

LA VOIE FERRÉE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE

DÉCOUVREZ LE PROJET ET CONTRIBUEZ !



DÉBAT PUBLIC
DU 15 DÉCEMBRE 2016
AU 20 MARS 2017

SYNTHÈSE DU DOSSIER
DU MAÎTRE D'OUVRAGE

EN QUOI CONSISTE LE PROJET ?	p.2
QUELS SONT LES ENJEUX ?	p.3
QUELS SONT LES AMÉNAGEMENTS TECHNIQUES ENVISAGÉS ET LEURS IMPACTS POTENTIELS SUR L'ENVIRONNEMENT ?	p.4
COMMENT EST PRIS EN COMPTE L'ENVIRONNEMENT ?	p.5
LES COÛTS ET LE CADRE DE FINANCEMENT ET APRÈS LE DÉBAT PUBLIC ?	p.7
	p.8

EN QUOI CONSISTE LE PROJET ?

Le projet de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) consiste à moderniser et électrifier la ligne ferroviaire existante entre Nevers et Chagny, à la raccorder à la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris-Sud-Est à hauteur de la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV et à créer une halte d'interconnexion TER-TGV au niveau de la gare TGV pour organiser des correspondances entre les trains. Ce projet, estimé à 560 millions d'euros, permettrait d'améliorer l'offre de transport pour les voyageurs et pour les marchandises.

LA VFCEA EST UN PROJET PARTENARIAL INSCRIT AU CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION BOURGOGNE (CPR) 2015-2020.



160 km

DE LIGNE EXISTANTE ENTRE NEVERS ET CHAGNY À MODERNISER ET ÉLECTRIFIER



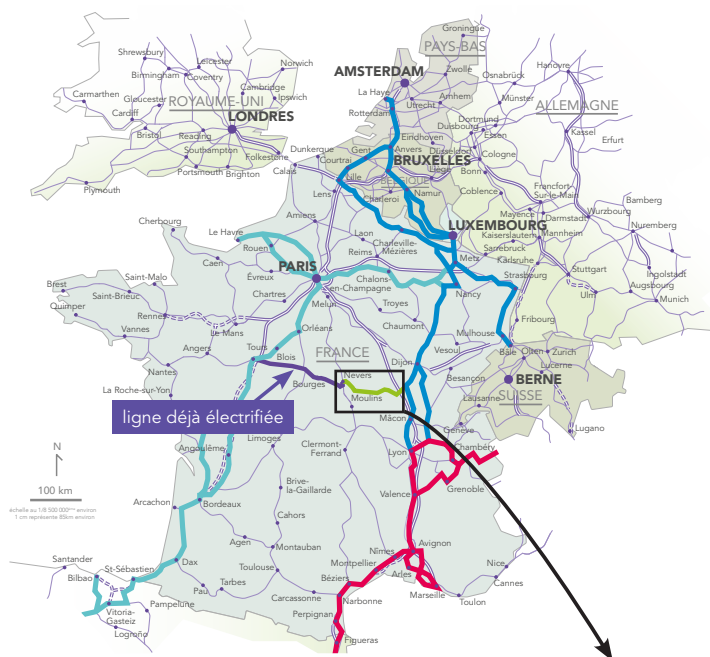
1 raccordement

À CRÉER



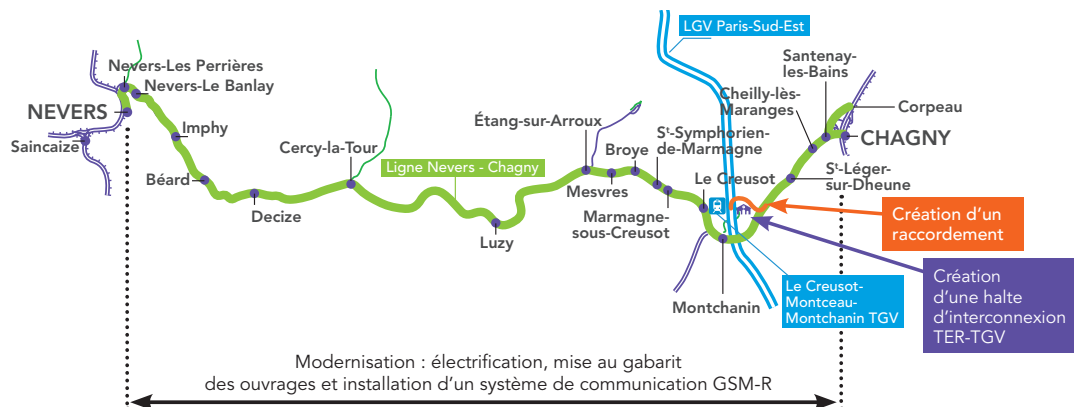
1 halte d'interconnexion TER-TGV

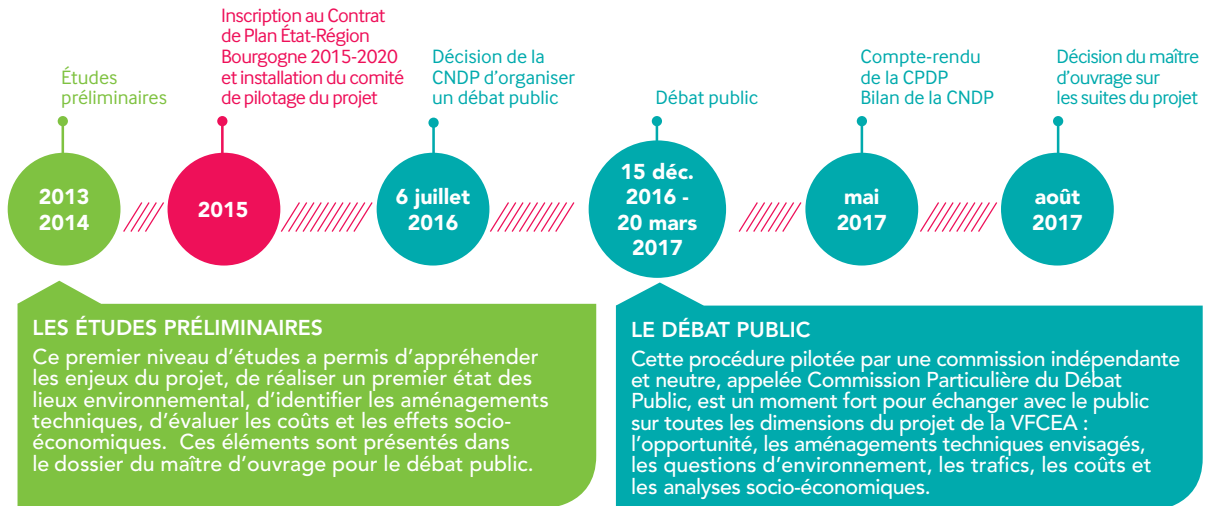
À CRÉER AU NIVEAU DE LA GARE DU CREUSOT-MONTCEAU-MONTCHANIN TGV



UN MAILLON RESTANT À ÉLECTRIFIER

La modernisation de la ligne Nevers-Chagny permettrait de finaliser l'électrification entre Tours et Dijon. Les différentes sections de cet axe ont été électrifiées au cours du temps. La dernière section, Bourges-Saincaize, l'a été en 2011.





QUELS SONT LES ENJEUX ?

➡ **DESSERTE DU TERRITOIRE RÉGIONAL**
➡ **MOBILITÉ DES VOYAGEURS**

➡ **TRANSPORT DES MARCHANDISES**
➡ **REPORT MODAL**

PREMIÈRES ESTIMATIONS DE TRAFICS 2025* :



de l'ordre de + 35 300
VOYAGEURS TER PAR AN



de l'ordre de + 73 900
VOYAGEURS LONGUE DISTANCE PAR AN



de l'ordre de 1 410
KILOTONNES PAR AN
UNE QUINZAINE DE TRAINS DE FRET PAR JOUR

ÉCONOMIES DE TONNES ÉQUIVALENT CARBONE (TeC) EN 30 ANS* :



de l'ordre de 188 500 TeC

LES DÉPLACEMENTS RÉGIONAUX ET INTERRÉGIONAUX DE VOYAGEURS (TER)

Aujourd'hui circulent sur la ligne Nevers-Chagny des Trains Express Régionaux (TER) fonctionnant au diesel. Avec la modernisation et l'électrification de la ligne, le projet de la VFCEA permettrait de faire circuler des TER électriques entre Nevers et Chagny et au-delà entre Tours et Dijon, plus respectueux de l'environnement et offrant des déplacements plus confortables pour les voyageurs. Le raccordement de la ligne à hauteur de la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV et une halte d'interconnexion TER-TGV permettraient de proposer des correspondances TER-TGV directes, aujourd'hui inexistantes. La halte serait positionnée en face des quais TGV existants.

LES LIAISONS VOYAGEURS LONGUE DISTANCE

L'électrification de la ligne et son raccordement permettraient un nouvel itinéraire aux TGV Strasbourg-Lyon. Le gain de temps serait de 2 à 8 minutes entre Strasbourg et Lyon, permettant d'envisager des arrêts supplémentaires sur l'axe Rhin-Rhône.

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

La VFCEA permettrait de proposer aux transporteurs une transversale Est-Ouest électrifiée au gabarit des conteneurs (caisses mobiles) internationaux. L'axe constituerait alors une alternative au passage par la Grande Ceinture Sud de Paris, aujourd'hui saturée à certaines heures. La VFCEA pourrait répondre à des besoins pour le fret local et accompagner le développement des trafics entre la façade atlantique (notamment les ports de Nantes-Saint-Nazaire et La Rochelle), les axes Saône-Rhône et Rhin ainsi que l'Europe du Nord et l'Italie.

LE REPORT MODAL ET LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO₂

Le projet permettrait de reporter des trafics routiers (véhicules particuliers et poids lourds) vers le rail. Ces reports, s'ils sont couplés au passage au tout-électrique des TER, contribueraient à réduire les émissions de gaz à effet de serre (dont principalement le gaz carbonique CO₂). Les économies de kilomètres parcourus sur la route à la mise en service seraient de 24 millions de kilomètres de circulation automobile et deux-roues et de 6,7 millions de kilomètres de circulation poids lourds.

i La Tonne équivalent Carbone (TeC) est l'unité de mesure de l'ensemble des gaz à effet de serre (dont le gaz carbonique CO₂)

i Les informations sur les enjeux du projet se trouvent en partie **1** du dossier du maître d'ouvrage.

* Ces estimations correspondent au scénario de prévision de trafics étudié en 2016 par le cabinet Systra pour SNCF Réseau (voir les études en ligne sur <https://vfcea.debatpublic.fr>). Elles sont à considérer en termes d'ordre de grandeur à ce stade des études.

QUELS SONT LES AMÉNAGEMENTS TECHNIQUES ENVISAGÉS ET LEURS IMPACTS POTENTIELS SUR L'ENVIRONNEMENT ?

À ce stade du projet, les aménagements envisagés, leurs caractéristiques et leur positionnement ne sont pas encore précisément définis.



POUR ÉLECTRIFIER LA LIGNE NEVERS-CHAGNY

L'électrification, en 25 000 Volts, comprendrait :

- la pose des poteaux, des supports et des fils de contact (caténaire) alimentant les trains en électricité le long de chaque voie ;
- la construction de deux sous-stations électriques dans le secteur de Sémelay (Nièvre) et dans celui de Montchanin (Saône-et-Loire) ;
- le raccordement de ces sous-stations à la caténaire et au réseau de transport électrique (RTE).

Dans la mesure du possible, les poteaux caténaires le long de chaque voie seront implantés au sein des emprises ferroviaires, propriété de SNCF Réseau.

Les deux nouvelles sous-stations électriques auront des impacts en termes de consommation d'espace. Leur positionnement devra tenir compte des secteurs d'habitation et des zones naturelles les plus sensibles.



Une sous-station électrique 25 000 Volts représente une superficie d'environ un hectare.



POUR ADAPTER LES OUVRAGES (PONTS, TUNNELS, PASSERELLES PIÉTONS) À UN GABARIT SUPÉRIEUR

Une vingtaine des quarante ouvrages présents sur la ligne Nevers-Chagny devrait nécessiter une mise au gabarit pour permettre :

- l'installation des équipements d'électrification ;
- le passage de la ligne à un gabarit adapté aux conteneurs de transport international.

Les travaux modificatifs sur ces ouvrages consisteraient en un abaissement de la plateforme ferroviaire, un rehaussement du tablier de pont ou de passerelle, ou une reconstruction.

En fonction des secteurs, l'abaissement de la plateforme pourrait être privilégié pour éviter des interventions plus lourdes de rehaussement ou de reconstruction des ouvrages. Les impacts de la mise au gabarit des ouvrages pourraient concerner la consommation d'espace et l'intégration paysagère. Une attention particulière doit être portée à l'organisation des circulations piétonnes ou routières pendant les travaux.



POUR INSTALLER UN NOUVEAU SYSTÈME DE COMMUNICATION (GSM-R)

Le GSM-R, réseau de télécommunication mobile dédié au ferroviaire, permet aux trains de communiquer avec les postes de régulation du trafic ferroviaire. Il permet également aux agents de conduite, de circulation et de maintenance de communiquer entre eux et à plusieurs.

Ce système est aujourd'hui systématiquement déployé lors de travaux de modernisation pour renforcer la sécurité et l'optimisation des circulations de voyageurs et de marchandises.

L'implantation de mâts de télécommunication se fait préférentiellement dans les emprises ferroviaires existantes en évitant les zones naturelles les plus sensibles.

Les mâts peuvent avoir des impacts visuels ou des impacts liés au périmètre de protection de sites et monuments historiques. S'agissant d'un dispositif de télécommunication, ces installations génèrent des champs électromagnétiques. Il s'agit d'un rayonnement directionnel, orienté vers la voie ferroviaire et l'antenne n'émet qu'au passage des trains.



POUR SÉCURISER LES PASSAGES À NIVEAU

La ligne compte actuellement 90 passages à niveau. Une étude concernant leur sécurisation sera à approfondir. En fonction des résultats, les solutions mises en œuvre pourraient être de plusieurs types : le maintien du passage à niveau avec des aménagements assurant une plus grande sécurité, le remplacement par un ouvrage permettant de franchir la voie ferrée, la suppression avec l'aménagement d'un nouvel itinéraire ou la suppression simple.

Les solutions de sécurisation des passages à niveau seront concertées localement.

Les enjeux relatifs aux habitations riveraines, aux espaces naturels et aux impacts pour les usagers et notamment pour la profession agricole devront être pris en compte.



La mise en œuvre du GSM-R impliquerait l'installation d'antennes de télécommunication spécifiques le long des voies, en moyenne tous les 3 à 4 kilomètres.



POUR RACCORDER LA LIGNE NEVERS-CHAGNY À LA LGV PARIS-SUD-EST

Deux variantes d'aménagement sont envisagées entre Essertenne et Montchanin pour le raccordement de la ligne Nevers-Chagny à la LGV Paris-Sud-Est :

- un raccordement « court » électrifié d'environ 5 km, avec un tunnel de 800 mètres de long pour franchir le relief du bois de la Motte ;
- un raccordement « long » électrifié d'environ 6,5 km, permettant d'éviter ce relief. Cette solution nécessiterait notamment la construction d'un viaduc devant la retenue de l'étang de Montaubry.

Un raccordement électrifié optionnel à voie unique, dit « de Nantes », a également été étudié. Il pourrait permettre à des trains réalisant le trajet entre Nantes et Lyon de se raccorder à la LGV Paris-Sud-Est.

AUJOURD'HUI, LA LIGNE NEVERS-CHAGNY CROISE LA LGV-PARIS-SUD-EST À ENVIRON 1 KM AU SUD DE LA GARE DU CREUSOT-MONTCEAU-MONTCHANIN TGV, SANS Y ÊTRE RACCORDÉE.



POUR CRÉER UNE HALTE D'INTERCONNEXION TER-TGV EN GARE DU CREUSOT-MONTCEAU-MONTCHANIN TGV

Une halte d'interconnexion TER-TGV serait créée à l'est de la LGV Paris-Sud-Est et positionnée à proximité de la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV. Les correspondances entre les TER et les TGV s'effectueraient par un cheminement permettant aux voyageurs TER de rejoindre les quais TGV et inversement.

Sa desserte ferroviaire s'organiserait, selon les options retenues :

- pour la halte de passage en empruntant une partie du raccordement prévu pour les TGV Rhin-Rhône ;
- pour la halte en impasse en créant un raccordement TER spécifique, indépendant du raccordement prévu pour les TGV Rhin-Rhône.

S'agissant d'infrastructures nouvelles, les quatre variantes de raccordement et de halte d'interconnexion TER-TGV ont fait l'objet, à ce stade d'étude, d'une première comparaison des sensibilités environnementales, synthétisée dans le tableau page 6.



Voir en page suivante les schémas des variantes de raccordement et de halte d'interconnexion TER-TGV.

COMMENT EST PRIS EN COMPTE L'ENVIRONNEMENT ?

La démarche environnementale s'intègre dans le processus global de conception pour chercher le meilleur compromis entre les objectifs et les fonctionnalités du projet, sa faisabilité technique, son insertion environnementale, son coût et son acceptation locale. Elle repose sur un processus d'étude progressif, itératif et continu. La prise en compte de l'environnement dans les projets ferroviaires couvre l'ensemble des domaines :

- le milieu humain
 - les riverains : bruit, santé, paysage, déplacements, occupation du sol ;
 - les activités économiques ;
 - le patrimoine.
- le milieu physique et naturel
 - les eaux souterraines et de surface ;
 - les sols et les sous-sols ;
 - le climat, les reliefs, la topographie ;
 - la faune et la flore ;
 - l'écologie du paysage, les continuités écologiques, les fonctionnements des écosystèmes.

ENVIRONNEMENT HUMAIN

Les enjeux porteraient essentiellement sur la modification des ouvrages d'art et l'implantation des mâts GSM-R (dans les emprises ferroviaires) mais aussi sur la conduite d'études acoustiques. Le projet intercepte également 6 périmètres de protection architecturale dont un au niveau de la zone de raccordement à créer.

ENVIRONNEMENT NATUREL

La ligne longe et franchit un grand nombre de cours d'eau dont la Loire, des espaces forestiers et des sites à forte biodiversité ayant un statut de protection. Les enjeux porteraient essentiellement sur la préservation des continuités écologiques terrestres et aquatiques, et la protection de la ressource en eau et des zones humides.

Les études à conduire postérieurement au débat public, si le projet se poursuit, porteront sur :

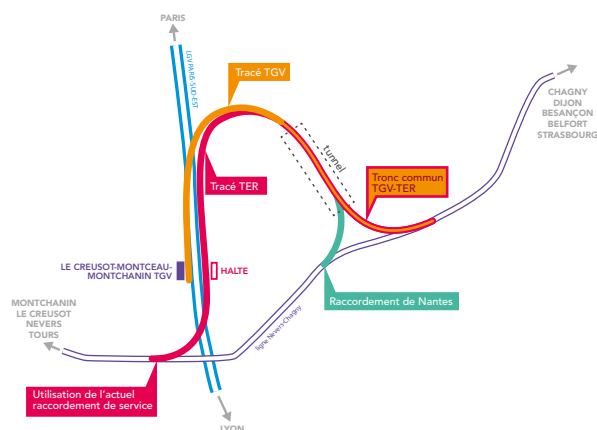
- le bruit supplémentaire lié aux circulations ferroviaires ;
- la biodiversité et ses fonctionnalités ;
- l'insertion paysagère ;
- la préservation de la ressource en eau.



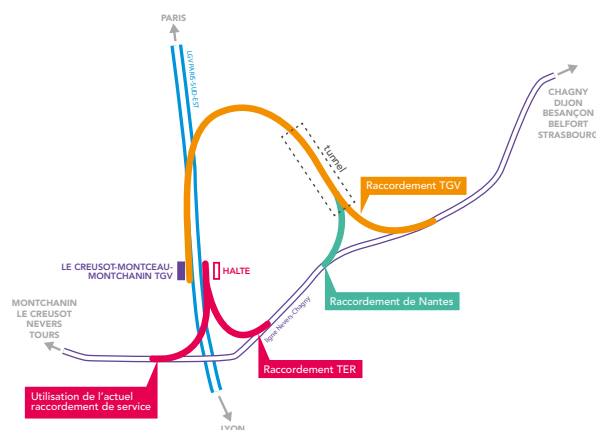
Les informations sur les aménagements techniques envisagés, leurs impacts potentiels sur l'environnement et les modalités de prise en compte dans la suite des études sont présentées en parties 2 et 3 du dossier du maître d'ouvrage.

LES VARIANTES DE RACCORDEMENT ET DE HALTE D'INTERCONNEXION TER-TGV : SCHÉMAS DES TRACÉS

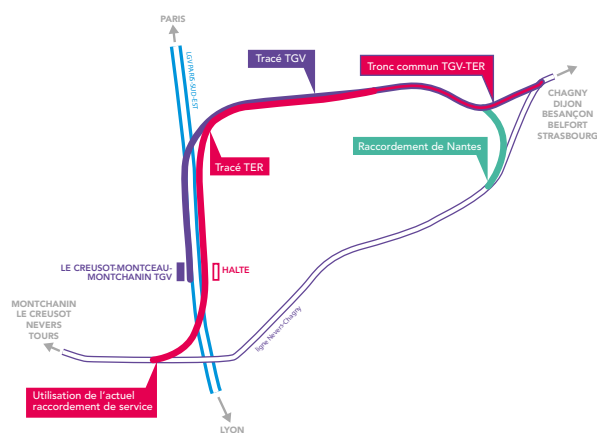
A LE RACCORDEMENT COURT AVEC UNE HALTE DE PASSAGE



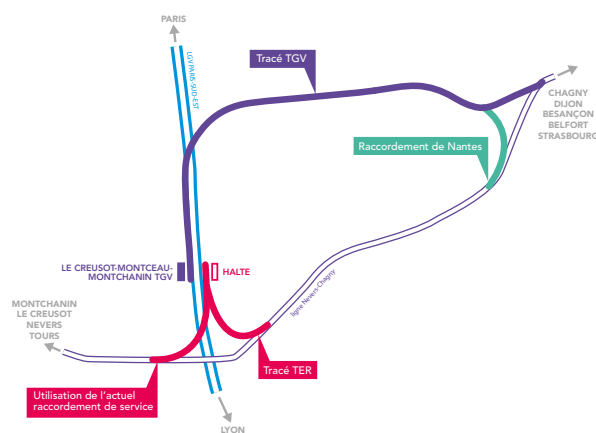
A' LE RACCORDEMENT COURT AVEC UNE HALTE EN IMPASSE



B LE RACCORDEMENT LONG AVEC UNE HALTE DE PASSAGE



B' LE RACCORDEMENT LONG AVEC UNE HALTE EN IMPASSE



L'ANALYSE COMPARATIVE ENVIRONNEMENTALE

VARIANTES	A	A'	B	B'
PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	RACCORDEMENT COURT ET HALTE D'INTERCONNEXION TER-TGV DE PASSAGE	RACCORDEMENT COURT ET HALTE D'INTERCONNEXION TER-TGV EN IMPASSE	RACCORDEMENT LONG ET HALTE D'INTERCONNEXION TER-TGV DE PASSAGE	RACCORDEMENT LONG ET HALTE D'INTERCONNEXION TER-TGV EN IMPASSE
EMPRISES FONCIÈRES				
PROXIMITÉ DES HABITATIONS				
EAUX SUPERFICIELLES ET CHAMPS D'INONDATION				
SECTEURS BOISÉS				
ÉQUILIBRE DES TERRES REMBLAIS/DÉBLAIS				
ENJEUX PAYSAGERS				
NIVEAU GLOBAL D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL POTENTIEL	NIVEAU 1	NIVEAU 2	NIVEAU 3	NIVEAU 2

NIVEAUX DE SENSIBILITÉ

● Niveau 1 : impact potentiel le plus faible parmi les variantes envisagées

● Niveau 2 : impact potentiel intermédiaire

● Niveau 3 : impact potentiel le plus fort parmi les variantes envisagées

LES COÛTS ET LE CADRE DE FINANCEMENT

Au stade actuel des études, le coût du projet est estimé à 560 millions d'euros. Ce coût comprend la modernisation complète de la ligne Nevers-Chagny, son raccordement à la LGV Paris-Sud-Est et la création d'une halte d'interconnexion TER-TGV.

247,2 millions d'euros sont inscrits au Contrat de Plan État-Région (CPER) Bourgogne 2015-2020, destinés à financer, si le projet est poursuivi à l'issue du débat public :

- la suite des études ;
- une première étape de travaux à définir sur la base de ces études.

2 hypothèses sont évaluées pour éclairer la réflexion sur un phasage du projet :

- **hypothèse 1** : électrification de la section entre Montchanin et Chagny, création d'un raccordement, création d'une halte d'interconnexion TER-TGV, équipement de la totalité de la ligne Nevers-Chagny en GSM-R ;
- **hypothèse 2** : modernisation complète de la ligne Nevers-Chagny (électrification, mise au gabarit des ouvrages et installation du GSM-R), sans raccordement et sans la halte.

LE MONTANT DE 247,2 MILLIONS D'EUROS INSCRIT AU CPER BOURGOGNE 2015-2020 MOBILISE DES FINANCEMENTS DE L'ÉTAT, DE LA RÉGION BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ, DE SNCF RÉSEAU ET D'AUTRES COLLECTIVITÉS OU ORGANISMES.

LE BILAN PAR HYPOTHÈSE		
	COÛTS D'INVESTISSEMENTS (EN MILLIONS D'EUROS)	RENTABILITÉ SOCIO-ÉCONOMIQUE
HYPOTHÈSES		
HYPOTHÈSE 1	342 M€	négative
HYPOTHÈSE 2	283 M€	positive

 Les informations sur les coûts, les premières analyses socio-économiques et le cadre de financement de la VFCEA se trouvent dans les parties 4 et 5 du dossier du maître d'ouvrage.

QUI SONT LES ACTEURS DU PROJET ?

SNCF RÉSEAU

SNCF Réseau est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), gestionnaire d'infrastructure : il est propriétaire du réseau ferré français qu'il entretient et modernise et dont il commercialise l'accès pour l'ensemble des entreprises de transport de voyageurs et de marchandises. Il est maître d'ouvrage des projets d'aménagement et de développement du réseau ferré.

LES PARTENAIRES DU PROJET

La gouvernance s'organise au sein d'un comité de pilotage qui réunit les partenaires du Contrat de Plan État-Région Bourgogne 2015-2020, cofinanceurs du projet de la VFCEA, ainsi que d'autres collectivités.



ET APRÈS LE DÉBAT PUBLIC ?

La qualité des échanges lors du débat public est essentielle pour éclairer la décision du maître d'ouvrage.

À l'issue du débat public et de la remise du bilan par la Commission Nationale du Débat Public, une décision sur la poursuite ou non du projet sera prise par le maître d'ouvrage SNCF Réseau, précisant les mesures jugées nécessaires pour répondre aux enseignements du débat public. Les éléments qui étayeront la décision seront partagés en préalable avec les partenaires du projet. Si le projet est poursuivi à l'issue du débat public, SNCF Réseau engagera les phases ultérieures d'études, de procédures administratives et de concertation.



Les informations sur les suites du débat public sont présentées dans la partie 6 du dossier du maître d'ouvrage.

LE DÉBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LA VFCEA EST
ORGANISÉ ET ANIMÉ PAR LA COMMISSION
PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC (CPDP), INSTANCE
INDÉPENDANTE NOMMÉE PAR LA COMMISSION
NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC (CNDP). TOUTE
L'INFORMATION SUR L'ORGANISATION DU DÉBAT ET SUR LE
PROJET EST MISE EN ŒUVRE PAR LA CPDP.

EN SAVOIR + ET PARTICIPEZ !

vfcea.debatpublic.fr



<https://www.facebook.com/DebatPublic.VoieFereeCentreEuropeAtlantique/>



@Debat_VFCEA