois fret de nuit :** hypothèse annoncée 7 à 8, non fiable, dépend de compléments d'études !
  - **TGV** et **TER** voyageurs : vitesse TGV 130 km/h,plus ? Nombre de convois TGV et TER (inchangé, plus élevé et/ou sans desserte locale ?).
  - **Vibrations :** comme souvent, aucune indication de prise en compte de l'effet des vibrations sur les habitations et la santé des riverains.
- **Mise au gabarit, sécurisation des ouvrages** (passages à niveau, tunnels et ponts) **et voies de passage** (circulation routière): aucune modélisation, compréhensible pour les habitants et riverains concernés. L'information du public et les études

d'impacts sont inexistantes à notre connaissance. L'incidence sur les voies de circulation et le trafic ne sont pas traités à ce jour et a fortiori celles des nuisances qui résulteraient des modifications apportées.

- **Electrification (Caténaires, haute tension, GMS-R, émissions radio)** réponses théoriques non convaincantes, pas de recherche de mesures compensatoires de la pollution visuelle, des impacts non mesurés à ce stade sur la réception Radio/TV/Wi-fi et sur la santé.
- **Exploitations agricoles :** les agriculteurs et éleveurs des communes concernées subissent les mêmes impacts et nuisances que les habitants et riverains. Ils s'élèvent en outre contre ce nouvel empiètement sur les terres agricoles, leur morcellement partiel ou total, leur découpage et l'enclavement des exploitations. Il s'agit à nouveau d'un sacrifice des terres agricoles lourd de conséquences sur le fonctionnement (semis, récolte et entretien des parcelles, manipulation et surveillance des troupeaux, …), et la productivité des exploitations, leurs coûts de production et même leur survie alors que d'autres alternatives de passage de la VFCEA n'ont pas été retenues !
- **Environnement** : seuls les documents « marketing » du projet et les exposés théoriques d'experts SNCF ont été communiqués !
  - **Saccage du Cadre de vie** : projet à fort impact sur bon nombre de riverains et leur environnement, y compris tunnels, viaducs, remblais de 20-25 m de haut à 80 m des habitations («Les Morins » - « La Sapinette » au Breuil, « Le Bois de la Motte », « Le Lac de Montaubry », « La ligne Nevers-Chagny à Torcy », « Le Monetois », St Julien, etc.) avec à ce jour une seule prise de conscience tardive de la MoA , très récemment pour « Les Morins »!
  - **Saccage du paysage, des prés et des bois** : viaducs, remblais, quelques esquisses et vagues promesses mais pas d'étude d'impacts concrète et de description précise des mesures compensatoires.
  - **Biodiversité** : par exemple, le gibier (lièvres, chevreuils entre autres) se retrouvera enclavé entre les différentes voies ! Pas d'examen du sujet communiqué mais de vagues promesses qui n'engagent que ceux qui y croient.
  - **Eau** : la vallée de la Dheune est un pays qui bénéficie de multiples sources, les troupeaux entre autres s'y abreuvent. Aucune indication de prise en charge du sujet si ce ne sont à nouveau quelques promesses d'aménagement, l'hydraulicité souterraine n'est pas abordée !
- **Dévalorisation du patrimoine des habitants, emprises, dédommagements divers :** aucune information précise à ce stade. Ces aspects sont-ils pris en compte dans le calcul du coût du projet tel qu'il a été communiqué jusqu'à présent ? S'il s'agit de provisions, il est à craindre qu'elles ne soient pas à la hauteur des travaux, compensations et dédommagements qui ne peuvent être évalués aujourd'hui ! **Quelle sera la dimension de l'impact financier négatif sur la performance socio-économique du projet !?**

BILANS SOCIO-ÉCONOMIQUES (*) (**)

Les Bilans, global et partiels voyageurs et fret, sont incomplets et sur certains points fondés sur des hypothèses théoriques ou peu étayées.

- **Bilans socio-économiques** (cf doc Professeur Sauvant) **:** le bilan socio-économique est globalement négatif (-118 MM €), le bilan du sous-projet voyageurs est négatif (-230 MM €), le bilan du sous-projet fret est négatif selon l'évaluation « prudente »

Exemple, non exhaustif, de communes impactées

Torcy | St Julien sur Dheune | Ferme le Monetois Ecuisses | Ecuisses

et marginalement positif selon l'évaluation dite « centrale ». Le bilan CUCM n'est pas complet à ce jour.

De notre point de vue en tant que contribuables et/ou riverains, un projet de cette ampleur et ses composantes ne peut pas être approuvé sur des bases aussi fragiles !

- **Le coût du projet global est fort sous-évalué :** le projet global sera d'autant plus déficitaire qu'un grand nombre de coûts sont soit non repris dans les bilans à ce jour, soit impossibles à chiffrer sans un progrès significatif des études d'impacts et des bilans socio-économiques.
- **Hypothèses peu convaincantes :** pour le fret par exemple (15 trains/jour), si certaines hypothèses étaient remplacées par des études plus complètes, soit le déficit du projet pourrait s'aggraver (fréquence des trains plus faible en fonction de la demande réelle), soit les nuisances pourraient atteindre un niveau insupportable (fréquence des trains encore plus élevée que prévue) !

PLAN DE FINANCEMENT (*)

- **Etalé sur deux cycles CPER au moins** il démontre que les moyens ne sont pas à la hauteur des ambitions démesurées du projet.
- **Phasage :** il s'agit d'un aveu de faiblesse du projet. Qu'arrivera-t-il si, après le premier cycle, déjà largement entamé (2015-2020), les moyens viennent à manquer ? Un nouveau projet abandonné en cours de route ou inutile ? L'idée de phasage de l'électrification partielle de la ligne Nevers-Chagny, limitée à Chagny-Montchanin pour le fret en est une illustration pathétique.

EN CONCLUSION

En l'absence de justification acceptable et au regard des préjudices potentiels et du coût du projet, notre Collectif est totalement opposé au projet global et à ses composantes. Nous n'en voulons pas.

Il n'y a pas de besoin(s) impérieu(x), la taille et la complexité du projet sont disproportionnées par rapport aux objectifs exprimés. Sa performance socio-économique ainsi que celles de ses composantes est négative ou le sera lorsque la totalité des coûts aura pu être recensée.

Cherchons de meilleures occasions de dépenser les deniers publics, si rares et donc précieux aujourd'hui. La Cour des Comptes réitère très clairement ses alertes sur la hausse des dépenses publiques !

L'enquête d'utilité publique prendra-t-elle en compte notre point de vue, si oui comment et suffisamment tôt pour que les habitants et riverains ne soient pas mis devant le fait accompli !?

(*) en raison du manque d'espace d'expression les justifications sont à disposition séparemment

(**) Présentation du Professeur Sauvant à Montchanin le 9 février 2017

cndp Commission nationale du **débat public**

Commission particulière du débat public VFCEA
28 boulevard Henri-Paul Schneider, 71200 Le Creusot
Tél +33 (0) 9 64 42 71 67
vfcea@debatpublic.fr
https://vfcea.debatpublic.fr