

Le débat dans sa dernière ligne droite !

ÉDITO PAR ILARIA CASILLO, PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE

Depuis le mois de décembre 2016, le débat public s'est révélé comme un évènement important pour la Bourgogne-Franche-Comté tant du point de vue de la qualité des avis, des questions et des points de vue exprimés depuis son ouverture que de la forte participation. Le dispositif ambitieux et innovant que nous avons souhaité mettre en œuvre s'est avéré d'une grande utilité pour aller à la rencontre de tous les publics directement concernés par le projet (citoyens, usagers, riverains, agriculteurs, viticulteurs, entreprises ferroviaires, professionnels des transports, ports maritimes, collectivités, syndicats etc.) et pour recueillir les avis et les arguments dans leur diversité.

Les rencontres publiques organisées — qui ont d'ores et déjà rassemblé plus de 2000 personnes — représentent un véritable moment d'ouverture démocratique et un moment fort de la vie du projet et dont chacun peut encore se saisir en s'exprimant sur l'opportunité, la pertinence et les caractéristiques du projet de Voie Ferrée Centre-Europe-Atlantique (VFCEA).

En moins de deux mois, la commission particulière du débat public (CPDP), toujours accompagnée par le maître d'ouvrage, a arpenté le territoire régional, en réalisant plus de 40 rencontres. Les ateliers thématiques, les réunions publiques, les rencontres avec les usagers dans les trains, avec les citoyens sur les marchés. Tout cela a permis de faire connaître ce projet à un public plus large.

À ce jour, six thèmes majeurs ont émergé grâce au débat public :

- > la question de la régénération et d'améliorations ponctuelles de la ligne comme préalable à l'électrification;
- > les impacts environnementaux du raccordement à la ligne LGV, ses coûts et sa rentabilité économique;
- > les impacts des différents aménagements sur les riverains et sur le monde agricole (bruits, emprises foncières, dessertes, etc.);
- > la cohérence du volet fret du projet par rapport au réseau existant;
- > les variantes de tracé et de conception, ainsi que les effets de la réalisation d'une halte d'interconnexion sur les dessertes ferroviaires et sur l'aménagement local et régional;
- > et enfin la question du montage financier du projet, de son échelonnement dans le temps, et de son éligibilité à des financements européens.

La manière dont ces thématiques ont émergé au cours des nombreux et divers rendez-vous du débat a permis de constater que le projet de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique rencontre un large consensus sur le fond, même si de nombreuses interrogations et questionnements demeurent, notamment en termes de priorités et de phasages des différentes composantes fonctionnelles du projet, puisque les sommes inscrites au Contrat de plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 (247,20 M€) représentent moins de la moitié du coût total et ne permettent pas de lancer la totalité du projet dès à présent.

Mais le débat n'est pas encore terminé, il reste encore trois semaines pour s'exprimer, porter un point de vue nouveau ou conforter et préciser des thèmes déjà évoqués. La commission ne part pas en vacances et en attendant la rentrée des vacances d'hiver elle continuera à être présente sur le territoire lors de débats mobiles sur le marché et avec les usagers dans les trains.

Nous espérons que le territoire continuera à apporter son attention et sa contribution à ce projet !

SOMMAIRE

Les impacts des différents aménagements sur les riverains et sur le monde agricole (bruits, emprises foncières, dessertes, etc.)

> P. 2

Les impacts environnementaux du raccordement à la ligne LGV, ses coûts et sa rentabilité socio-économique

> P. 2

Les variantes de tracé et de conception et les effets de la réalisation d'une halte d'interconnexion sur les dessertes ferroviaires et sur l'aménagement local et régional

> P. 3

La question de la régénération et d'améliorations ponctuelles de la ligne comme préalable à l'électrification

> P. 3

La cohérence du volet fret du projet par rapport au réseau existant

> P. 4

La question du montage financier du projet et de son échelonnement dans le temps

> P. 4



LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX DU RACCORDEMENT À LA LIGNE LGV, SES COÛTS ET SA RENTABILITÉ SOCIO-ÉCONOMIQUE

LES IMPACTS DES DIFFÉRENTS AMÉNAGEMENTS SUR LES RIVERAINS ET SUR LE MONDE AGRICOLE (BRUITS, EMPRISES FONCIÈRES, DESSERTES, ETC.)

Dans les nombreux ateliers qui ont traité de la modernisation de la ligne Nevers-Chagny et du raccordement à la ligne LGV Paris-Lyon, les questions relatives à l'impact des aménagements sur les riverains et sur le monde agricole (bruit, emprises foncières, dessertes, remblais) ont été un point majeur des débats et ont été abordées plus fréquemment que celui des impacts sur le milieu naturel.

Sans remettre en cause l'opportunité du projet, la nécessité de prendre en considération le milieu humain et plus particulièrement le cadre de vie a été évoquée par l'ensemble des riverains, directement concernés par le projet. L'affluence qu'ont suscité la visite de terrain et l'atelier thématique du 28 janvier dernier à Écuisses, qui ont accueilli chacun 100 participants, traduit les craintes et le besoin d'informations sur le projet, sur ses impacts et sur la manière dont le maître d'ouvrage pourra les éviter, les réduire et le cas échéant les compenser.

Lors de la visite de terrain, les participants ont pu prendre connaissance de la qualité paysagère de ce site vallonné, caractérisé par la présence de nombreuses zones humides dans le secteur de l'étang de Montaubry et des terres situées à proximité. Cela a également permis de souligner que certains secteurs sensibles n'avaient pas encore été identifiés par le maître d'ouvrage.

Les débats ont essentiellement porté sur l'augmentation du bruit qu'entraînerait, pour les riverains, une augmentation du trafic des trains de marchandises à court,

moyen et long terme, impactant ainsi leur vie quotidienne, ainsi que sur les conditions de circulation liées à un traitement ou à une possible suppression des passages à niveau.

Des agriculteurs ont également fait état des nuisances que la création d'un raccordement à la ligne TGV Paris-Lyon pourrait engendrer sur leur activité: morcellement de leurs espaces agricoles, évolution du prix de cession de leur exploitation, complexification et dégradation des conditions de travail (perte de temps et gêne pour la bonne circulation des animaux). Tous ces points ont été débattus, ainsi que les mesures compensatoires qui seraient proposées. Ces préoccupations sur les espaces agricoles ont été largement partagées par les représentants de la profession viticole soucieuse de connaître les impacts du projet de modernisation de la ligne, notamment de l'installation de mâts GSM-R sur les emprises foncières et du traitement des passages à niveau.

Plusieurs personnes ont aussi interrogé le maître d'ouvrage sur le maintien de la desserte des gares sur la ligne TER Nevers-Chagny une fois la modernisation de la ligne entre Nevers et Chagny réalisée, pour s'assurer que le projet ne se ferait pas « au détriment des arrêts dans les petites gares ».

SNCF Réseau a précisé que le projet ne prévoyait pas de suppression des arrêts, et rappelé qu'il s'agit là d'une décision qui appartient à la Région Bourgogne-Franche-Comté, autorité organisatrice des transports.

La thématique du raccordement à la ligne LGV Paris - Lyon a été l'objet de nombreuses inquiétudes concernant non seulement l'impact sur le milieu naturel, mais aussi son coût au regard de la rentabilité économique du projet et des prévisions de trafic voyageurs.

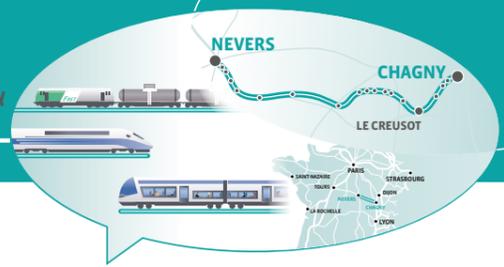
L'arrivée d'une telle infrastructure est un sujet de préoccupation majeur pour les riverains et les professionnels du monde agricole habitant sur les communes d'Écuisses et de Saint-Julien-sur-Dheune. Les riverains ont notamment exprimé de fortes inquiétudes quant à la réalisation d'un remblai nécessaire à la réalisation

du raccordement de la ligne TER à la ligne TGV Paris-Lyon, qui aurait « un impact considérable en termes de visuels ». Ils ont émis le souhait qu'une autre solution soit étudiée par le maître d'ouvrage: franchissement par un viaduc pour passer au-dessus de la ligne LGV actuelle ou passage sous la ligne actuelle.

De nombreuses interrogations portant sur « l'impact visuel » des installations de caténaires le long de la ligne ont également été portées par les professionnels de la viticulture, soucieux de préserver en l'état les coteaux de Bourgogne.

LES CHIFFRES DE LA PARTICIPATION

- 540 personnes aux réunions publiques
- 500 personnes aux débats mobiles et aux points d'information
- 350 personnes aux ateliers thématiques
- 253 personnes aux conférences-débats
- 180 personnes aux débats itinérants
- 105 personnes aux cercles de travail
- 100 personnes à la visite terrain



LES VARIANTES DE TRACÉ ET DE CONCEPTION ET LES EFFETS DE LA RÉALISATION D'UNE HALTE D'INTERCONNEXION SUR LES DESSERTES FERROVIAIRES ET SUR L'AMÉNAGEMENT LOCAL ET RÉGIONAL

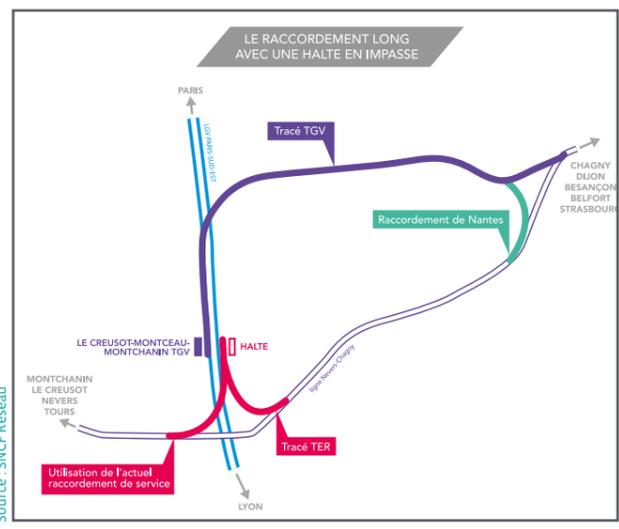
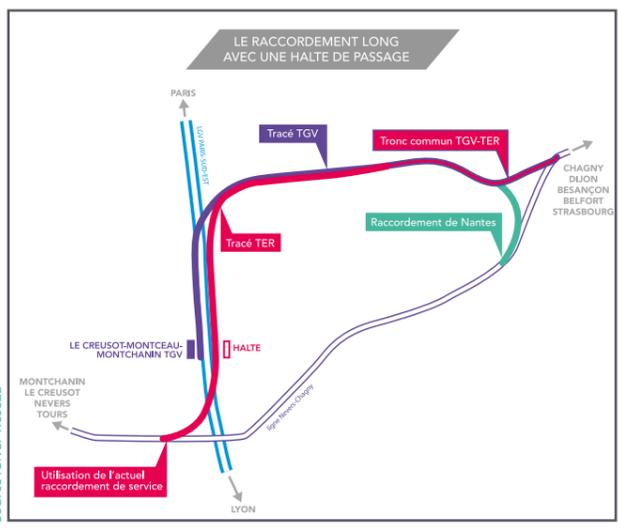
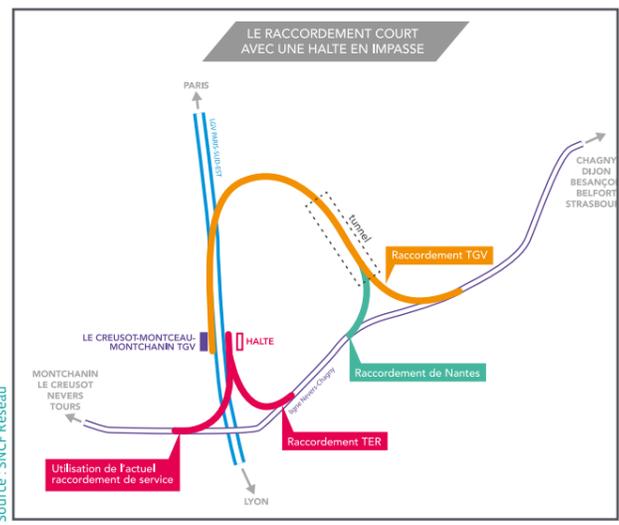
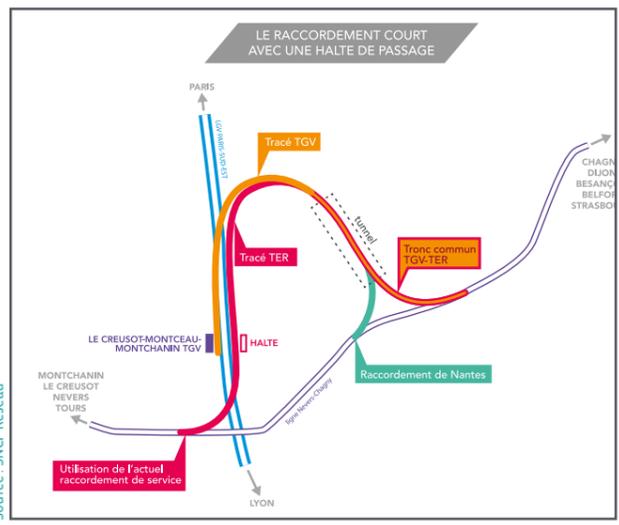
Si l'intérêt de la réalisation d'une gare d'interconnexion permettant des correspondances entre les TER et les TGV a été globalement partagé, le scénario d'aménagement à adopter a fait l'objet de discussions passionnées.

En effet, au-delà des deux variantes de la halte d'interconnexion dite « de passage » et « en impasse » présentées par le maître d'ouvrage, le débat a permis de mettre en lumière une troisième variante, proposée par la Communauté Urbaine du Creusot Montceau (CUCM), et présentée comme étant **« moins chère et plus simple à réaliser »** et qui contrairement aux résultats affichés par le maître d'ouvrage présenterait **« un bilan socio-**

économique positif », mais qui renvoie un raccordement des TGV Rhin-Rhône à la LGV Paris-Lyon à des horizons plus lointains.

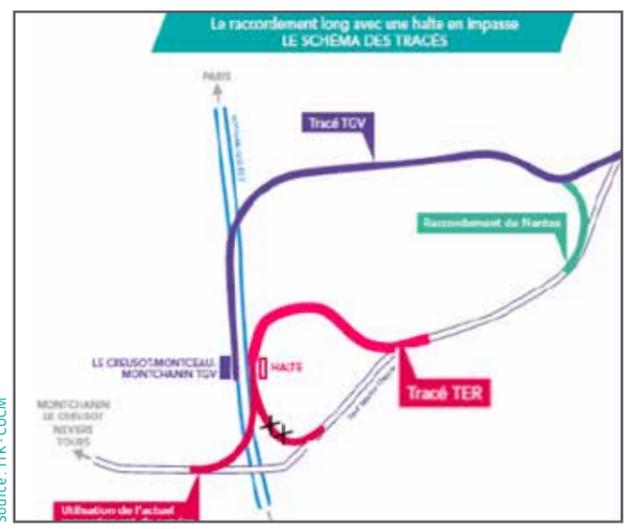
Le maître d'ouvrage a, dès à présent, affirmé qu'il serait en mesure de donner un avis circonstancié sur cette variante lors de la réunion publique de clôture qui se déroulera au Creusot le 14 mars prochain.

Les effets de la délocalisation du hub de Montchanin sur les déplacements locaux et sur les services ont également été abordés.



Des interrogations sont par exemple apparues concernant la pertinence de maintenir **« deux gares à moins de 2 kilomètres »** alors qu'il n'y a **« aucune activité »** à proximité directe de la gare de Montchanin. Bien que la Région Bourgogne-Franche-Comté, autorité organisatrice des transports, ait indiqué qu'elle n'était pas en mesure de dire aujourd'hui quelle sera la desserte en 2025, elle estime néanmoins que **« s'arrêter tous les kilomètres et demi n'a pas de sens »** alors qu'il y a une **« problématique des temps de parcours entre Dijon et Nevers »**.

Quant au maître d'ouvrage, il a rappelé à maintes reprises que **« la gare de Montchanin existe »** et que **« l'objectif n'est pas de la supprimer »**.



LA QUESTION DE LA RÉGÉNÉRATION ET D'AMÉLIORATIONS PONCTUELLES DE LA LIGNE COMME PRÉALABLE À L'ÉLECTRIFICATION

Quoique l'hypothèse d'une régénération de la ligne ne fasse pas partie du projet VFCEA, la question de la régénération et de l'amélioration ponctuelle de la ligne entre Nevers et Chagny est apparue rapidement dans le débat, en lien avec la thématique d'une réduction des temps de parcours entre Nevers et Dijon.

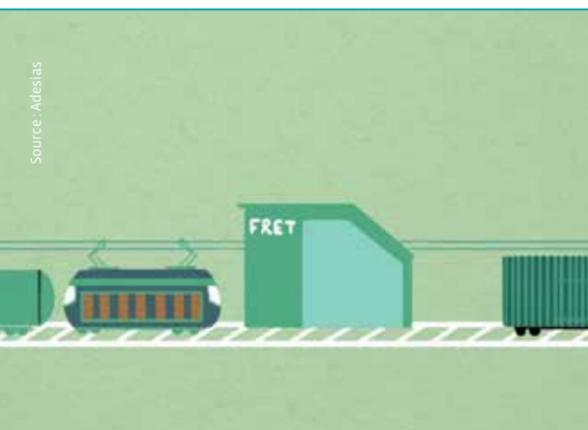
Invoquant des questions **« d'égalité des territoires »** et de **« respect des Nivernais »**, un certain nombre d'acteurs de la Nièvre a jugé inconcevable que Nevers ne soit pas à 2 heures de la capitale régionale sur certains trajets, en exprimant la nécessité que les dessertes actuelles des territoires entre Nevers et Dijon soient préservées.

Aussi, pour faire suite à la demande formulée lors de l'ouverture du débat à Nevers puis par le maire de Nevers et par le Président du Conseil départemental de la Nièvre pour qu'une expertise sur la réfection de la voie soit menée, le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, sur requête de la Présidente de la CPDP, dans sa déclaration du 10 février dernier a déclaré **« vouloir mener, avant le 20 mars 2017 — date de clôture du débat public VFCEA — une expertise complémentaire sur la réfection de la voie entre Nevers et Chagny »**. Le cahier des charges a été établi le 20 février 2017 avec la commission particulière du débat public VFCEA, la mairie de Nevers, le Collectif « Nevers-Dijon en 2h », le

Conseil départemental de la Nièvre, la Région Bourgogne Franche-Comté et la DREAL Bourgogne-Franche-Comté.

L'expertise complémentaire, diligentée par SNCF Réseau, maître d'ouvrage, est menée par l'ingénierie interne de la SNCF sous l'égide de la CPDP, qui veillera, avec ceux qui l'ont demandée, à ce que cette étude soit précise et fiable afin de permettre au public d'apprécier l'importance des travaux qui seraient à réaliser (voies et ouvrages) pour réduire de façon significative les temps de parcours; les résultats de ces études seront présentés et rendus publics par le maître d'ouvrage les 13 et 14 mars 2017 à Nevers et au Creusot.

LA COHÉRENCE DU VOLET FRET DU PROJET PAR RAPPORT AU RÉSEAU EXISTANT



Tant lors de la conférence-débat que lors des deux ateliers thématiques qui étaient consacrés à ce sujet, l'ensemble des participants a rappelé le caractère stratégique du transport de marchandises, et son intérêt européen (qui a donné son nom au projet).

L'importance de l'installation du système GSM-R, de la mise au gabarit et de l'électrification de la ligne entre Nevers et Chagny a été soulignée. Le fait de pouvoir relier deux corridors ferroviaires européens en évitant l'Île de France est considéré comme important par les acteurs du fret, même si ce projet doit aussi voir se mobiliser des acteurs locaux.

Des points de vigilance relatifs à la cohérence du volet fret du projet avec ce qui se passe à l'est de Chagny ou à l'ouest de Nevers aussi bien pour les problématiques de gabarit, notamment pour les conteneurs maritimes, voire le transport de remorques (autoroutes ferroviaires), de tonnages, totaux ou à l'essieu, et de disponibilité et de fiabilité des sillons, notamment pour traverser le nœud dijonnais (pour l'instant proche de la saturation) sont apparus clairement.

Une majorité de riverains (notamment lors de l'atelier d'Écuisses), ont surtout fait état des impacts sur leur vie quotidienne que causerait une augmentation du trafic de trains de marchandises sur la ligne, craignant d'être affectés par le bruit, par des vibrations, voire par des temps d'attente plus longs aux passages à niveau.



LA QUESTION DU MONTAGE FINANCIER DU PROJET ET DE SON ÉCHELONNEMENT DANS LE TEMPS



Le projet VFCEA a été inscrit au Contrat de plan Etat-Région (2015-2020) pour un montant de 247,20 M€ (en euros courants), alors que son coût global est estimé à 560 M€ (valeur 2012). Ce CPER formule deux hypothèses possibles de phasage : soit une modernisation complète des 160 km de voie entre Nevers et Chagny, soit l'électrification partielle de la ligne entre Montchanin et Chagny, la réalisation d'une interconnexion TER-LGV et d'une halte TER-TGV.

Bien que le projet, dans sa globalité, soit largement consensuel sur le principe, les points de vue divergent sur les priorités de réalisation soit de ces phases, soit d'autres phases envisageables et de nombreuses interrogations subsistent.

Pour leur part, les habitants et élus de la Nièvre ont en majorité demandé que soit réalisée d'abord l'amélioration et l'électrification de la ligne Nevers-Chagny, travaux « attendus depuis de nombreuses années », nécessaires à la « vitalité et à l'économie » de leur territoire, et permettant de répondre aux besoins des usagers « qui vivent éloignés des pôles urbains où se concentrent les activités et

les services ». Ils ont également souligné le fait que la politique « tout TGV » n'a pas été profitable à tous et a généré de « véritables fractures ferroviaires au profit des grandes métropoles ». Ils font remarquer que le nom même de ce projet (Centre Europe Atlantique) suppose une priorité à une telle électrification complète. Enfin, ils soulignent les avantages qu'une augmentation du fret ferroviaire représente (par une diminution de camions sur les routes, notamment).

À l'inverse, les publics proches de Montchanin et de Chagny, et en particulier les élus de la Communauté Urbaine du Creusot-Montceau, réaffirment leur souhait de privilégier l'hypothèse 1 du CPER, c'est-à-dire l'électrification partielle de la ligne (la partie Chagny-Montchanin), la création d'une halte d'interconnexion et la création du raccordement au Creusot-Montceau-Montchanin « pour en faire un hub ferroviaire » et permettre aux voyageurs « de la communauté, mais aussi de Chalon, du nord de la Saône-et-Loire, de Nevers, de Bourges, de bénéficiant d'un accès direct au TGV Lyon-Paris ».

LE CALENDRIER DES RENCONTRES

- | | |
|---|---|
| 15 décembre : Le Creusot > Réunion publique de lancement | 28 janvier : Écuisses > Visite terrain et atelier thématique |
| 5 janvier : Nevers > Réunion publique générale | 1^{er} février : Santenay > Cercle de travail |
| 9 janvier : Paris > Conférence-débat | 2 février : Chalon-sur-Saône > Cercle de travail |
| 16 janvier : Decize > Atelier thématique | 7 février : Le Creusot > Atelier thématique |
| 17 janvier : Luzy > Atelier thématique | 9 février : Montchanin > Réunion publique générale |
| 18 janvier : Nevers > Atelier thématique | 14 février : Mâcon > Atelier thématique |
| 23 janvier : Nevers > Cercle de travail | 15 février : Torcy > Atelier thématique |
| 24 janvier : Lyon > Conférence-débat | 16 février : Beaune > Atelier thématique |
| 27 janvier : Dijon > Réunion publique thématique | |

À VENIR

- 13 mars** : Nevers > Réunion publique de restitution
19h - Salle Jean Lauberty
Maison de la Culture Nevers Agglomération
2, Bd Pierre De Coubertin
- 14 mars** : Le Creusot > Réunion publique de clôture
19h - Salle polyvalente Alto
2, Av. François Mitterrand

DATES CLÉS DU DÉBAT PUBLIC



Directrice de publication: Ilaria Casillo

Rédaction: Ilaria Casillo, Lucie Anizon, Marc d'Aubreby, Isabelle Barthe, Dominique Hoestlandt, Christine Jean

Conception: Etat d'Esprit-Stratis