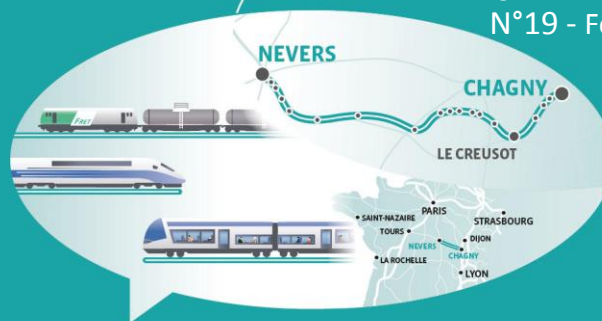


## DÉBAT PUBLIC

VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



## CAHIER D'ACTEUR

## Cahier d'acteurs présenté par les élus



## COMMUNE D'ECUISSES

**Contact :**

Mairie

Rue du 19 Mars 1962

71210 ECUISSES

Tél 03 85 78 92 66 - Fax 03 85 78 96 52

mairie.ecuisses@wanadoo.fr

www.ecuisses.fr

facebook : ecuisses ma commune

Suite à notre participation aux différents ateliers et réunions, il nous a semblé important de faire connaître notre territoire et l'impact du projet VFCEA sur la commune d'Ecuisses.

**Principales caractéristiques de la commune :**

La commune d'Ecuisses compte un peu moins de 1700 habitants dont 200 enfants scolarisés sur la commune (écoles maternelle et primaire). Elle est géographiquement divisée en 2 entités :

- le Bourg, à caractère rural
- les 7 Ecluses, zone péri-urbaine impactée par le projet VFCEA

Elle est rattachée à la Communauté Urbaine Le Creusot – Montceau et se trouve à

- 10 km du Creusot
- 20 km de Montceau-les-Mines
- 32 km de Chalon sur Saône

Elle est traversée par le Canal du Centre, avec son point de partage des eaux (Atlantique / Méditerranée) et de nombreuses infrastructures routières dont : la RD 974 – la RCEA et la Voie Verte (ancien chemin de halage)

Elle accueille sur son territoire :

- le centre de transformation électrique Henri Paul (création en 2016 d'un échelon de tension 400 000 volts)
- des industries implantées sur la zone industrielle CORIOLIS
- Artisanat d'art
- Commerces de proximité – Hôtels et restaurants – Agriculture
- Des structures dédiées à l'enfance Jeunesse
- De nombreuses associations
- Un patrimoine riche Villa Perrusson – [www.villaperrusson.fr](http://www.villaperrusson.fr)

C'est un territoire fortement marqué par le ferroviaire, avec :

1. la ligne TGV LN1, inaugurée en 1981
2. la ligne DIJON – NEVERS (VFCEA)
3. la gare Le Creusot-Montceau TGV

# ELECTRIFICATION DE LA PORTION DE LA VFCEA PASSANT A ECUISSES

## LE NOUVEAU VISAGE DE LA COMMUNE

Si le projet d'électrification de la portion de voie ferrée entre CHAGNY et NEVERS est une réelle plus-value au niveau régional, national et international, notamment pour le fret, il faudra néanmoins tenir compte des impacts sur notre territoire liés à l'augmentation des trafics (voyageurs et fret). Certains ont été identifiés par les écuissais au gré des réunions, et ce malgré le temps très court du débat public

### 1 - AMENAGEMENTS

- voies : Aucune protection lors de la traversée de la commune (Chemin du Bois Gendarme, Le Monetois)



- infrastructures : redimensionnement des ponts du Monetois, du Fautoux et des passages agricoles et les conséquences pour les utilisateurs



- passage à niveau surélevé du Monetois : le dernier comptage effectué sur le Route du Bois Gendarme est de 1400 voitures/jour : sécurité de ce passage et des

éventuelles conséquences pour les riverains. Par ailleurs, c'est le seul accès « poids lourds » pour desservir les fermes au Monetois Montaubry et Montfaucon



### 2 - ENVIRONNEMENT

- les riverains : la voie est parfois à moins de six mètres des habitations
- Bruit : augmentation du trafic du fret surtout la nuit. Si des mesures de compensation sont prises, cela ne concerne que l'intérieur des habitations ; l'impact sur la vie extérieure des riverains sera considérable.
- Ondes : positionnement des antennes GSM-R par rapport aux habitations, interférences et sécurité
- Vibrations : convois de fret plus nombreux, plus longs, plus lourds, plus rapides : pour les maisons jouxtant la voie, une évaluation des effets des vibrations concernant la sécurité des constructions et les effets sur les occupants sera-t-elle menée.
- les emprises éventuelles



- la sous-station :
  - o alimentation électrique depuis le Poste Henri Paul en aérien ou en sous-terrain)
  - o implantation et localisation de la sous-station
- Autres incidences

- dépréciation des biens immobiliers : y aura-t-il des compensations ?
- Mal être des riverains : Comment l'évaluer
- Attractivité de la commune plus ou moins impacté, selon les projets d'interconnexion

## INTERCONNEXION VFCEA / LGV

Pour les élus, l'interconnexion VFCEA / LGV devrait renforcer l'offre de transport au niveau régional. Le déplacement du Hub de Montchanin sur le site de la gare TGV faciliterait les voyages

Des deux solutions de halte, la version « en impasse » a le plus d'impacts négatifs :

- sur le temps de trajet (plus long),
- sur l'aménagement du territoire et des paysages (création d'une zone enclavée)
- sur les riverains (chemin du Bois Gendarme, le Fautoux et la rue des Vernes)
- par ailleurs, le raccordement en courbe sera générateur de bruits, quoiqu'on en dise.



**Cette solution n'est pas à retenir.**

Une halte « passante » réduirait les impacts négatifs de celle « en impasse ».



Le projet de raccordement présenté par la Communauté Urbaine, dissociant les voies d'interconnexion TGV/TER aurait l'avantage :

- d'offrir un réel cadencement des trains et une baisse significative des temps de trajet
- d'être un raccordement court
- d'être moins impactant que les autres solutions, mais les études devront le confirmer
- de tenir dans l'enveloppe budgétaire du Plan Etat Région.

Les raccordements TGV/TER offriraient aux voyageurs un accès rapide aux TGV et serait une réelle interface entre la Bourgogne, les régions parisienne et lyonnaise et l'Europe.

La création de la gare dite « halte passante » à la hauteur de la gare TGV, sur l'espace boisé du Bois de la Motte n'a fait à ce jour, l'objet d'aucune d'étude vis-à-vis :

- des expropriations envisageables au Fautoux
- de l'environnement (flore, faune, ...)
- de l'aménagement (voiries de desserte, parking)
- du passage à niveau à la hauteur du saut de mouton et à proximité du pont du TGV

L'interconnexion TGV (option raccordement court) aurait un impact important sur les terrains agricoles (morcellement des parcelles) ainsi que sur la faune et la flore, voire aussi sur la continuité hydraulique. Il conviendrait peut-être d'en revoir l'emplacement (Coriolis ...).

## CONCLUSION

Le projet d'électrification de la portion Chagny – Nevers, est, sans conteste, à soutenir et à réaliser, tout comme l'interconnexion des lignes TGV/TER. Certes il y a des enjeux économiques et politiques importants mais aussi et tout aussi importants, pour les habitants des territoires traversés, des impacts réels.

Ainsi pour la commune d'Ecuisses ceux-ci-sont nombreux et doivent être pris en compte lors du choix du maître d'ouvrage.

- Que ce soit pour l'électrification en termes de sécurité aux abords des voies, qu'en termes d'incidences sonores ou environnementales pour les riverains
- Ou pour les raccordements, avec les impacts sur les propriétés agricoles ou leur exploitation sans parler de la continuité hydraulique. Pourquoi prendre 10 à 15 % de la surface agricole de la commune d'Ecuisses, alors que la réflexion du PLUI porte sur la préservation et l'augmentation des zones nécessaires pour l'agriculture ? Par ailleurs, la commune a procédé au remembrement des terres agricoles en 1991 et ce projet redécoupe des parcelles avec des questions sur les accès, points d'eau...)
- Et enfin pour l'interconnexion TGV TER, la halte en impasse est tout simplement à oublier, la halte de passage et plus particulièrement le projet soutenu par la Communauté le Creusot Montceau, aurait un impact moindre sur la commune

Pourquoi la voie nouvelle permettant aux TER de déposer des voyageurs à destination de la ligne TGV ne serait-elle pas aussi utilisée pour le trafic des trains de fret ?

Cela aurait comme avantage d'éviter une grande partie des nuisances précitées et de supprimer celles existantes actuellement.