

## A LA PRÉPARATION DU DÉBAT PUBLIC : UNE PÉRIODE COURTE ET INTENSE

L'organisation du débat public et la définition de ses modalités sont l'une des missions de la commission particulière du débat public (CPDP) et de son secrétariat général, dont le principal enjeu est d'élaborer et d'animer un dispositif adapté au territoire.

Les outils d'expression du public, le calendrier du débat et les lieux des rencontres publiques ont été élaborés par la Présidente de la CPDP avec les membres, en tenant compte des contraintes de calendrier, notamment celle liée à la période électorale, et des remarques faites par la Commission nationale du débat public (CNDP) lorsque SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet VFCEA, était venu lui présenter son dossier de saisine. En effet, lors de cette séance, la CNDP avait jugé que le débat public devait, entre autres, permettre de débattre des aspects qui étaient alors les moins développés tels que le bilan économique ou la soutenabilité socioéconomique du projet VFCEA sur lesquels les citoyens sont en droit d'être informés.

Le débat public a dû s'inscrire dans un calendrier très serré et contraint. Le travail préparatoire a commencé en septembre 2016 et a duré jusqu'à l'ouverture du débat, quelques jours avant les vacances scolaires de Noël.

Tenir les délais de ce calendrier resserré a été un véritable défi pour la commission, ainsi que pour le maître d'ouvrage, qui ont travaillé de façon intensive pour préparer le débat public.

## 1 | La nomination de la commission particulière et sa composition

Saisie le 21 juin 2016 par SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 6 juillet 2016 l'organisation d'un débat public considérant que:

• « ces projets concernant le réseau fret national et le réseau de transport de voyageurs sont d'intérêt

- national, international et local, notamment en matière d'aménagement du territoire,
- le projet de raccordement TER-TGV et le projet de mise aux normes de la liaison Nevers-Chagny sont liés :
- ces projets présentent des enjeux socioéconomiques au niveau local comme au niveau national;
- les enjeux environnementaux de la création de l'interconnexion TER-TGV sont significatifs ».

Lors de cette même séance, Ilaria Casillo, Vice-présidente de la CNDP, a été désignée comme présidente de la commission particulière du débat public (CPDP) chargée de l'organisation et de l'animation de ce débat. Sur proposition d'Ilaria Casillo, et après que la CNDP a lancé une consultation électronique auprès de ses membres, en raison de l'urgence du démarrage des travaux de la CPDP, la CNDP a nommé le 5 août 2016: Lucie Anizon, Marc d'Aubreby, Isabelle Barthe, Dominique Hoestlandt, Christine Jean et Jean-Marc Rebière<sup>1</sup>, membres de la CPDP.

Le secrétariat général, qui avait pour mission d'assurer l'assistance de la CPDP, de préparer et mettre en œuvre ses décisions et de permettre la circulation de l'information entre la CPDP, la CNDP, le maître d'ouvrage, les acteurs du territoire et les prestataires chargés de la logistique et de la communication du débat, était composé de trois personnes: Léo Pillet, Secrétaire général, Sylvain Roland, Secrétaire général adjoint et Anaïs Blanchard, Assistante, en charge des questions organisationnelles et administratives.

## 2 | Le choix des prestataires

La tenue d'un débat public demande une préparation et une organisation logistique rigoureuses pour permettre à ses participants de débattre dans des lieux appropriés avec des supports et des outils adaptés. Pour cela, la CPDP a souhaité s'entourer de compétences

<sup>1</sup> Jean-Marc Rebière a démissionné de la CPDP le 25 novembre 2016.

ORGANISATION DU DÉBAT PUBLIC

complémentaires en graphisme, en cartographie et en communication. En effet, pour présenter des enjeux complexes lors des rendez-vous avec les citoyens et les usagers de la ligne (présence sur les marchés, rencontre dans des trains, visite de terrain, etc.), la CPDP a eu besoin d'outils adaptés et pédagogiques, pensés spécifiquement pour ce débat public. Elle a également eu besoin d'une équipe d'organisation logistique complète pour lui permettre de travailler et d'accueillir le public tout au long des trois mois du débat. Aussi, la CPDP a dû avoir en partie recours à des prestataires, dans le cadre de l'accord-cadre concertation de SNCF Réseau.

- L'agence Res publica, en groupement avec l'agence Sennse, a été retenue pour l'accompagner lors de dispositifs mobiles et itinérants;
- L'agence Res publica, en groupement avec les agences Sennse et Denis Power, a été sélectionnée pour assurer l'organisation logistique des rencontres publiques;
- L'agence État d'Esprit-Stratis a été choisie pour la conception graphique, la mise en page, l'impression et le routage des documents de la CPDP;
- Les agences Clair de Terre et Les Rois Mages ont été responsables des relations avec la presse, des campagnes publicitaires et de l'achat d'espaces;

- L'agence Particip & Co a été chargée de la gestion du site Internet, des réseaux sociaux et de la communication numérique du débat:
- L'agence Cassini a réalisé des cartographies pour le débat :
- L'agence Adesias a réalisé deux vidéos au contenu pédagogique pour le débat ;
- La société Armadiyo a été en charge de la mise en forme et la diffusion des lettres électroniques du débat.

## 3 | Le travail de la CPDP

## Le travail sur le dossier du maître d'ouvrage

Entre les mois de septembre et de novembre 2016, la CPDP s'est réunie à 6 reprises pour suivre la préparation du dossier du maître d'ouvrage (DMO) et la synthèse du dossier du maître d'ouvrage (SDMO), une des missions fondamentales de la commission. Ce travail, en négociation avec le maître d'ouvrage, s'est fait avec une exigence de complétude, de transparence et de lisibilité de l'information fournie dans les documents. L'élaboration du dossier du maître d'ouvrage et de sa synthèse, relevant de la responsabilité du maître d'ouvrage, est un travail complexe, car ce sont les documents qui constituent l'information de départ



fournie au grand public sur le projet sur lesquels le public se fait une idée du projet, et à partir desquels celui-ci peut réagir.

Ce travail a été délicat compte tenu de la complexité du projet (multiples aménagements et fonctionnalités); cela a demandé un véritable travail pour rendre le projet intelligible et compréhensible par tous. Il a fallu prendre en compte à la fois la volonté du maître d'ouvrage de présenter un projet comme un tout, avec une logique et une cohérence internes, et la volonté de la CPDP que soit fournie une information complète, détaillant tous les aspects du projet, et que les documents mis à la disposition du public soient synthétiques et clairs.

Un grand nombre de ces réunions se sont tenues en présence de représentants de SNCF Réseau afin que la CPDP leur fasse part de ses observations sur les six projets de documents qui lui ont été présentés. La fréquence de ces rencontres s'explique notamment par les délais de réalisation réduits auxquels était soumis le maître d'ouvrage, ainsi que par le souci de la commission de garantir aux acteurs et au public un document compréhensible, complet, transparent, accessible qui montre de manière claire et intelligible toutes les particularités d'un projet pluridimensionnel et multiscalaire², tel que celui de la VFCEA. Ainsi, lors de sa séance plénière du 7 décembre 2016, la CNDP a salué la qualité du travail effectué et a considéré ces documents comme suffisamment complets pour être soumis au débat public.

Le dossier
du maître d'ouvrage

Wolf PREALAIRE

WOS FIRRE CENTRE BURON ATLANTAGE

\*\*COULLAGE MAITE

\*\*

Six autres réunions de travail, ainsi que les contacts réguliers entre les membres de la CPDP, ont permis de s'approprier les enjeux, le contexte territorial, de faire régulièrement le point sur les rencontres avec les acteurs, d'échanger sur les principales attentes du débat, de construire la stratégie de participation, de mobilisation, de communication, de délimiter le périmètre du débat, d'identifier les lieux des rendezvous et de définir le calendrier des rencontres publiques.

## **4** | Les documents du maître d'ouvrage : éléments de base d'information autour du projet

Le dossier du maître d'ouvrage, un document de 107 pages, élaboré par SNCF Réseau, validé par la CNDP le 7 décembre 2016, présente le projet, ses objectifs, ses caractéristiques, son coût, sa rentabilité et ses impacts potentiels.

Près de 1 000 exemplaires ont été envoyés en amont du débat à l'ensemble des acteurs rencontrés, intéressés et concernés (élus, collectivités territoriales, chambres consulaires, partis politiques, associations, syndicats, fédérations professionnelles, etc.), et 742 exemplaires ont été adressés aux 140 communes des cantons situés le long et à proximité de la ligne TER Nevers-Chagny.

De plus, ce document était consultable et téléchargeable sur le site Internet du débat, disponible à la « Maison du débat », située au Creusot, et a été diffusé à plus de 900

exemplaires lors des différentes rencontres: réunions publiques, conférences-débats, ateliers thématiques, cercles de travail, etc. Il a été envoyé à tous ceux qui en ont fait la demande.

Au total, près de 2700 dossiers ont été diffusés.

## La synthèse du dossier du maître d'ouvrage

Ce document de 8 pages, élaboré par SNCF Réseau, présente synthétiquement les éléments du dossier du maître d'ouvrage.

2 Le terme multiscalarité se réfère aux phénomènes, aux projets ou aux situations touchant et impliquant plusieurs échelles à la fois.

ORGANISATION DU DÉBAT PUBLIC



La synthèse du dossier du maître d'ouvrage a été diffusée à plus de 3 200 exemplaires en amont du débat aux 140 communes des cantons situés le long et à proximité de la ligne TER Nevers-Chagny ainsi qu'à l'ensemble des acteurs rencontrés, intéressés et concernés (élus, collectivités territoriales, chambres consulaires, partis politiques, associations, syndicats, fédérations professionnelles etc.).

De même que pour le DMO, ce document était consultable et téléchargeable sur le site Internet du débat et disponible à la « Maison du débat ». Plus de 2500 exemplaires ont été distribués lors des différentes rencontres : réunions publiques, conférences-débats, ateliers thématiques, cercles de travail, débats mobiles, points d'information, débats itinérants, etc. et envoyés à tous ceux qui en ont fait la demande.

## Les études préliminaires du maître d'ouvrage

Suite à la demande de la CPDP, le maître d'ouvrage a mis à disposition du public les études préliminaires datant de 2013 et 2014. Elles ont été mises en ligne sur le site Internet du débat à partir du 16 novembre 2016. Ces documents de référence sur lesquels s'est appuyé le maître d'ouvrage pour l'élaboration de son projet et la rédaction de son dossier apportent des éclairages sur certains aspects de celui-ci (études de trafic, bilan socio-économique, etc.).

Le 13 décembre 2016, SNCF Réseau a transmis «une mise à jour» des rapports des études de trafic et du bilan socio-économique qu'il avait commanditée en vue du débat public.

# **5** | Les entretiens préalables et la cartographie des acteurs

En amont du débat, la CPDP a rencontré un certain nombre d'acteurs européens (Agence Européenne du Rail, représentants des corridors européens de fret ferroviaire, etc.), nationaux (Agence Française du Rail, Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), etc.),

régionaux (CESER Bourgogne-Franche-Comté, Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de la Nièvre, etc.) et locaux (Organisation de défense et de gestion de l'appellation Santenay, Bourgogne Nature, etc.). De septembre 2016 jusqu'au lancement du débat, 80 personnes représentant 56 institutions ou organismes concernés ou intéressés par le projet ont été rencontrées: parlementaires, services de l'État, collectivités territoriales, associations, organismes socio-économiques, universités, autorités portuaires, etc. (Cf. Annexe C, page 129).

Compte tenu des caractéristiques particulières du projet (fonctionnalités et échelles multiples), ces rencontres préalables ont permis à la CPDP de mieux connaître le territoire et les acteurs concernés par le projet, d'écouter leurs observations et leurs attentes sur le débat et le projet, et d'adapter les dispositifs pour les mobiliser et leur permettre de participer. La CPDP a ainsi pu dresser une première cartographie des positionnements de certains acteurs sur le projet. Cela a également permis d'informer les acteurs de la tenue du débat public et d'en présenter les objectifs et les principes.





## 6 | Le travail préparatoire : une mission sur le terrain, une compréhension des enjeux du projet

#### Deux visites de terrain

La CPDP a demandé au maître d'ouvrage d'organiser

pour la commission une visite de terrain, qui s'est tenue le 21 septembre 2016. La première partie de la journée a été consacrée à la visite des lieux où pourrait être réalisée l'une des deux variantes de raccordement proposées par SNCF Réseau dans son projet. La CPDP a ensuite effectué le trajet entre Chagny et Nevers en TER (Transport express

régional), en compagnie du maître d'ouvrage. La CPDP a ainsi pu parcourir le périmètre potentiellement impacté par le raccordement, identifier les habitations situées sur le tracé et les entités paysagères, tels que les massifs forestiers, les surfaces agricoles ou l'étang de Montaubry. Elle a également pu se rendre compte

de l'état actuel de la ligne VFCEA et des différents impacts que sa modernisation pourrait causer sur le milieu naturel et humain.

Afin de préparer les supports cartographiques du débat, la CPDP, accompagnée de ses prestataires et du maître d'ouvrage, a souhaité se rendre une seconde fois sur les lieux envisagés par SNCF Réseau pour la

réalisation du raccordement de la ligne LGV (Ligne à grande vitesse) Paris-Lyon à la ligne TER Nevers-Chagny. Cette deuxième visite, qui s'est tenue le 30 novembre 2016, a permis d'identifier six principaux points d'intérêt permettant d'élaborer le parcours et la visite de terrain à effectuer avec le public lors du débat.



#### Cinq ateliers préparatoires

Lors des entretiens préalables au débat, la CPDP s'est rendu compte que certains acteurs clés du territoire ne disposaient que de peu d'informations sur le projet. Par conséquent, la CPDP a souhaité organiser 5 ateliers

ORGANISATION DU DÉBAT PUBLIC



préparatoires pour les élus du territoire, les comités de ligne et les acteurs du transport de marchandises. La CPDP a été accompagnée par le maître d'ouvrage qui avait pour mission de présenter de façon détaillée son projet. L'objectif de ces ateliers était de faire connaître le débat le plus largement possible chez les acteurs du territoire, afin qu'ils deviennent de véritables relais d'information pour les citoyens, de commencer à débattre avec eux des thématiques particulières à aborder sur leurs territoires, en fonction de leurs spécificités, mais aussi de commencer à identifier les «points durs» du projet susceptibles de faire débat. Ils ont également permis à la CPDP de finaliser sa stratégie de participation entre rendez-vous classiques (réunions publiques) et outils novateurs (débats itinérants), d'identifier des intervenants et experts potentiels et d'être confortée dans le choix du périmètre et du calendrier qu'elle avait définis.

Afin de permettre à toutes les collectivités des 160 kilomètres concernés par le projet d'être présentes, la CPDP a organisé trois rencontres les 21, 22 et 23 novembre 2016 à Decize, Le Creusot et Écuisses, dans la Nièvre et la Saône-et-Loire. Elles ont rassemblé 68 élus (maires et adjoint-es) des 140 communes des cantons situés le long et à proximité de la ligne.

Un quatrième atelier, organisé aussi le 22 novembre

2016, à Nevers, pour les différents membres des comités de ligne de la Région Bourgogne-Franche-Comté, a attiré une dizaine de participants.

Le cinquième atelier, organisé sur la thématique du fret ferroviaire, a eu lieu le 6 décembre 2016, à Paris, dans les locaux de la Commission nationale du débat public. Une dizaine de professionnels issus des entreprises ferroviaires, des ports maritimes, de l'enseignement supérieur et de la recherche, et du monde socioéconomique étaient présents et ont soulevé des questions complémentaires relatives au transport de marchandises qui devaient selon eux être abordées dans le cadre du débat.

#### La présentation des modalités au COPIL

Le projet VFCEA a la particularité d'être conduit par différents partenaires (État, Région Bourgogne-Franche-Comté, etc.). C'est la raison pour laquelle il a semblé important à la CPDP de présenter les modalités d'organisation à l'ensemble du comité de pilotage et aux partenaires techniques (Communauté Urbaine Creusot Montceau) du projet qui s'étaient réunis pour l'occasion dans les locaux de la Préfecture de Région Bourgogne-Franche-Comté, à Dijon, le 21 novembre 2016.

## Identification des entreprises utilisatrices du fret

La dimension «fret» est une dimension fondamentale du projet VFCEA. Ainsi, afin d'aller au-delà des informations délivrées par le maître d'ouvrage, la CPDP a souhaité identifier elle-même des acteurs du fret potentiellement intéressés au débat sur le projet. La CPDP a donc mené un repérage auprès d'une quarantaine d'entreprises (sélectionnées selon le secteur d'activité) de plus de 50 salariés, implantées dans la Nièvre et la Saône-et-Loire, à proximité du tracé de la VFCEA. Cela a permis d'évaluer leur niveau de connaissance du projet et de les informer, si besoin, sur celui-ci, ainsi que sur le débat.

### Le questionnaire d'avant-débat

La CPDP a diffusé à partir du mois de novembre 2016 un questionnaire d'avant débat sur son site Internet. Cette consultation, qui n'a récolté que 61 réponses, devait permettre d'interroger les internautes sur les modalités du débat et notamment sur les thèmes qui leur paraissaient importants, sur les choix des lieux,

dates, et horaires des rencontres, ainsi que sur le dispositif auquel ils souhaitaient participer: réunions publiques, conférences-débats, ateliers thématiques, visite de terrain etc.

La grande majorité des personnes ayant répondu ont indiqué savoir ce qu'est un débat public, connaître le projet de Voie ferrée Centre Europe Atlantique et ont classé, selon l'ordre suivant, les thématiques à traiter en priorité: la modernisation de la ligne Nevers-Chagny, les impacts du raccordement, les impacts environnementaux et humains du projet, l'articulation de la VFCEA avec les enjeux de la politique de fret ferroviaire à l'échelle nationale, le phasage et la faisabilité financière et économique du projet.

Elles ont également estimé que les jours et horaires des réunions étaient adaptés et ont indiqué souhaiter participer en priorité à la visite de terrain sur les lieux de raccordement; viennent ensuite les ateliers de travail par petits groupes, les conférences-débats avec des experts et les grandes réunions publiques générales.

## B | UNE STRATÉGIE DE PARTICIPATION ADAPTÉE AU TERRITOIRE, AU PROJET ET SES À CARACTÉRISTIQUES

Pour construire le périmètre du débat et la stratégie de mobilisation associée, la CPDP s'est attachée à ce que les modalités du débat public soient adaptées aux particularités du projet et du territoire. Ces particularités ont été étudiées et affinées grâce à l'ensemble des dispositifs préparatoires précités, et les modalités de mise en débat du projet ont directement découlé de ce travail.

Le projet VFCEA présente deux caractéristiques:

• Il présente différentes fonctionnalités qui mobilisent chacune une échelle propre: la modernisation de la ligne Nevers-Chagny et son électrification, qui concernent le trafic de marchandises et dans une moindre de mesure le trafic voyageur local, la réalisation de la gare d'interconnexion au Creusot – Montceau – Montchanin TGV, dont les impacts touchent une échelle locale et régionale, et le raccordement de la ligne TGV Rhin-Rhône à la LGV LN1, qui concerne une échelle nationale. La CPDP a donc élaboré une stratégie tenant compte de la diversité des échelles, des enjeux et des impacts du projet.

• Il prend place dans un territoire de 160 kilomètres, à forte dominante rurale, avec des profils sociodémographiques très différenciés (population vieillissante, relativement éparpillée). Cela a donc infléchi le choix des modalités en privilégiant une approche du territoire très fine, en se basant moins

ORGANISATION DU DÉBAT PUBLIC

sur des très grands rassemblements du public que sur de nombreux ateliers thématiques sur le territoire. La CPDP a ainsi souhaité structurer le débat autour de quarante rencontres publiques (réunions publiques, conférences-débats, ateliers, cercles de travail etc.) réparties sur tous les territoires géographiques du projet, essentiellement dans les départements de la Saône-et-Loire, de la Nièvre et de la Côte-d'Or, pour répondre à ces enjeux.

Lors de la séance du 26 octobre 2016, la CNDP a approuvé les modalités d'organisation du débat et son calendrier.

Six réunions publiques ont été programmées par la CPDP. La réunion d'ouverture s'est tenue au Creusot. Compte tenu de l'étendue géographique du projet et afin

de respecter le principe d'équité entre les territoires, la CPDP a souhaité tenir une seconde réunion de lancement à Nevers. Une troisième réunion relative à la faisabilité économique et financière du projet s'est déroulée à Dijon, dans la capitale régionale. Une réunion dite « intermédiaire » a eu lieu à Montchanin afin de faire le point sur l'avancée du débat. La réunion de restitution des résultats de l'expertise complémentaire, demandée par les acteurs de la Nièvre, s'est quant à elle déroulée à Nevers. Enfin, la réunion de clôture du débat a eu lieu au Creusot.

Les réunions publiques sont des lieux de discussions et de prises de position sur l'ensemble du projet par les participants.

Deux conférences-débats décentralisées en présence d'experts ont été organisées à Paris et à Lyon afin d'apporter des regards d'experts choisis par la CPDP, d'éclairer le débat sur des sujets techniques et d'approfondir les thématiques suivantes:

- Le projet Voie Ferrée Centre Europe Atlantique à la lumière des enjeux de la politique nationale du fret ferroviaire;
- Les impacts de la réalisation d'un raccordement à la gare Le Creusot-Montceau-Montchanin TGV sur le trafic voyageurs TGV à l'échelle nationale.

Pour compléter ces dispositifs, la CPDP a souhaité organiser des ateliers thématiques, avec un public plus restreint pour permettre le travail en groupes,

pour approfondir certains enjeux du projet, notamment la modernisation de la ligne Nevers-Chagny, les impacts des différents scenarii de raccordement, les effets du projet sur la desserte d'Autun, les enjeux du raccordement des TGV Rhin-Rhône sur la LGV Paris-Lyon pour la desserte de Chalon-sur-Saône et Mâcon et les enjeux d'un projet de gare de correspondance TER-TGV. Huit ateliers ont ainsi été organisés à Decize, Luzy, Nevers, Écuisses, Autun, Le Creusot, Mâcon, Torcy et Beaune.

Trois cercles de travail ciblant des acteurs du territoire ou des porteurs d'intérêts précis (entreprises ferroviaires,

viticulteurs) ont eu lieu à Nevers, Chalon-sur-Saône et Santenay, afin d'aborder plus en profondeur les impacts que le projet pourrait ou non avoir sur leur activité. La CPDP a tenu sept points d'information et quatre débats mobiles sur les lieux de vie du quotidien (marchés, gares, centres commerciaux etc.); cette modalité permet en effet aux usagers et aux habitants de recueillir de l'information, poser des questions, exprimer des avis en fonction de leurs disponibilités et emplois du temps.





# A | DES DISPOSITIFS CLASSIQUES MAIS NÉCESSAIRES

## 1 | Des réunions publiques attendues

Le débat public a duré trois mois, entre le 15 décembre 2016 et le 20 mars 2017. Le calendrier était en effet contraint par les élections présidentielles du printemps 2017. La grande majorité des rencontres se sont tenues pendant les mois de janvier et février 2017.

## LE CREUSOT 15 DÉCEMBRE 2016



Réunion publique de lancement

270
participants dont
70 via
la retransmission
en direct
streaming

La réunion d'ouverture du débat a vu un grand nombre d'élus de Saône-et-Loire, notamment de la Communauté Urbaine Creusot Montceau (CUCM) prendre la parole et apporter leur soutien au projet de VFCEA. De nombreux citoyens, de repré-

sentants d'organismes de la société civile et d'étudiants étaient également présents à ce rendez-vous lors duquel les modalités et les thèmes du débat public ont été présentés par la CPDP et les principaux aspects du projet exposés par le maître d'ouvrage.

## **NEVERS** 5 JANVIER 2017

## Réunion publique générale

Les élus du territoire nivernais, de nombreux représentants de la société civile (usagers des transports, entreprises), des cheminots, ainsi que des citoyens étaient présents à cette seconde réunion de présentation générale du projet lors de laquelle la question de la régénération et de l'amélioration ponctuelle de la ligne entre Nevers et Chagny est apparue rapidement, en lien avec la thématique d'une réduction des temps de parcours entre Nevers et Dijon.



100 participant

## **DIJON** 27 JANVIER 2017

Réunion publique thématique «Phasage et faisabilité financière et économique du projet» 19H00 – 22H00

Cette réunion a permis aux deux principaux partenaires du projet (État et Région Bourgogne-Franche-Comté) d'apporter un éclairage sur le Contrat de Plan État-Région: son processus de définition, son exécution actuelle et sa clause de revoyure. La Région a pu préciser son rôle dans ce financement et sa position concernant les hypothèses de phasage du projet VFCEA.



## **MONTCHANIN** 9 FÉVRIER 2017

## Réunion publique générale

Lors de cette réunion, la CPDP a en premier établi un point d'étape sur l'avancement du débat et les principales interrogations et réflexions exprimées sur le projet VFCEA. Ensuite, Alain SAUVANT, professeur d'économie des transports (Ecole Nationale des Ponts et chaussées), expert invité par la CPDP, a apporté son regard critique sur le projet



et notamment son bilan socio-économique, ce qui a permis au public d'avoir un éclairage nouveau et d'enrichir sa réflexion.

**120** participants

## **NEVERS** 13 MARS 2017

## Réunion publique de restitution

35 participants

Les principaux acteurs institutionnels, représentants de la société civile et élus du territoire étaient présents à cette dernière réunion publique dans la Nièvre. La CPDP a restitué de manière synthétique et analytique les principaux arguments et positions qui ont été portés dans le cadre du débat. Elle a dressé les premiers apports du



débat, les principaux questionnements et points de vigilance. Quant au maître d'ouvrage, il a présenté les résultats de son expertise complémentaire réalisée sur la régénération et l'amélioration ponctuelle de la ligne, puis livré une première analyse sur la variante de la halte d'interconnexion proposée par la CUCM. Il a également apporté des précisions sur le traitement des passages à niveau. Le Vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté a dressé un panorama précis des actions de la Région concernant la desserte TER du territoire ainsi que sur le schéma de financement du projet VFCEA. Enfin, les responsables élus, les représentants d'institutions et des associations et plus généralement le public ont aussi pu s'exprimer sur les enseignements qu'ils tiraient du débat.

## LE CREUSOT 14 MARS 2017



## Réunion publique de clôture

19 H 00 - 23 H 30

**220** participants

Cette réunion de clôture a rassemblé un grand nombre de citoyens, de représentants d'institutions et d'organisations de la société civile, notamment du collectif CoDéVaD, ainsi que la majorité des élus du territoire. Le déroulement a été identique à celui de la réunion du 13 mars à Nevers et a également offert la possibilité aux étudiants du Master Transport, Mobilité, Environnement, Climat (TMEC) de l'Université de Bourgogne de présenter leur évaluation du débat public et à certains citoyens d'exprimer à nouveau leurs questionnements vis-à-vis des impacts du projet sur l'environnement humain.

## **2** | Les ateliers thématiques pour traiter en profondeur des enjeux



Ces ateliers ont permis au public de s'impliquer davantage sur les caractéristiques du projet et leurs impacts lors d'un temps de travail par table avant de questionner le maître d'ouvrage.

## **NIÈVRE** 16, 17 ET 18 JANVIER 2017



Decize, Luzy, Nevers 18 H 30 - 21 H 00

50

Sur la base de la présentation du projet par le maître d'ouvrage et de cartes du projet, les repré-

sentants d'associations de la société civile, ainsi que les usagers, les cheminots et les riverains présents aux ateliers ont pu faire état de leurs craintes et attentes envers le projet. Le besoin de fiabilité et de pérennité

de la ligne pour la desserte et le développement local a été pointé, tout comme les différents effets et impacts environnementaux des aménagements prévus par le projet.

Ateliers thématiques « Modernisation de la ligne Nevers - Chagny (électrification, mise à gabarit et système de télécommunication mobile), impacts sur l'environnement et effets sur le trafic voyageurs à l'échelle régionale»

## SAÔŅE-ET-LOIRE 15 FÉVRIER 20<u>17</u>

## Torcy

18 H 30 - 21 H 00

De nombreux citoyens de Torcy et des communes voisines, ainsi que certains élus, ont participé à cette rencontre. Les questionnements et avis exprimés ont majoritairement concerné l'intérêt de l'interconnexion TER-TGV, les impacts de l'intensification du trafic, fret notamment, ainsi que ceux sur l'environnement naturel et humain. La rentabilité du projet a fait l'objet de plusieurs échanges.



37

## **CÔTE-D'OR** 16 FÉVRIER 2017



## Beaune 18 H 30 - 21 H 00

Des citoyens et des élus des communes situées sur la partie Est du tracé de la VFCEA et de Côted'Or, ainsi que des représentants d'associations de protection de la nature et des usagers des transports ont participé à cet atelier. Ils ont pu exposer de façon précise leurs positionnements sur le projet, en particulier son intérêt pour le développement local du territoire, tout en se montrant vigilants et en exprimant des attentes sur la maîtrise des impacts environnementaux et humains.

15 participants

## **ÉCUISSES** 28 JANVIER 2017



«Impacts environnementaux et humains des différents scenarii de raccordement envisagés entre la LGV Paris – Lyon et la ligne Nevers – Chagny» 14H00 – 19H00

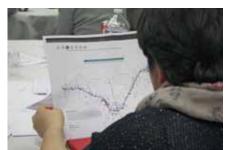
De nombreux citoyens et riverains ont participé à cet atelier s'inscrivant à la suite de la visite terrain sur les lieux où le raccordement et la halte d'interconnexion se réaliseraient. Le maître d'ouvrage,

110

accompagné d'un paysagiste, a détaillé les aménagements prévus dans ce secteur. Le travail par table, restitué par les étudiants du Master TMEC de l'Université de Bourgogne, a permis à de nombreuses personnes de s'exprimer en groupes, puis de voir leurs interrogations exposées auprès de la salle. Par la suite, beaucoup ont rappelé leurs inquiétudes respectives.







50

## **AUTUN** 6 FÉVRIER 2017



« Effets du projet sur la desserte d'Autun »

18 H 30 - 21 H 00

Cet atelier était particulièrement attendu par les citoyens et les élus d'Autun, d'Étang-sur-Arroux et des villes voisines. Ils ont rappelé l'intérêt global du projet mais ont souligné la nécessité d'un désenclavement du territoire et du développement du report modal. Ainsi ils ont exprimé leurs attentes précises quant à la desserte Est-Ouest du territoire et à la pérennité de la ligne Étangsur-Arroux – Autun.

## **LE CREUSOT** 7 FÉVRIER 2017

« Enjeux d'un projet de gare de correspondance TER-TGV »

18 H 30 - 21 H 00

Des citoyens du Creusot, d'Écuisses et de Saint-Julien-sur-Dheune, ainsi que des élus, ont participé à cette rencontre au cours de laquelle la CUCM a pu, avec son prestataire le bureau d'études TTK, présenter en détail son alternative d'aménagement pour une halte d'interconnexion TER-TGV. Le maître d'ouvrage s'est engagé à l'étudier de façon plus précise d'ici la fin du débat.



MÂCON 14 FÉVRIER 2017

« Impacts de la réalisation d'un raccordement à la gare Le Creusot – Montceau – Montchanin sur le trafic voyageurs TGV à l'échelle nationale »

18 H 30 - 21 H 00

**30** participants

Cet atelier était dédié à la fonctionnalité proposée à travers le raccordement entre la ligne classique et la LGV, ainsi qu'à ses effets sur le trafic national des TGV. Le public s'est



peu mobilisé pour cette rencontre, néanmoins plusieurs élus de la CUCM étaient présents, ainsi que des représentants de la Région et de l'État. Les étudiants du Master TMEC de l'Université de Bourgogne ont, pour leur part, présenté les résultats de leur travail d'analyse critique du projet de VFCEA, mettant notamment en avant les territoires fonctionnel et institutionnel sur lesquels ce projet s'inscrit.

3 | Des cercles de travail utiles pour faire émerger la position des professionnels du transport et du monde agricole

Cercles de travail « Enjeux économiques du fret ferroviaire pour le tissu productif régional »

Cercle de travail «Impacts de la modernisation du projet sur l'activité viticole»

## **NIÈVRE** 23 JANVIER 2017



30 participants

Nevers 18 H 30 - 21 H 00

Le public, constitué d'acteurs économiques, de leurs représentants et d'élus locaux, était attentif et en quête d'informations sur le projet. Le travail par table leur a permis d'étudier assidûment et de questionner les éléments sur le fret présentés par le maître d'ouvrage.

## **SANTENAY 1ER FÉVRIER 2017**



«Impacts de la modernisation du projet sur l'activité viticole » 18 H 30 - 21 H 00

60 participants

Les nombreux participants à ce cercle de travail étaient principalement des habitants des villages de Santenay et de Cheilly-les-Maranges, la plupart viticulteurs ou ayant un lien proche avec ce secteur. Les échanges ont été particulièrement fournis tout au long de cette rencontre. Ils ont concerné en priorité les impacts éventuels des besoins fonciers liés aux aménagements proposés, les contraintes possibles sur l'activité viticole, ainsi que sur le cadre de vie et le classement Unesco du territoire. Le déroulement d'une concertation post-débat a également été porté par certains participants. Le maître d'ouvrage a pu préciser sa démarche de projet dans ce secteur à forts enjeux.

## SAÔNE-ET-LOIRE 2 FÉVRIER 2017



Chalon-sur-Saône

Plusieurs représentants d'entreprises et d'institutions économiques ainsi que des élus étaient réunis pour ce cercle de travail. Ils ont questionné en détail les études réalisées par SNCF Réseau sur le potentiel du fret et ont avancé des éléments d'interrogations éclairant ce volet et son intérêt pour le tissu économique régional.

**15** articipants



4 | La visite terrain sur les lieux du raccordement : un moment fort du débat







## ÉCUISSES 28 JANVIER 2017



#### 11 H 00 - 14 H 00

De nombreux citoyens, riverains et élus, ainsi que des étudiants du Master TMEC de l'Université de Bourgogne, ont participé à cette visite terrain sur les lieux où le raccordement et la halte d'interconnexion se réaliseraient si le projet était poursuivi. Accompagné d'un paysagiste, le maître d'ouvrage a pu expliquer in situ ces aménagements et répondre aux remarques et questions des citoyens sur ces aménagements et leurs impacts environnementaux. La visite s'est terminée par un buffet campagnard, suivi d'un atelier spécifique<sup>3</sup>.

110 participants

<sup>3</sup> Atelier thématique «Impacts environnementaux et humains des différents scenarii de raccordement envisagés entre la LGV Paris – Lyon et la ligne Nevers – Chagny».

## **5** | Des permanences indispensables pour informer



## LE CREUSOT 19 DÉCEMBRE 2016



Gare TGV Creusot-Montceau-Montchanin, puis supermarché Carrefour Market

À la gare TGV, les personnes rencontrées ont indiqué une bonne visibilité du projet dans les médias. Elles se sentaient plus concernées par le raccordement et la halte d'interconnexion. Bon nombre d'entre elles étaient en déplacement domicile-travail. Le personnel SNCF de la gare a contribué au débat en partageant son expérience quotidienne. Au centre commercial, certaines personnes ont indiqué avoir participé à la réunion publique de lancement, mais beaucoup ont précisé ne pas utiliser cette ligne ferroviaire, ni le train en général.

## **DECIZE 20 DÉCEMBRE 2016**



## Foire, puis Gare de Decize

Sur la foire, quelques personnes ont souhaité déposer une contribution. Lors des échanges, les discussions dérivaient facilement sur le sujet de la SNCF en général. Beaucoup d'autres ne se sentaient pas concernées par le projet alors qu'elles habitaient Decize. À la gare, compte tenu d'une faible fréquence des trains, peu de personnes ont été rencontrées. Des échanges avec des conducteurs de taxis ont permis une diffusion de l'information concernant le projet et ses impacts sur les dessertes. Les échanges ont permis d'informer plus en détail le personnel de la gare.

70 Visiteurs du stand

## **NEVERS** 21 DÉCEMBRE 2016

160 Visiteurs du stand





Gare de Nevers, puis Centre commercial Colbert 2
18H30 – 21H00

Tout au long de la journée, plusieurs personnes rencontrées se sentaient peu concernées par le projet et pensaient que le débat portait sur la ligne POCL (Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon). D'autres, rencontrées à la gare, étaient généralement utilisatrices des lignes Paris-Nevers et Tours-Nevers. Plusieurs d'entre elles ont pointé la concurrence et la complémentarité avec la RCEA. Des agents SNCF ont contribué en faisant part de leurs attentes vis-à-vis du projet. Les échanges eus avec les citoyens au centre commercial ont été qualitatifs, ils ont volontiers déposé leurs contributions au débat, notamment en questionnant le financement du projet, ainsi qu'en soulignant son projet pour le désenclavement du territoire, tant pour les voyageurs que pour le fret de marchandises.

## **IMPHY** 22 DÉCEMBRE 2016

**30** Visiteurs du stand



#### Marché extérieur

Des conditions météorologiques peu clémentes ont influé sur la fréquentation du marché. Beaucoup de personnes rencontrées, habitantes d'Imphy, ne se sentaient pas concernées par le projet. Elles ont indiqué se rendre à Nevers en bus plutôt qu'en train et pensaient que le débat portait sur la ligne POCL (Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon). Néanmoins, les échanges ont porté sur la pérennité de la ligne, ainsi que sur un besoin d'améliorer la desserte du territoire.

**6** | Les débats mobiles pour aller sur les lieux du quotidien



## **MONTCHANIN** 8 FÉVRIER 2017



## Marché

Plusieurs personnes se sont renseignées sur le projet, la plupart ont déclaré un intérêt à participer aux réunions publiques.

**50** Visiteurs du stand

Les expressions ont porté sur les effets du projet pour la gare de Montchanin en lien avec le projet d'interconnexion TER-TGV et de raccordement. D'autres personnes n'ont pas voulu fournir d'avis, ne se sentant pas assez concernées par le projet du fait qu'elles ne sont pas utilisatrices du train.

## **CHAGNY** 12 FÉVRIER 2017

#### Marché

Souvent informées sur le projet par les médias, de nombreuses personnes se sont renseignées sur les caractéristiques du projet et sur les rendez-vous du débat

public. Plusieurs ont souhaité déposer une contribution écrite, souvent en soulignant l'intérêt de la halte d'interconnexion TER-TGV pour les voyageurs et celui de l'électrification

de la ligne dans un espoir de report modal de la route vers le rail. Cependant ils ont également exprimé des craintes sur les impacts environnementaux d'une intensification du trafic ferroviaire.



du stand

60

Visiteurs

## MARMAGNE 22 FÉVRIER 2017

14 Visiteurs du stand

### Maison des Associations et halte TER

Des habitants de Marmagne sont venus chercher des informations complémentaires sur le projet et donner leur avis. Tous étaient informés du projet, notamment grâce au débat public, et les échanges furent qualitatifs, notamment en questionnant le potentiel estimé du fret ferroviaire, les impacts sur le cadre de vie liés à une augmentation du trafic et au traitement des passages à niveau.





## **MESVRES** 23 FÉVRIER 2017



## Mairie et halte TER

Quelques personnes, bien informées du projet et du débat public, sont venues exposer leurs avis. Le sujet central des échanges fut la situation des deux passages à niveau situés au cœur du village, ainsi que les impacts qui seraient liés à leur suppression. Le Maire de Mesvres et un de ses adjoints ont accordé du temps aux échanges sur ce sujet avec la maîtrise d'ouvrage et la CPDP.

9 Visiteurs du stand

# B | DES OUTILS INNOVANTS À GÉNÉRALISER ET DÉMOCRATISER

1 | Des conférences-débats délocalisées, mais suivies



## **PARIS 9 JANVIER 2017**

« Enjeux de la politique de fret ferroviaire à l'échelle nationale »

19 H 00 - 21 H 30

De nombreux professionnels et experts du transport de marchandises par voie ferroviaire ont participé à cet évènement, ainsi que des étudiants de formations universitaires parisiennes en «économie des transports». Des interventions d'experts, invités par la CPDP, ont éclairé le débat sur la politique de fret ferroviaire en France et de ses enjeux en lien avec les conclusions de la 5° conférence ministérielle pour la relance de ce secteur d'activité, ainsi que sur la pertinence du projet dans le cadre des corridors européens de fret ferroviaire.



participants dont
83 via
la retransmission
en direct
streaming

## LYON 24 JANVIER 2017



«Impacts de la réalisation d'un raccordement à la gare Le Creusot – Montceau – Montchanin sur le trafic voyageurs TGV à l'échelle nationale »

19 H 00 - 21 H 30

participants dont 77 via la retransmission en direct streaming

120

Le public était principalement constitué de représentants d'associations et d'élus. Les experts invités par la CPDP (Florent LAROCHE, Docteur en Sciences Économiques, Maître de

Conférences, Université Lumière Lyon 2; Alain SAUVANT, Professeur d'économie des transports, Ecole Nationale des Ponts et chaussées) ont apporté un éclairage sur la politique nationale de la «grande vitesse» et ont questionné l'approche économique de ce volet du projet VFCEA.

## 2 | Des débats cartographiés sur l'application J'enparle® : une expérimentation intéressante et prometteuse

Dans sa volonté d'innover, de diversifier les modalités de participation, de toucher tous les publics et de créer une communauté du débat, la commission a souhaité s'appuyer sur l'application J'enparle®. Outil de débat en ligne innovant, inspiré des réseaux sociaux, il permet de mettre en débat facilement un projet tel que celui de la VFCEA, en géolocalisant des questions sur des points bien précis ou en proposant des débats en ligne sur des sujets d'ordre général ou relatifs à une partie du territoire. Cette application a été nécessaire et s'est avérée un complément au site plus classique de la CPDP qui, s'il permettait de poser des questions au maître d'ouvrage, manquait d'interactivité.

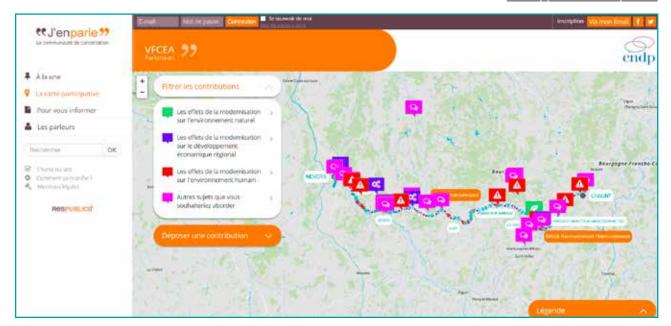
L'utilisation de J'enparle® s'est structurée, pour ce qui est de ce débat public, autour de deux approches.

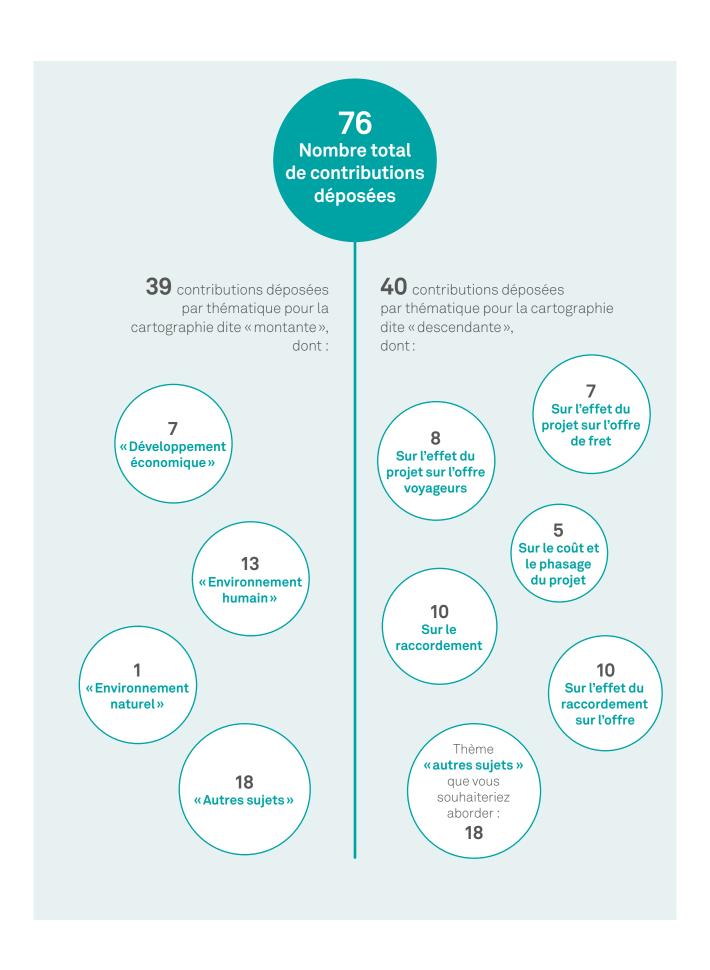
La première, pouvant être qualifiée de « descendante », a permis au public de contribuer aux débats dits généraux sur le coût, le phasage, les effets sur l'offre voyageurs et l'offre de fret ferroviaire du projet. La seconde approche dite « montante » a donné la possibilité au public de contribuer au débat en géolocalisant à partir d'une carte ses remarques et commentaires sur la ligne TER Nevers-Chagny (un passage à niveau etc.) ou son environnement (zones humides, paysages, etc.).

Enfin, les internautes avaient la possibilité de proposer eux-mêmes une, voire plusieurs thématiques, qui

n'avaient pas été identifiées initialement par la CPDP.

## Page d'accueil de l'application J'enparle®





## C | DES DISPOSITIFS EXPÉRIMENTAUX À L'ÉPREUVE DU DÉBAT PUBLIC

## 1 | Les débats itinérants : à la rencontre des voyageurs et des usagers des trains

La CPDP a souhaité multiplier les initiatives pour aller à la rencontre de ceux qui ne viennent pas aux rencontres publiques. Elle a ainsi décidé de tester une modalité qui n'avait jamais été utilisée auparavant dans le cadre d'un débat public: aller à la rencontre des voyageurs dans les TER et des TGV directement concernés par le projet.

Les responsables de SNCF Mobilités, SNCF Voyageurs, Gares & Connexions, ainsi que le personnel à bord ont été sensibilisés et ont contribué à la démarche.

Au total, quatre itinéraires - Nevers-Dijon, Strasbourg-Lyon, Montchanin - Paray-le-Monial, Tours-Dijon (annulé pour cause de mauvaises conditions climatiques) -, ont été retenus par la CPDP.

Ces débats itinérants ont permis à près de 200 passagers d'être informés et de s'exprimer sur le projet en s'appuyant non seulement sur la documentation



(DMO, SDMO, tracts, carte synthétique reprenant les principales caractéristiques du projet, etc.) sur place, mais aussi sur la présence constante de représentants du maître d'ouvrage, SNCF Réseau, et de la CPDP. Cette expérience nouvelle s'est avérée enrichissante pour le débat tant par la diversité des publics rencontrés (travailleurs, étudiants, lycéens, touristes, cheminots) que par la qualité des contributions recueillies.

#### **NEVERS - DIJON 6 JANVIER 2017**



## DÉPART À 11 H 32 – ARRIVÉE À 13 H 55

Plusieurs usagers ont profité du temps de voyage pour prendre connaissance du projet et échanger avec les représentants du maître d'ouvrage et de la CPDP. Les voyageurs se sentaient plus concernés par les aspects environnementaux et la desserte du territoire que par l'enjeu de fret ferroviaire.

Personnes atteintes:

50

## STRASBOURG - LYON 11 JANVIER 2017





## DÉPART À 11 h 13 - ARRIVÉE À 15 h 26

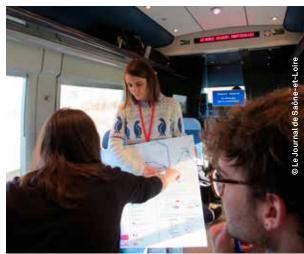
Afin que les voyageurs soient avertis de la présence de la CPDP et du maître d'ouvrage, des annonces ont été faites dans le TGV par la représentante de la CPDP, lors des arrêts en gares de Mulhouse et Besançon. La plupart des voyageurs rencontrés n'étaient pas informés du projet et ont souhaité en prendre connaissance avant de formuler un avis. Les contributions recueillies font notamment état d'un intérêt pour une évolution les dessertes afin de désenclaver les territoires concernés, sans que cela ne se fasse au détriment d'autres villes (telles Chalon-sur-Saône ou Mâcon). Plusieurs personnes ont trouvé surprenant, mais intéressant, que le débat public vienne à la rencontre des citoyens à bord des trains.

Personnes atteintes:

100

## MONTCHANIN - PARAY-LE-MONIAL 19 JANVIER 2017





## ALLER DÉPART à 11 h06 (arrivée 11 h58) – RETOUR DÉPART à 14 h08 (arrivée 14 h51)

La plupart des personnes rencontrées ont partagé avec la CPDP ses remarques, idées et critiques sur le projet. Du fait de l'aspect novateur des débats itinérants, un membre de l'association VFCEA, qui milite pour la réalisation du projet, a volontairement voyagé sur cette ligne pour participer au débat public. Deux représentants de la SNCF (Réseau et Voyageurs) accompagnaient la CPDP pour expliquer aux citoyens les éléments constituant le projet.

Personnes atteintes:

30

## 2 | Une cartothèque supplémentaire pour une meilleure compréhension des enjeux

#### Des cartes fixes pédagogiques

Afin d'illustrer de façon intelligible et ludique certains enjeux et données complexes du projet, la CPDP a créé trois cartes qu'elle a projetées à l'occasion de rencontres thématiques, sur le trafic annuel de marchandises sur l'axe Centre Europe Atlantique en 2010, les perspectives de trafic de marchandises sur la VFCEA en 2025.

### Une carte des points d'intérêt

Lors de la préparation du débat, la commission a réalisé une carte sur la base des six principaux points d'intérêt qu'elle avait relevés sur les lieux envisagés par le maître d'ouvrage pour la réalisation du raccordement de la ligne TGV Paris-Lyon à la ligne TER Nevers-Chagny. Une seconde carte permettant aux usagers et aux citoyens de réaliser de manière autonome des visites de terrain a également été réalisée. Comme une seule journée de visite de terrain avait été prévue, la commission a tenu à permettre aux habitants d'organiser eux-mêmes une visite avec les mêmes outils.

À l'occasion de la visite en bus, organisée par la CPDP pour le public, un guide de terrain contenant l'itinéraire de la visite, une description et des photos de tous les points de vue et permettant aux participants de prendre des notes, faire des remarques et poser des questions, a été édité et distribué en 100 exemplaires.

## 3 | Un kit pour des débats autonomes

Pour compléter ce dispositif, la CPDP a souhaité donner la possibilité à des acteurs du territoire, à des citoyens ou à des usagers d'organiser eux-mêmes des débats. En effet, si la CPDP a essayé, dans la mesure du possible, d'être présente sur tous les lieux stratégiques pour mettre en débat le projet, il n'en reste pas moins qu'un certain nombre de communes n'ont pas accueilli de réunions, que certains publics n'ont pas pu assister



aux temps de débat prévus par la commission, ou que certaines modalités pouvaient ne pas être adaptées à tous les publics. C'est pourquoi la CPDP a confié à un prestataire la confection d'un kit pour des débats autonomes, qui présente de manière simple le projet et ses enjeux aux utilisateurs. L'objectif de cet outil est de débattre de façon autonome, à d'autres occasions que celles prévues par la CPDP, des trois grandes fonctionnalités du projet: modernisation de la ligne Nevers-Chagny, création d'un raccordement de la ligne Nevers-Chagny à la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris-Lyon et réalisation d'une gare d'interconnexion TER-TGV, afin d'établir un ordre de priorité.

Ce kit du débat, téléchargeable sur le site Internet du débat, a été envoyé à l'ensemble des partenaires du débat, notamment les établissements scolaires (collèges, lycées) du territoire, et a été testé lors d'une conférence-débat, organisée à la Maison des Sciences de l'Homme de l'Université de Bourgogne, par l'Association Étudiante des Géographes (AEGD). Toutefois, il ne semble pas avoir été utilisé par les autres acteurs du territoire. La forte technicité de certains des sujets et l'absence de personnes compétentes pour répondre à leurs interrogations ont rendu compliqué son utilisation, comme l'a confirmé l'évaluation du débat réalisée par les étudiants de l'Université de Bourgogne associés à la démarche.

# **4** | Une convention avec l'Université de Bourgogne pour une analyse critique du projet et une évaluation du débat public

La CPDP est allée à la rencontre des étudiants du territoire et a souhaité les associer au débat public. À ce titre, une convention a été signée entre, d'une part, l'Université de Bourgogne-Franche-Comté, représentée par l'équipe pédagogique du Master 1 Transport, Mobilité, Environnement, Climat (TMEC) de Dijon et, d'autre part, la CNDP.

L'objectif de ce partenariat était double. Il visait non seulement à produire un avis étudiant sur le projet soumis au débat public, notamment sur le raccordement de la ligne Nevers-Chagny à la LGV Rhin-Rhône et ses effets, mais aussi sur les modalités du débat public et son contenu. Cet avis étudiant a semblé propice à la commission pour dynamiser le débat et apporter un regard neuf, extérieur et jeune sur le débat et le projet. D'autre part, la mise en service éventuelle du projet à l'horizon 2025 rend évidente l'importance de faire participer les jeunes générations et de sensibiliser les futurs professionnels de l'aménagement du territoire et des transports au débat public.

Le maître d'ouvrage, accompagné de la CPDP, est donc allé à la rencontre des étudiants afin de leur



présenter son projet et de répondre à leurs questions. Les étudiants ont ensuite assisté à plusieurs modalités du débat public, dont la visite de terrain sur les lieux envisagés par le maître d'ouvrage pour réaliser le raccordement et l'atelier thématique consacré aux enjeux d'un projet de gare de correspondance TER-TGV. À la suite de ces rencontres, plusieurs représentants du Master sont venus présenter leur point de vue lors de l'atelier thématique du 14 février à Mâcon sur les impacts de la réalisation d'un raccordement à la gare Le Creusot-Montceau-Montchanin sur le trafic voyageurs TGV à l'échelle nationale. D'autres ont présenté leurs travaux sur l'évaluation du débat à l'occasion de la réunion publique de restitution du 14 mars au Creusot.



## D | UN DÉBAT EN LIGNE RICHE ET UNE DIVERSITÉ DES ESPACES NUMÉRIQUES D'EXPRESSION



Dans le but de toucher le public le plus large et diversifié possible, la CPDP a été active sur Internet à travers un site participatif et les réseaux sociaux, outils essentiels pour informer sur le débat et le projet, relayer l'actualité, les rendez-vous, etc. Ce sont aujourd'hui des outils qui font partie de l'outillage indispensable dans le cadre d'une campagne de communication pour un débat public. Ils permettent une information instantanée et ciblée de toutes les personnes ayant signalé leur intérêt pour le débat.

## 1 | Le site Internet régulièrement consulté : un outil indispensable

Le site Internet <a href="https://vfcea.debatpublic.fr/">https://vfcea.debatpublic.fr/</a> a été ouvert le 22 novembre 2016 pour permettre au public de s'informer en amont de l'ouverture officielle du débat. Le site comportait alors une présentation complète du débat: objectifs et principes, composition de la CPDP, modalités d'information et de participation.

Le site a progressivement été enrichi en contenus jusqu'à l'ouverture du débat le 15 décembre 2016. Ainsi,

dès cette date, le public avait accès:

- aux informations pratiques sur le débat, avec notamment le calendrier des réunions publiques;
- aux informations sur le projet: la synthèse du dossier du maître d'ouvrage pour une découverte rapide et le dossier du maître d'ouvrage pour une présentation complète du projet, les études préliminaires sur lesquelles le maître d'ouvrage s'est appuyé pour élaborer son projet etc.

Le 15 décembre ont également été mis en service les espaces d'expression - forum de discussion, espace de questions-réponses, points de vue (contributions et cahiers d'acteurs) -.

tous ouverts aux commentaires. Des formulaires ont été mis en ligne pour l'inscription aux ateliers, aux cercles de travail et à la visite de terrain.

Au fil du débat ont été mises en ligne les archives des rencontres publiques et des ateliers, comportant les enregistrements audio et vidéo, les présentations des intervenants, les photographies ainsi que les verbatim de chaque séance.

Tout document versé au débat pour répondre à des demandes de participants ou de la commission a été mis en ligne.

Au total, 235 documents PDF ont été publiés sur le site: documents d'information initiaux, programmes des réunions, supports de présentation des intervenants, verbatim des réunions, contributions de participants etc.

Le site a permis de tenir les internautes informés de toute l'actualité du débat: calendrier et programmes des rendez-vous, mise en ligne des archives des réunions, appels à participation... 102 actualités ont ainsi été publiées sur le site du 1er décembre au 20 mars.

## Chiffres clés



Site disponible dès le **22 novembre 2016** 



Ouvert à la participation du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



**235** documents PDF et **104** actualités publiés



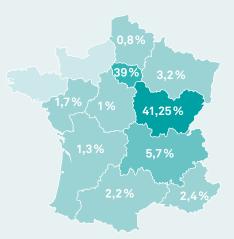
**5453** visiteurs uniques dont femmes: 39%; hommes: 61%



**41822** pages vues

Durée moyenne des visites : 5 min 33

# Origine géographique des internautes

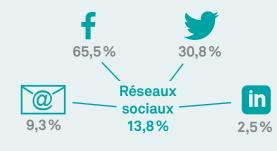


## Source des visites

Moteurs de recherche: 29,5%

Sites référents: 21,8%

Site CNDP: 46% Forum Lineoz: 14,4% Visites directes: 26%



## 2 | Les réseaux sociaux : premier relais d'information du débat

La CPDP a été active sur les réseaux sociaux dès le 4 novembre 2016 et tout au long du débat. L'effort d'animation a été concentré sur Twitter et Facebook, avec un double objectif: donner de la visibilité au débat en misant sur l'effet de réseau et de relais qu'offre la présence des associations, blogueurs, journalistes etc. Une page dédiée au débat a également été créée sur LinkedIn pour cibler les milieux professionnels potentiellement concernés par le débat.

L'objectif des messages diffusés était de signaler et rappeler régulièrement le calendrier du débat et ses modalités, signaler la mise en ligne de nouveaux documents pouvant éclairer le débat ou des archives des réunions et ateliers, appeler à participer.

#### **Twitter**

167 personnes se sont abonnées au compte Twitter <u>@Debat\_VFCEA</u>. 756 messages ont été diffusés par la commission sur ce réseau, incluant 354 médias (photos, illustrations, vidéos). Six réunions publiques

DÉROULEMENT DU DÉBAT

ont été l'occasion de « livetweets » (sessions de tweets en direct).

Les profils des abonnés étaient très divers: journalistes et médias locaux, élus, citoyens, associations, mouvements et organisations politiques, communicants, spécialistes du débat public et de la démocratie participative... ainsi que quelques conducteurs de trains.

### Facebook



La commission a publié 296 messages du 4 novembre au 20 mars sur la page Facebook du débat (<a href="https://www.facebook.com/DebatPublic.VoieFerreeCentreEuropeAtlantique">https://www.facebook.com/DebatPublic.VoieFerreeCentreEuropeAtlantique</a>). 391 personnes et organisations se sont abonnées à cette page.

La CPDP a eu recours à plusieurs campagnes publicitaires, principalement sur la Bourgogne-Franche-Comté mais aussi sur Paris et Strasbourg pour promouvoir le débat sur les réseaux sociaux.

#### LinkedIn

L'utilisation de LinkedIn a été plus limitée que pour les deux autres réseaux sociaux. Une page vitrine a été créée pour donner la possibilité aux utilisateurs de ce réseau de faire connaître le débat en leur fournissant des messages prêts à l'emploi. 42 messages ont ainsi été publiés sur cette page, qui n'a reçu que 14 abonnements.

Sur ce réseau, la commission a également procédé par messages ciblés dans des groupes: elle a posté 15 messages, dans 4 groupes pertinents totalisant 4583 membres.

#### Les sites de partage de médias

Les photos, les enregistrements audio et vidéo des différents rendez-vous du débat ont été partagés respectivement sur les sites Flickr, Soundcloud et Dailymotion. Ces contenus apparaissent également sur le site internet du débat.

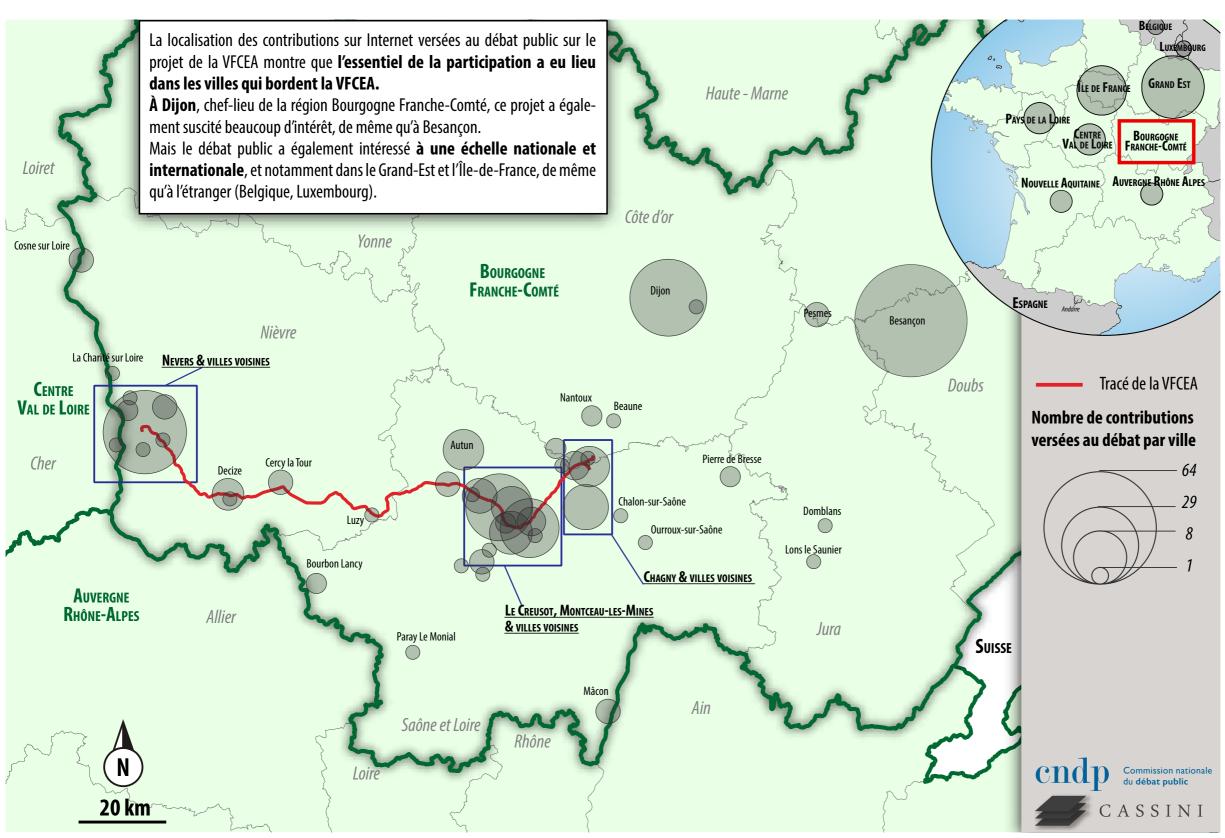
- Flickr: 818 photos ont été publiées dans 32 albums photos correspondant à autant de rendez-vous du débat, sur le compte Flickr de la Commission nationale du débat public: <a href="https://www.flickr.com/photos/cndpdebatpublic/albums">https://www.flickr.com/photos/cndpdebatpublic/albums</a>. Ces albums totalisent 1 626 vues.
- Dailymotion: 3 réunions publiques ont été filmées. Ces enregistrements sont disponibles sur le compte Dailymotion de la CNDP (http://www.dailymotion.com/debatpublic). Les 29 séquences vidéo ainsi diffusées totalisent près de 600 vues, soit environ 20 vues par séquence.
- **Soundcloud:** 20 évènements ont été enregistrés pour diffusion audio *via* le compte Soundcloud de la CNDP (https://soundcloud.com/cndpdebatpublic) et publication dans les archives des réunions publiques et des ateliers. Ces enregistrements comptent 22 écoutes par fichier en moyenne.

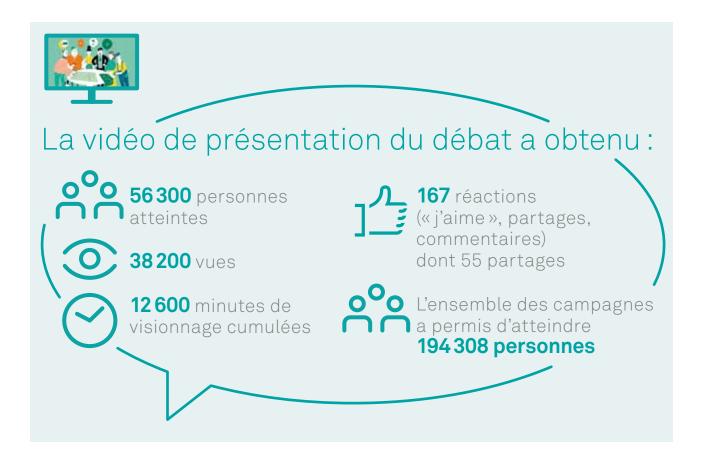
## 3 | Un film en « motion Design » pour présenter autrement le projet et le débat

Pour promouvoir le débat, la CPDP a réalisé un court film d'animation qui avait plusieurs objectifs. Le premier d'entre eux était de présenter ce qu'est un débat public, son cadre et sa finalité. Le deuxième était de présenter de manière didactique les trois fonctionnalités du projet et ses principaux enjeux afin d'inciter le public à s'emparer du sujet. Enfin, cette vidéo appelait à venir participer au débat et à en consulter le site web.



## Cartographie de la participation au débat public sur Internet





## E | UNE STRATÉGIE DE COMMUNICATION ET MOBILISATION ADAPTÉE AU CAS PAR CAS

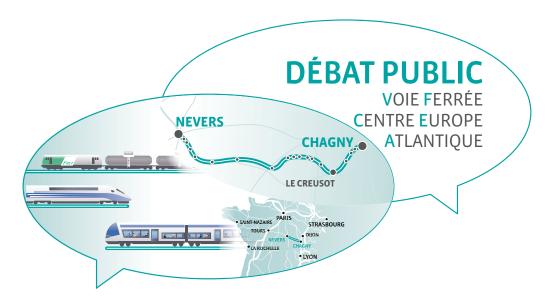
Dans le contexte d'un débat public sur un territoire dispersé et sur un projet globalement consensuel, il est apparu important à la CPDP de mobiliser d'importants moyens pour communiquer et informer la population. L'objectif de mobilisation d'une large diversité de participants a conduit à la diversification des outils et moyens de communication et mobilisation.

# 1 | Des supports de communication pour sensibiliser au débat

Pour informer sur la tenue du débat, la commission a produit des supports de communication adaptés à différents usages. En effet, ces supports n'ont pas été uniquement utilisés par la commission, puisqu'elle a sollicité les collectivités locales du territoire, les administrations, les associations et les acteurs économiques concernés pour relayer l'information. Ceux-ci ont reçu un kit de communication web composé du dépliant et de la bannière web du débat, de l'affiche et du tract des réunions publiques. Tous ces outils de communication ont visé à diffuser l'information sur tout le territoire du projet.

#### L'identité visuelle du débat

Dans le respect de la charte graphique de la CNDP, la commission a donné une identité visuelle commune à l'ensemble des documents qu'elle a produit, afin de les différencier de ceux produits par le maître d'ouvrage et de permettre au public d'identifier aisément toute communication ou publication relative au débat. Cette d'identité visuelle, reconnaissable, a été conçue afin



de permettre au public de reconnaître et d'identifier facilement toute communication relative au débat. Le visuel créé permet d'identifier la nature du projet soumis au débat et fait référence au territoire concerné:

- Les différentes fonctionnalités du projet sont représentées par les dessins du train de fret, du TER et du TGV;
- Les différentes échelles et enjeux du projet sont représentés à travers l'illustration de la voie ferré entre Nevers et Chagny et de la carte du réseau ferré national.

## Un dépliant pour présenter le débat

Édité à 5500 exemplaires, le dépliant présentait de façon synthétique, d'une part, les principes du débat public, le rôle de la CPDP, les différents moyens d'information et de participation du public, le calendrier des rencontres publiques, les grands enjeux du projet et, d'autre part, une carte du projet et de ses principales caractéristiques.

## Le tractage et l'affichage : une information diffuse sur le territoire

Des tracts et des affiches ont été imprimés et diffusés à 6 250 exemplaires pour informer le plus largement possible de la tenue du débat, annoncer chaque réunion publique et inciter les habitants à y participer. Ils ont fait l'objet d'importantes opérations de distribution auprès des commerçants et organismes publics des communes accueillant les rencontres, et des communes alentour.

#### Des supports adaptés aux débats itinérants

La CPDP a édité deux panneaux d'exposition sur le débat qui ont été exposés lors de toutes les rencontres, et qui ont permis notamment lors des débats mobiles et itinérants d'identifier facilement le périmètre et les principaux enjeux du débat public.

Le maître d'ouvrage a également réalisé un panneau présentant les grandes caractéristiques du projet.



## Une opération ciblée et efficace : le porte-à-porte

La CPDP a également souhaité qu'une opération de porte-à-porte de grande ampleur soit menée auprès des habitants des communes d'Écuisses et de Saint-Julien-sur-Dheune, domiciliés à proximité de la voie ferrée et donc particulièrement concernés par le projet de raccordement de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon à la ligne TER Nevers-Chagny. La plupart des habitants se sont montrés intéressés, preuve en est la forte mobilisation pour la visite de terrain du 28 janvier 2017.

## La Maison du débat : une présence fixe sur le territoire



Dès le mois d'octobre 2016, le maître d'ouvrage a mis à disposition de la commission une permanence localisée sur le territoire du débat, en plein cœur du Creusot, en face de l'Hôtel de Ville. L'objectif était de permettre aux personnes de venir s'informer et obtenir de la documentation en permanence en dehors des jours et horaires des réunions publiques et autres rencontres. Située au rez-de-chaussée d'un immeuble du boulevard Henri-Paul Schneider, la « Maison du débat » offrait un espace d'accueil pour le public, une salle de réunion d'une capacité de 15 personnes, permettant à la commission de se rassembler avant les rencontres. Elle était également équipée de trois bureaux dotés de tout le matériel informatique nécessaire, à destination de l'équipe du secrétariat général de la CPDP. Cependant, et comme c'est le cas dans la plupart des permanences, celle du débat sur la VFCEA n'a pas connu une fréquentation très importante.

## 2 | Une stratégie fine de mobilisation des publics

## L'envoi de textos aux habitants et aux acteurs du territoire

L'un des principaux enjeux du débat a été de mobiliser le public. Pour cela, la commission a expérimenté un dispositif qui n'avait jamais été utilisé dans un débat public: l'envoi direct de texto ou de SMS (Short message service) à la population (dans la limite des personnes ayant accepté de recevoir des télécommunications et qui ne se sont pas inscrites sur la liste nommée « Bloctel » sur laquelle tout un chacun peut s'inscrire gratuitement afin de ne plus recevoir de messages). Ce dispositif a été choisi afin de toucher directement, via des moyens de communication moderne, les citoyens du territoire.

Quatre campagnes ont été réalisées à l'approche des réunions publiques du Creusot, de Nevers, de Dijon et de Montchanin afin d'informer la population des communes et des cantons situés à proximité des lieux des réunions publiques de la tenue d'un débat, de l'inciter à s'exprimer et à donner son avis sur le projet en participant aux rencontres publiques et en se connectant au site Internet du débat.

Trois autres opérations à destination de Présidentsdirecteurs généraux, de Directeurs généraux et de gérants d'entreprises des départements de la Nièvre et de la Saône-et-Loire ont été programmées afin de les convier aux cercles de travail sur «Les enjeux économiques du fret ferroviaire pour le tissu productif régional».

Bien que le nombre de personnes qui se sont déplacées en réunion après avoir reçu un SMS n'ait pas pu être chiffré précisément par la CPDP, d'importants pics de connexion au site Internet du débat ont en revanche été enregistrés après l'émission de SMS. Par exemple, 400 sessions nouvelles, quasi instantanées, ont été enregistrées après le premier envoi indiquant la tenue de la réunion publique de lancement au Creusot. Au total, 36 409 textos ont été envoyés.

## L'envoi de courriers électroniques aux chefs d'entreprise

En sus de l'envoi de SMS, la CPDP a envoyé un mail à 1000 chefs d'entreprises des départements de la Nièvre et de Saône-et-Loire les conviant aux cercles de travail sur « les enjeux économiques du fret ferroviaire pour le tissu productif régional » afin de traiter en profondeur ces enjeux et comprendre comment les différents aspects du projet les prennent en compte.

## 3 | Des outils pour tenir le public informé tout au long du débat

Compte tenu de l'étendue du périmètre du débat et de l'ampleur du dispositif de participation mis en œuvre par la CPDP, il était important de tenir informé, en continu, le public sur les différents rendez-vous et échéances du débat. C'est la raison pour laquelle la CPDP a utilisé une large palette d'outils, adaptés aux différents types de publics concernés et intéressés. En effet, comme il était peu probable que les participants viennent à l'ensemble des réunions qui se sont tenues non seulement sur les 160 km de la ligne entre Nevers et Chagny, mais aussi à Dijon, Lyon, Mâcon et Paris, la CPDP se devait de trouver un moyen de tenir informé le public.

L'utilisation d'envois électroniques a permis de compléter les envois papiers et de toucher un plus grand nombre de personnes, notamment les plus connectées ou celles n'ayant pas laissé leur adresse postale.

#### **Newsletters**

Six lettres d'information ont été diffusées pendant le débat présentant l'actualité du débat, ses moments forts et annonçant les prochains évènements à venir.

#### Envois de courriers électroniques

Une liste des coordonnées de 1000 acteurs du territoire a été constituée en amont du débat et enrichie jusqu'à sa clôture. Elle comprend des collectivités territoriales, des chambres consulaires, des fédérations professionnelles et syndicats, des partis politiques, des entreprises ainsi que des participants qui se



sont inscrits lors des différentes rencontres via les feuilles d'émargement, les formulaires d'inscription, les coupons-T, etc. Plus souples, les envois de courriers électroniques ont permis de compléter les envois postaux, de faire parvenir les versions électroniques des supports d'information, de rappeler les dates des rendez-vous, d'encourager les inscriptions aux ateliers thématiques et cercles de travail et d'inviter à rédiger un point de vue (cahier d'acteur ou contribution).

Ainsi, 17 envois de courriers électroniques ont été effectués à destination de l'ensemble des contacts et ont permis de relayer l'information.



#### Le journal du débat

Afin de tenir le public informé du débat, et de rendre compte des premiers échanges, la CPDP a profité de la période des vacances scolaires d'hiver, durant laquelle il n'y avait pas de réunions, pour publier un journal du débat, distribué à 500 exemplaires à l'occasion des deux dernières réunions du débat à Nevers et au Creusot. Celui-ci, paru environ un mois avant la clôture du débat, a rendu compte de l'état de la participation, a fait un retour sur les rencontres passées, sur les principaux thèmes abordés à travers « des paroles d'acteurs », et a annoncé les derniers rendez-vous, etc.

## 4 | Une couverture de la presse continue au niveau local et national



Considérant le caractère majoritairement rural du territoire et l'importance de la presse, notamment locale, pour informer les habitants, la CPDP a tenu à multiplier les parutions dans la presse.

De fait, tous les rendez-vous du débat public ont été annoncés et couverts pendant ces trois mois de débat. La commission note que le suivi du débat a été très soutenu de la part des principaux médias de Bourgogne: Le Journal du Centre, Le Journal de Saône-et-Loire, Le Bien Public et France 3 Bourgogne. Trois médias économiques régionaux ont systématiquement annoncé les rendez-vous du débat et traité le sujet: Le Journal du Palais, Traces écrites news et Ecodocs 21/71.

Cela a témoigné d'un fort intérêt local pour ce type de débat public et a favorisé la mobilisation locale.

Les médias nationaux et spécialisés ont traité le débat, notamment au moment de son lancement et de sa clôture: *Reuters, AFP, Mobilicités* entre autres.

Des contacts privilégiés entre la CPDP et la presse ont été noués tout au long du débat afin d'informer le public de manière systématique et continue sur le calendrier des rencontres, les modalités et l'actualité du débat. En complément de ce travail, un dispositif d'achat d'espaces a été mis en place avec des médias régionaux pour annoncer les deux premières réunions publiques (Le Journal de Saône-et-Loire, le Journal du Centre) et les rendez-vous dans la Nièvre (Nevers FM). Plus de 1 600 journalistes ont été sensibilisés, appartenant pour 38 % aux médias régionaux, 24 % aux médias thématiques (transports, économie, environnement et agricole), 21 %

aux médias nationaux traditionnels ou avec des rédactions locales et 17 % à la presse des collectivités et municipale.

Il convient de nuancer ces chiffres. En effet, certains participants estiment avoir manqué d'information en amont du débat public, car selon eux, la couverture médiatique aurait été trop faible.

## Le dossier de presse : support de référence des journalistes

Un dossier de presse présentant le projet et ses enjeux, les modalités et l'organisation du débat, a été envoyé aux journalistes pendant toute la durée du débat.

## Des communiqués de presse pour les grands rendez-vous

17 communiqués de presse ont été envoyés pendant ces 3 mois de débat, dont 9 communiqués invitations annonçant les rendez-vous clés (réunions publiques, conférences-débats et conférences de presse), 5 restituant les interventions des participants aux réunions publiques, 2 établissant un compte rendu des deux conférences-débats à Paris et à Lyon sur les enjeux du projet à l'échelle nationale et 1 dédié au dispositif innovant du débat à bord des trains.



## Le petit-déjeuner presse et la conférence de presse : moments privilégiés entre la commission et les journalistes

Un petit-déjeuner presse chez Drouant à Paris et une conférence de presse au Centre Universitaire Condorcet au Creusot ont été organisés pour le lancement du débat, le 15 décembre 2017 :

• à Paris, 6 journalistes de la presse nationale (agence Reuters) et spécialisée (Le Moniteur, Infrastructures et mobilité, Rail Passion, Connexion Transports-Territoires, Mobilicités) étaient présents; • au Creusot, 4 journalistes de la presse régionale (Le Journal de Saône-et-Loire, Ecodocs71) et des collectivités (L'Actu Creusot-Montceau) ont assisté à la conférence de presse et à la réunion publique de lancement qui suivait. Ces rendez-vous avec les journalistes ont permis à la CNDP et à la CPDP de rappeler l'intérêt d'organiser un débat public au regard des enjeux du projet et d'expliquer les modalités du débat et les principes des deux commissions.

# La commission très sollicitée par la presse locale, régionale et nationale

27 interviews ont été organisées au cours du débat permettant à la commission d'annoncer les 40 rendez-vous pour mobiliser le public dans les différents territoires de la région (Nièvre, Côte-d'Or et Saône-et-Loire), de présenter les points de vue des citoyens et de faire le point régulièrement sur l'avancée du débat.

**13 interviews** par des titres de presse quotidienne, régionale et nationale et économique :











le Journal du Palais











## 7 interviews par des radios

régionales ou nationales avec une édition régionale :







**2 interviews** par une agence de presse nationale:



# 3 interviews par des chaînes nationales

avec une édition régionale :



**2 interviews** par deux sites d'actualité économique régionale :



## Des retombées presse, web et audiovisuelles en nombre

La CPDP dénombre

150 retombées presse
sur le débat et le projet
entre les mois de décembre
2016 et de mars 2017 :

**78 retombées,** soit 52 % de l'ensemble des retombées recensées, proviennent de la **presse écrite française:** il s'agit de titres de presse quotidienne, régionale et nationale ou de presse spécialisée (transports et économique);

**46 retombées,** soit 30 % des retombées recensées, sont issues du **web:** elles émanent de sites d'actualités locales et de médias en ligne français, mais aussi de sites d'actualités économiques;

**16 retombées,** soit 11 % des retombées recensées, sont liées à une diffusion dans des **éditions régionales de radios nationales ou locales** 

(édition bourguignonne de France Bleu, Radio Morvan et Fréquence Plus) ;

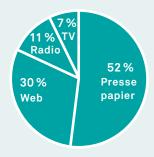
**10 retombées,** soit 7 % des retombées recensées, ont été obtenues grâce à une diffusion dans des **éditions régionales de chaînes de télévision nationales** (France 3 Bourgogne).

## Répartition mensuelle en volume des retombées

(tous supports confondus)



# Les retombées médias par type de supports



# Les journalistes sensibilisés au débat par type de média

