

## C | LES THÈMES DU DÉBAT

### 1 | La régénération et l'amélioration ponctuelle de la ligne... Un préalable à l'électrification ?

Dès les réunions préparatoires, puis lors de l'ouverture officielle du débat public au Creusot, et au-delà d'un large consensus en faveur du projet tel que présenté par le maître d'ouvrage, un autre objectif pour cette ligne est apparu, indépendant de ceux poursuivis par le maître d'ouvrage, celui d'une réduction significative du temps de parcours entre Nevers et Dijon.

#### Des priorités à relativiser, voire contestées

##### Une question d'égalité territoriale ?

Il est mis en évidence que le temps de parcours entre Nevers et Dijon se serait dégradé, « *le temps de parcours du TER Nevers-Dijon, 2 h 20, n'a pas été réduit depuis des décennies.* »<sup>15</sup>, « *nous sommes passés de 2 h 20 à 2 h 26, 2 h 32, selon les liaisons.* »<sup>16</sup>, et qu'il ne serait pas amélioré par le projet. Cette critique de la dégradation des temps de parcours s'accompagne d'un sentiment pour certains participants nivernais de ne pas être suffisamment pris en compte par la grande région :

« *Avec la fusion des deux régions, maintenant Nevers est une des seules préfectures et grandes villes de la région Bourgogne-Franche-Comté qui a des liaisons aussi mauvaises et aussi longues avec les capitales régionales.* » – Citation du Verbatim de la Réunion publique générale, Nevers - 5 janvier 2017, lignes 538-540.

Cette vision est toutefois contestée par la Région qui, si elle reconnaît une légère dégradation ces deux dernières années, rappelle qu'en 2005, « *deux tiers des*



Réunion de définition  
du cahier des charges,  
Montchanin, 20 février 2017

*trains étaient non climatisés, limités à 120 km/h. Et le temps de parcours [moyen] était de 2 h 40 et 3 heures pour certains trains.* »<sup>17</sup>

Les responsables du Nivernais font de cette réduction du temps de parcours pour les voyageurs une priorité absolue pour la ligne :

« *Faire en sorte que les Nivernais se sentent complètement rattachés à cette grande région Bourgogne-Franche-Comté.* » – Citation du Verbatim de la Réunion publique générale, Nevers - 5 janvier 2017, lignes 772-773.

« *Vous nous dites "nous allons ajouter 250 millions supplémentaires". Ne faut-il pas mettre en balance la question de la réfection de la ligne et l'interconnexion ? Pardonnez-moi de le dire ainsi, mais le problème qui se pose est tout de même celui de l'amélioration de la vie quotidienne des usagers.* » – Citation du Verbatim de la Réunion publique générale, Nevers - 5 janvier 2017, lignes 742-744.

<sup>15</sup> Citation du Verbatim de la Réunion publique générale, Nevers - 5 janvier 2017, ligne 20.

<sup>16</sup> Citation du Verbatim de la Réunion publique générale, Nevers - 5 janvier 2017, lignes 516-517.

<sup>17</sup> Citation du Verbatim de la Réunion publique de restitution, Nevers - 13 mars 2017, lignes 1066-1067 ; et Citation du Verbatim de la Réunion publique de clôture, Le Creusot - 14 mars 2017, lignes 1377-1378.

## Une question de cohérence dans les travaux

« Je rajouterais qu'il serait difficile de comprendre que l'on va faire le maximum pour l'électrification, alors qu'en bas, sur la voie, on ne fait rien. Comment cela va-t-il se passer dans le temps, et à quoi cela rime-t-il de faire des travaux de cette importance si cette voie, vu son vieillissement, n'est pas rénovée à un certain moment ? Il y a peut-être quelque chose que l'on ignore. » – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Modernisation de la ligne Nevers-Chagny, impacts sur l'environnement et effets sur le trafic voyageurs à l'échelle régionale », Luzy - 17 janvier 2017, lignes 558-561.

Indépendamment de toute réduction du temps de parcours sur l'infrastructure dans sa géométrie actuelle, SNCF Réseau précise d'ailleurs que si l'on veut éviter de nouvelles limitations de vitesse occasionnées par des dégradations de la voie, il faudra d'abord financer la rénovation (régénération) de la voie :

« Réduire le temps de parcours, c'est aussi intégrer la rénovation de la voie en totalité. » – Citation du Verbatim de la Réunion publique générale, Nevers - 5 janvier 2017, lignes 974-975.

Il indique également que le classement de la ligne (classée en UIC7)<sup>18</sup> confère la responsabilité de son entretien à la Région et non à SNCF. De ce fait, aucuns travaux de régénération de la voie ne sont prévus pour la partie concernée. Des travaux de régénération de la voie sont en revanche prévus vers 2020 pour la partie Montchanin-Chagny, qui, elle, a un classement qui la fait rentrer sous la compétence de SNCF.

Le montant de travaux de régénération entre Nevers et Montchanin est d'abord estimé, suivant les ratios utilisés par SNCF Réseau, aux environs de 240 millions d'euros. Ce financement relèverait alors d'une participation significative des collectivités locales.

## Des demandes d'élargissement du projet

SNCF Réseau a indiqué à plusieurs reprises que la régénération de la ligne, son amélioration pour réduire les temps de parcours, correspondrait à un autre projet :

« Aujourd'hui, le projet tel qu'il est conçu n'est pas conçu pour faire Dijon – Nevers en deux heures. Aujourd'hui, nous travaillons sur l'électrification et permettre une meilleure desserte du territoire. [...] Nous avons fait des études préalables avec une volonté de favoriser le trafic fret et une desserte du territoire la plus confortable et la plus sécurisante [...] s'il fallait éventuellement changer de cap, parce que nous pouvons éventuellement changer de cap, les financeurs doivent mettre la main à la poche. » – Citation du Verbatim de la Réunion publique générale, Nevers - 5 janvier 2017, lignes 568-569 et 580-583.

## Un acquis du débat : la nécessité d'études complémentaires

Cette question de priorité entre une électrification de la ligne en l'état, telle que prévue dans le dossier présenté par le maître d'ouvrage, et une régénération et des améliorations de la ligne, a été posée lors de chacun des ateliers, chacune des réunions dans la Nièvre, question portée notamment par le Conseil départemental de la Nièvre (motion du 23 janvier 2017)<sup>19</sup>, la mairie et l'agglomération de Nevers (déclarations du maire de Nevers), et le collectif Nevers-Dijon en deux heures.

Le Conseil départemental de la Nièvre a notamment adressé à la CPDP<sup>20</sup>, une demande d'expertise visant à effectuer un premier diagnostic général de l'état de la voie et à quantifier les coûts d'une éventuelle régénération.

Aussi, à la demande de la présidente de la commission particulière du débat public, SNCF Réseau (déclaration

<sup>18</sup> « Les lignes ferroviaires sont classées de 1 (fort trafic) à 9 (faible trafic) par l'Union internationale des chemins de fer. », Source ARAFER, Autorité de régulation des activités ferroviaires, <http://www.arafer.fr/glossaire/classification-uic/> Les lignes classées entre 7 et 9, à faible trafic ne relèvent pas de la compétence de SNCF, mais des Régions. Dans ces cas-là, le classement ne permet pas à SNCF Réseau de dégager les ressources permettant le financement d'une rénovation.

<sup>19</sup> Motion du Conseil départemental de la Nièvre, session du 23 janvier 2017, <https://vfcea.debatpublic.fr/motion-du-conseil-departemental-nievre>

<sup>20</sup> Courrier de M. Patrice Joly, Président du Conseil départemental de la Nièvre, 31 janvier 2017, <https://vfcea.debatpublic.fr/courrier-m-patrice-joly-president-du-cd-nievre>

du 10 février 2017)<sup>21</sup>, et en accord avec le Conseil régional, a accepté de verser au débat une expertise complémentaire sur la régénération et des améliorations ponctuelles de la ligne dans les emprises actuelles. Un cahier des charges pour la réalisation de cette expertise a été établi par SNCF Réseau et les parties prenantes ayant demandé l'expertise, sous coordination de la CPDP.

### La mise au point concertée du cahier des charges de cette étude complémentaire

La commission particulière du débat public a en conséquence réuni à Montchanin le 20 février 2017 le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, le Conseil régional, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), le Conseil départemental de la Nièvre, la mairie de Nevers, et le collectif « Nevers-Dijon en deux heures ».

L'ensemble des parties prenantes s'est accordé sur la rédaction du cahier des charges de l'étude à mener par les services de la SNCF, comprenant un diagnostic détaillé de la ligne ; une recherche d'optimisation de l'exploitation, y compris l'analyse des marges de régularités et autres marges ; l'identification des points noirs ; les pistes d'amélioration de la ligne dans ses emprises avec une estimation à dire d'expert des pistes identifiées. Il était précisé que ladite étude devrait être livrée aux parties prenantes le vendredi précédant les dernières réunions publiques à Nevers et au Creusot.

### Des améliorations possibles étudiées au cas par cas

Les résultats de l'étude complémentaire ont été adressés le vendredi 10 mars 2017 aux participants de la réunion de Montchanin et présentés et versés au débat lors des réunions de pré-clôture et de clôture des 13 et 14 mars 2017 à Nevers et au Creusot.

En conclusion, SNCF Réseau indique :

« L'état de la ligne est considéré comme bon. [...] Il y a du potentiel, entre 1 et 4 minutes, pour [ces] 4 TER en origine Tours et destination Dijon. [...] l'effet de l'électrification permet des accélérations plus rapides et des décélérations plus courtes des trains

*de l'ordre de 10 à 15 secondes par arrêt. Il y a 8 arrêts sur la ligne. Cela fait un gain de temps de 1 à 2 minutes possibles. [...] Si nous faisons l'exercice de simulation avec seulement 3 arrêts à Beaune, Montchanin et Le Creusot-Ville nous arrivons à tracer un temps de parcours en 2 h 04. Si nous rajoutons un arrêt, par exemple à Decize, donc 4 arrêts, nous arrivons à un temps de parcours de 2 h 06. [...] Concernant l'identification des points noirs [...] le premier se situe à Banlay. Il y a une réduction de vitesse de 100 km/h au lieu de 125 [...] Le coût de la réparation, c'est environ 600 000 euros [...] Le deuxième, c'est le passage à niveau de Mesvres, qui est une limitation de 40 km/h au lieu de 120 [...] Le coût de suppression de ce point noir est de 5,3 millions d'euros [...] [le gain de temps] est de 3 minutes. [...] Le deuxième sujet concernant l'identification des points noirs, c'est les limitations de vitesse potentielles à moyen terme [...] [pour la période 2017-2019] si nous additionnons l'ensemble de ces estimations à dire d'experts, nous arrivons à un montant de l'ordre de 10 millions. [...] Concernant l'amélioration des performances, tout en restant dans les emprises de la ligne [...] un gain de temps de 4 minutes et 33 secondes [pour la voie Nevers-Dijon] [...] et de 3 minutes et 53 secondes [dans le sens Dijon-Nevers] [...] se monte à 363 millions d'euros. Pour votre information, la régénération complète de la ligne coûterait de l'ordre de 400 millions d'euros. »*

– Citation du Verbatim de la Réunion publique de restitution, Nevers - 13 mars 2017, lignes 571-572, 595-596, 601-602, 604-606, 608-612, 614-615, 616-617, 623-624, 634, 649-650, 654-655.

Il en ressort que la ligne est en bon état, et que quelques améliorations ponctuelles sont certainement à prévoir, pour un coût d'ici 2020 d'environ 10 millions d'euros, mais qu'à moyen-long terme des montants beaucoup plus importants (près de 400 millions) devront être prévus pour la maintenir et la régénérer.

Une desserte Nevers-Dijon en deux heures (exactement en 2 h 04 ou 2 h 06), par quelques trains, serait atteignable selon l'autorité organisatrice des transports et le maître d'ouvrage, mais essentiellement grâce à une politique de desserte adaptée. Cette adaptation suppose une augmentation de l'offre si l'on veut préserver la desserte actuelle du territoire.

<sup>21</sup> Déclaration du maître d'ouvrage du 10 février 2017, <https://vfcea.debatpublic.fr/expertise-complementaire>

### Nevers-Dijon en deux heures, une revendication entendue par l'autorité organisatrice

La question du phasage des travaux, étendu à la régénération et aux améliorations ponctuelles, ainsi que la politique de desserte de Nevers, ont donc été posées lors du débat public au maître d'ouvrage, à la Région Bourgogne-Franche-Comté, autorité organisatrice des transports ferroviaires à l'échelle de la région, et aux autres co-financeurs du projet.

Pour tenir compte des principales attentes qui ont émergé lors du débat, le premier vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté a annoncé, d'abord à Nevers le 13 mars 2017, puis au Creusot le 14 mars 2017, d'une part qu'il prenait acte que la résolution du point noir de Mesvres avait un caractère d'urgence et qu'environ 5,5 millions d'euros devraient y être affectés de manière prioritaire ; d'autre part que la Région, dans

le cadre de la renégociation du contrat avec SNCF Mobilité qui s'ouvre le 31 mars 2017, inscrirait dans ses priorités la création de trains supplémentaires entre Nevers et Dijon, ne comportant que trois ou quatre arrêts, et s'ajoutant aux trains actuels, pour lesquels la politique d'arrêts n'a pas vocation à être modifiée.

« Ce que nous voulons proposer, c'est qu'il y ait des trains supplémentaires entre Dijon et Nevers qui puissent [...] à l'horizon 2019, avec 3 ou 4 arrêts seulement, ramener un temps qui se rapproche des deux heures [...] C'est l'engagement que nous pouvons prendre, qui ne coûtera en fonctionnement qu'à la région et qui peut être fait dans le cadre de la convention que nous allons prendre... Les dessertes actuelles vont continuer. Nous remettons du train supplémentaire qui, lui, fera moins d'arrêts. »

– Citation du Verbatim de la Réunion publique de restitution, Nevers - 13 mars 2017, lignes 1235-1237, 1239-1240, 1244-1245.



## CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Grâce au débat, la demande très pressante d'une desserte Nevers-Dijon en deux heures, sans restriction des dessertes actuelles, qui s'est développée au cours des échanges pourrait trouver une solution (Nevers-Dijon en 2 h 04 ou 2 h 06) dans le cadre de la renégociation de la convention liant la région Bourgogne Franche-Comté et SNCF Mobilité.

## 2 | La halte d'interconnexion

La halte TER-TGV est un des aménagements au cœur du projet de VFCEA visant à faciliter les correspondances entre les TER et la ligne TGV Paris-Lyon, et à avoir un effet positif sur les déplacements régionaux et interrégionaux, selon les hypothèses du maître d'ouvrage. Cet aspect du projet a fait l'objet d'un atelier spécifique destiné à questionner à la fois la pertinence des objectifs affichés, et les impacts des différentes solutions d'aménagement de la halte.

Si la question de la fonctionnalité d'interconnexion et d'amélioration du trafic régional et interrégional a posé moins d'interrogations de fond, ce sont les solutions d'aménagement qui ont été profondément questionnées lors du débat public.

### Une interconnexion bien accueillie, mais avec quelques questionnements

#### Une amélioration des correspondances

L'intérêt des interconnexions TER-TGV et des correspondances à la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV a été reconnu par la quasi-totalité des participants qui se sont exprimés sur ce sujet, comme étant un élément positif du projet pour le territoire, et notamment pour les déplacements régionaux et pour mettre davantage en relation les différentes parties du territoire de la Bourgogne Franche-Comté.

« J'apprécie ce qui nous est présenté parce que c'est essentiellement basé sur la modernisation de l'existant tout en harmonisant les trafics TER et TGV. L'irrigation des territoires pour les déplacements quotidiens domicile – travail mérite autant d'efforts que les liaisons de plus grande distance, et il y a ici une conjugaison intéressante. » – Citation du Verbatim de la Conférence-débat « Impacts de la réalisation d'un raccordement à la gare Le Creusot-Montceau-Montchanin sur le trafic voyageurs TGV à l'échelle nationale », Lyon - 24 janvier 2017, lignes 854-856.

L'amélioration permise par la halte passerait par des gains de temps pour certains, par des mises en relation accrues des différents territoires régionaux et par des gains de mobilité régionale, pour d'autres.

« Nous partons également du principe que ce n'est pas l'électrification qui fait gagner du temps, mais l'interconnexion et sa pertinence qui font gagner du temps aux voyageurs. » – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Enjeux d'un projet de gare de correspondance TER-TGV », Le Creusot - 7 février 2017, lignes 481-483.

« Cette interconnexion doit diminuer les temps de parcours et permettrait aussi à notre territoire d'être attractif pour des gens habitant notre territoire et travaillant à Lyon ou à Paris. Sur notre communauté, beaucoup de personnes sont dans ce cas et viennent travailler dans la région. » – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Enjeux d'un projet de gare de correspondance TER-TGV », Le Creusot - 7 février 2017, lignes 1076-1078.

#### **Un vecteur de développement local**

Un des arguments le plus récurrent en faveur de cette fonctionnalité a été celui de l'impact de la halte d'interconnexion sur la zone économique de Coriolis ; cet argument a été porté par la CUCM, Communauté urbaine du Creusot Montceau, qui a également souligné que cette position en faveur de la halte ne relevait pas que d'un intérêt local ou localisé mais d'un souci de rayonnement du développement de la zone pour toute la région.

« Le projet VFCEA, en permettant la correspondance TGV-TER et l'interconnexion des lignes TGV-TGV, ouvre la perspective d'aménager autour de la gare TGV Creusot Montceau un véritable pôle d'échange multimodal et de correspondances multiples. Au-delà du périmètre de la Communauté Urbaine, le projet apporte à l'ensemble du Département de Saône-et-Loire et des villes qui le composent des relations optimisées avec la capitale, mais aussi les métropoles de Lyon, Dijon, Strasbourg et Nantes, ainsi qu'une ouverture vers la Suisse et l'Allemagne. » – Citation du Cahier d'Acteurs Communauté Urbaine Creusot Montceau, publié le 1<sup>er</sup> mars 2017, page 1.

Cet argument n'a pas manqué de faire l'objet de réticences relatives à la capacité réelle de la zone Coriolis d'accomplir le développement économique et territorial escompté par la CUCM.

« [...] Mais est-ce vraiment à cet endroit qu'il y a besoin de capacités supplémentaires pour les voyageurs ? Les trains de fret ne vont pas circuler jusqu'au cœur de la zone dense, donc je ne suis pas sûre que ce soit là où on ait le plus besoin de capacités. » – Citation du Verbatim de la Réunion publique thématique « Phasage et faisabilité financière et économique du projet », Dijon - 27 janvier 2017, lignes 1026-1028.

« On a un investissement qui est dans une zone où la densité est assez faible, donc la question la question que cela pose est finalement : jusqu'où il faut aller et jusqu'où il ne faut pas aller dans des considérations d'aménagement du territoire ? » – Citation du Verbatim de la Conférence-débat « Impacts de la réalisation d'un raccordement à la gare Le Creusot-Montceau-Montchanin sur le trafic voyageurs TGV à l'échelle nationale », Lyon - 24 janvier 2017, lignes 1146-1148.

#### **Un vecteur de développement dépassant le cadre local**

Au-delà de cette fonction locale, cette possibilité de bénéficier de correspondances faciles avec les TGV a été également mise en avant tout le long de la ligne, depuis Nevers jusqu'à Chagny, mais également à Autun et à Chalon-sur-Saône.

« Nous sommes persuadés que c'est pour le développement de plusieurs territoires que cette interconnexion est fondamentale. » – Citation du Verbatim de la Conférence-débat « Impacts de la réalisation d'un raccordement à la gare Le Creusot-Montceau-Montchanin sur le trafic voyageurs TGV à l'échelle nationale », Lyon - 24 janvier 2017, lignes 1057-1058.

« Ces équipements qui participent certes, sans doute, à la dynamique économique du bassin du Creusot-Montceau, mais je peux également le dire en tant que président de l'agglomération de Chalon, la gare du Creusot TGV est aussi un élément essentiel pour la dynamique économique de la première agglomération de Saône-et-Loire qui est l'agglomération du Grand Chalon ; elle participe aussi à la dynamique économique de l'Autunois et de tous les bassins de vie de la Saône-et-Loire. » – Citation du Verbatim de la Réunion publique générale, Montchanin - 9 février 2017, lignes 794-798.

#### Des questionnements, notamment en relation avec les coûts financiers et collectifs

Cette fonctionnalité même si largement partagée a cependant posé des questionnements chez certains acteurs, notamment concernant le manque de clarté sur les TER concernés par la connexion ; sur la nécessité de réaliser un travail sur les horaires et les cadencements ; et sur l'impact sur la gare de Montchanin à terme.

« J'ai une question sur l'avenir des gares de Cheilly, de Santenay, les gares de campagne, et si vous avez un prévisionnel au niveau des TER, au niveau des interconnexions avec la gare du Creusot ou jusqu'à Nevers et ailleurs, s'il y a un prévisionnel d'arrêts qui a été fait. » – Citation du Verbatim du Cercle de travail « Impacts de la modernisation du projet sur l'activité viticole », Santenay - 1<sup>er</sup> février 2017, lignes 745-747.

« Économiquement parlant, pensez-vous sincèrement que la gare de Montchanin va résister pendant longtemps ? En effet, elle servirait aux Montchaninois, mais à quoi servirait-elle pour les

voyageurs ? Auront-ils un intérêt ou une plus-value à aller prendre le train à Montchanin ou pas ? » – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Impacts environnementaux et humains des différents scénarii de raccordement envisagés entre la LGV Paris-Lyon et la ligne Nevers-Chagny », Écuisses - 28 janvier 2017, lignes 1696-1698.

Elle a été également interrogée sur sa réelle portée et son utilité à la lumière de ses coûts et de sa rentabilité.

« On n'est pas parti des besoins, mais l'on est parti d'une solution. On a dit : "On a besoin de faire une gare parce qu'il n'y en a pas et il n'y a pas d'interconnexion, alors que dans d'autres gares TGV, il y a des interconnexions". On débat sur des variantes, mais l'on n'a jamais débattu sur l'utilité de cette gare d'interconnexion. Quand on entend Monsieur dire que les TER sont vides et quand on regarde les chiffres de cette interconnexion qui va apporter seulement 100 passagers de plus par jour à la gare TGV, on se dit que dépenser 100 ou plus de millions d'euros pour cela sans compter les frais d'exploitation après est peut-être un marteau-pilon pour écraser une mouche. » – Citation du Verbatim de la Réunion publique de clôture, Le Creusot - 14 mars 2017, lignes 430-435.

Certains ont même posé la question du développement d'infrastructures nouvelles coûteuses alors que vont se développer de nouveaux modes de transport : des véhicules autonomes soit strictement locaux (entre la gare de Montchanin et la gare TGV), soit sur des zones beaucoup plus larges et qui permettraient de satisfaire la même fonctionnalité à un moindre coût.

« Alors que la SNCF ne table que sur 105 voyageurs supplémentaires par jour pour justifier son projet de halte d'interconnexion TER-TGV, a-t-elle étudié l'impact des développements dans le domaine des véhicules autonomes qui pourraient se concrétiser à l'horizon de la mise en service de la halte ? Le TER n'est déjà pas un moyen très pertinent pour faire confluer des voyageurs vers la gare TGV (il ne l'est que pour ceux qui habitent à proximité d'une gare desservie par le TER), le sera-t-il encore dans une dizaine d'années quand il sera concurrencé par des services beaucoup plus performants ? » – Citation de la Question

n° 55 « L'analyse socio-économique de l'interconnexion TER-TGV prend-elle en compte la concurrence prévisible des véhicules autonomes? », 2 mars 2017 (<https://vfcea.debatpublic.fr/lanalyse-socio-economique-linterconnexion-ter-tgv-prend-elle-compte-concurrence-previsible-vehicules>)

## Des solutions d'aménagement très questionnées

Les solutions d'aménagement proposées par la maîtrise d'ouvrage concernant la halte sont doubles (Cf. *Croquis des solutions d'aménagements de la halte de correspondance*, page 6) :

- Halte de passage, avec un coût de 279 M€, qui nécessite la mise en place du raccordement et qui donc associe la fonction TGV et la fonction connexion TER/TGV. Cette variante présente une rentabilité négative. Il s'agit également de la solution avec le niveau d'impact environnemental le plus réduit, selon le maître d'ouvrage.
- Halte en impasse, avec un coût de 79 M€, qui sépare la fonction interconnexion TER de la fonction raccordement TGV. Cette variante présente une rentabilité également négative, mais un peu moins négative.

La solution gare de passage avec la réalisation du raccordement a posé de nombreuses questions environnementales, surtout liées au raccordement, détaillées ponctuellement dans le chapitre Impacts du présent compte rendu (Cf. *Chapitre 3.c.5*).

« Les différentes options présentées ont des impacts extrêmement différents sur l'environnement. Des appréciations ont été faites sur un projet et pas sur l'autre. J'avais posé la question au point de vue décisionnel. On a l'impression que l'environnement passera après et que cela n'interviendra pas dans le choix fait entre les options. C'est quand même problématique parce qu'il me semble qu'on n'est pas uniquement dans un esprit de développement, mais de développement durable. Développement durable veut dire une prise en compte de l'impact environnement dès le départ et très en amont du projet. » – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Enjeux d'un projet de gare de correspondance TER-TGV », Le Creusot - 7 février 2017, lignes 899-904.



Atelier thématique « Impacts de la réalisation d'un raccordement à la gare Le Creusot - Montceau - Monchanin sur le trafic voyageurs TGV à l'échelle nationale », Mâcon, 14 février 2017

La solution de la gare en impasse a, quant à elle, fait douter de sa performance, soit pour les passagers, en termes de gain de temps, soit pour les riverains, en termes d'effet de morcellement du territoire, notamment sur la commune d'Écuisses.

« Est-ce qu'on a vraiment intérêt à introduire une gare en impasse sachant qu'on sait que cela va d'une part fragiliser l'exploitation, et également augmenter le temps de parcours? Du fait des opérations de rebroussement. » – Citation du Verbatim de la Réunion publique de lancement, Le Creusot - 15 décembre 2016, lignes 1336-1338.

« Par contre, quand nous parlons d'environnement, je voudrais rappeler tout de même que le territoire de la commune d'Écuisses sera le plus impacté par ce projet. Impacté par les raccordements qu'ils soient longs ou courts, par la halte en impasse. Surtout si c'est la halte en impasse. Je dirais que nous allons créer un no man's land assez intéressant au niveau urbanistique. » – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Modernisation de la ligne Nevers-Chagny, impacts sur l'environnement et effets sur le trafic voyageurs à l'échelle régionale », Beaune - 16 février 2017, lignes 462-465.

Certains participants ont également posé la question de savoir pourquoi d'autres variantes d'aménagement n'avaient pas été prises en compte par le maître d'ouvrage, comme par exemple celle consistant à réaliser la halte exactement là où les deux lignes

(TER et TGV) se croisent. Ces questions ont fait l'objet d'une réponse précise de la part du maître d'ouvrage.

Une bonne partie du débat concernant les solutions d'aménagement de la halte s'est finalement structurée autour de la proposition de variante alternative proposée par la CUCM (Cf. *Croquis Alternative d'aménagement de la halte de correspondance proposée par la CUCM, page 6*).

Cette variante propose une solution d'aménagement de halte de passage qui, contrairement à la solution de halte de passage de la maîtrise d'ouvrage, dissocie la fonction TGV de celle TER. Elle présente une rentabilité

positive (VAN de plus de 66 M€) mais elle se base sur des hypothèses assez différentes de celle retenues par le maître d'ouvrage (prise en compte également d'une optimisation des dessertes routières).

Cette variante a suscité l'intérêt de la Région et de la maîtrise d'ouvrage qui a fait une première évaluation du projet en identifiant les avantages et les inconvénients.

De la part du public, l'aspect de la variante de la CUCM qui a posé le plus de réticences a été celui concernant son impact environnemental, d'autant plus que l'étude sur la variante ne contient aucune référence à l'impact sur le cadre de vie et l'environnement.



### CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

De manière générale, il faut remarquer la difficulté du public, enregistrée par la CPDP tout au long du débat, à dissocier la halte TER/TGV du raccordement à la ligne TGV. Cependant, les échanges qui ont eu lieu dans le cadre de l'atelier dédié à la halte, son opportunité et son aménagement, ont montré clairement au public qu'il y a bien une distinction entre l'aménagement de la halte d'interconnexion et celui du raccordement à la ligne TGV et que chacun répond à un objectif et à une fonctionnalité distincts. Cela a contribué à amener le public à prendre en compte le fait que les deux aménagements constituent des unités fonctionnelles qui peuvent être appréhendés séparément.

Dans le cadre d'une future concertation, cette fonctionnalité et ses différentes solutions d'aménagements requièrent un approfondissement important de la part du maître d'ouvrage concernant notamment les impacts environnementaux et les niveaux de rentabilité par rapport aux coûts. De la même manière, une place privilégiée devra être accordée à l'étude de l'alternative proposée par la CUCM et à sa discussion avec les riverains les plus impactés et les parties prenantes.

### 3 | Le raccordement à la ligne TGV Paris-Lyon

La fonctionnalité dite de raccordement des trains à grande vitesse (TGV) Rhin-Rhône sur la ligne à grande vitesse (LGV dite LN1) Paris-Lyon s'est d'abord révélée mal comprise tant par les élus locaux que par le public en général.

La commission particulière du débat public l'avait constaté dès la mise au point du dossier du maître d'ouvrage et lui avait donc demandé de bien montrer la dissociation de cette fonctionnalité de celle de correspondance entre les différents TER et les TGV Nord-Sud ; ce que SNCF Réseau a réalisé.

#### Une fonctionnalité de raccordement difficilement appréhendée localement

Il n'en reste pas moins que le membre de la CPDP animant la réunion ou l'atelier a dû, à plusieurs reprises, au moins pendant les premières réunions du débat, demander aux intervenants de bien préciser si leur intervention portait sur la fonction «raccordement» ou sur la fonction «halte-gare de correspondance», tant la confusion était grande dans les appellations respectives de ces deux fonctionnalités distinctes.

Cette distinction, mise en évidence dans ses présentations par le maître d'ouvrage, a permis de souligner auprès du public que la fonction de raccordement concernerait, sur les sept trains empruntant la liaison Rhin-Rhône dans chaque sens, trois trains par jour (du fait des contraintes de capacité de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon et de l'entrée dans le nœud Lyonnais) ; et que lesdits trains ne pourraient pas s'arrêter en gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV. Quant à l'option dite «raccordement de Nantes» destinée à permettre à des TGV venant de Lyon d'emprunter la VFCEA vers Nantes, elle a été présentée par le maître d'ouvrage comme une variante pouvant justifier d'une réservation sur le terrain, mais qu'il n'a pas retenue dans ses analyses socio-économiques.

La fonctionnalité «raccordement», une fois précisée qu'elle ne permettait pas de desserte complémentaire

de la zone de la Communauté urbaine Creusot Montceau (CUCM), a été paradoxalement peu discutée dans les ateliers ; elle n'a même quasiment pas été abordée à Chalon-sur-Saône ou à Mâcon, alors que la CPDP y avait organisé des ateliers thématiques puisque le projet entraînait une suppression de certaines dessertes de ces deux villes par les TGV Rhin-Rhône (passage, dans chaque sens, de 2 dessertes à 1 pour Chalon-sur-Saône sur le trajet Lyon-Strasbourg, et suppression de la desserte de Mâcon). Cependant les questionnements sur cette fonctionnalité sont apparus de manière transversale pendant le débat surtout par rapport à la question de ses coûts et ses impacts.

Cette fonctionnalité a toutefois été défendue par la Région lors de l'atelier du 14 février 2017 à Mâcon, avec trois arguments : d'une part il considère comme trop pessimistes les craintes de SNCF Réseau quant à la saturation de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon ; d'autre part cette fonctionnalité constituerait une alternative à l'achèvement du projet Rhin-Rhône, et enfin permettrait une desserte plus performante de Dijon.

Ce dernier point a toutefois été assez largement critiqué :

«*Par contre, pour le raccordement, [...] les points négatifs [...] l'emportent très largement sur les points positifs [...] car c'est laisser de côté deux villes comme Chalon et Mâcon, alors que cette ligne peut avoir un effet structurant d'une région Bourgogne-Franche-Comté.*» – Citation du Verbatim de la Conférence-débat «Impacts de la réalisation d'un raccordement à la gare Le Creusot-Montceau-Montchanin sur le trafic voyageurs TGV à l'échelle nationale», Lyon - 24 janvier 2017, lignes 819-822.

«*On aura aussi une dégradation en termes de desserte pour certains territoires bourguignons [...] Il y a également une amplification de la polarisation de Dijon qui gagnera deux trains par jour. Et l'effet de tunnel est accentué avec la ligne Strasbourg-Lyon.*» – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique «Impacts de la réalisation d'un raccordement à la gare Le Creusot-Montceau-Montchanin sur le trafic voyageurs TGV à l'échelle nationale», Mâcon - 14 février 2017, lignes 541-545.

## Des aspects économiques et socio-économiques négatifs

Le directeur « Grands projets et perspectives » de SNCF Voyages, au sein de SNCF Mobilités, reste quant à lui très prudent sur l'utilisation réelle par le transporteur, en situation de concurrence à l'échelle de réalisation du projet, de cette possibilité de raccordement et de modification des dessertes actuelles :

«*Donc l'on a un solde de 26 000 voyageurs<sup>22</sup>. Ce trafic supplémentaire apporte un chiffre d'affaires supplémentaire estimé à environ un million d'euros. En contrepartie, il y a des charges supplémentaires, notamment des charges de péage parce que la LN1 [ligne à grande vitesse Paris-Lyon] a un coût d'usage plus important que la PLM [ligne classique Paris-Lyon-Marseille]. Ce coût supplémentaire pour le transporteur est estimé pour le moment à 4 millions d'euros. Donc, globalement, le transporteur mesure dans un bilan différentiel l'intérêt d'emprunter ce nouvel itinéraire et d'insérer trois de ses trains sur la LN1 au niveau du Creusot, mais constate que le bilan sera négatif d'à peu près 4 millions d'euros.*»<sup>23</sup> – Citation du Verbatim de la Conférence-débat « Impacts de la réalisation d'un raccordement à la gare Le Creusot-Montceau-Montchanin sur le trafic voyageurs TGV à l'échelle nationale », Lyon - 24 janvier 2017, lignes 683-689.

Les économistes font une remarque similaire :

«*Y a-t-il une demande suffisante pour garantir des trafics et, surtout, je le rappelle, un service commercial de la part de la SNCF?*» – Citation du Verbatim de la Conférence-débat « Impacts de la réalisation d'un raccordement à la gare Le Creusot-Montceau-Montchanin sur le trafic voyageurs TGV à l'échelle nationale », Lyon - 24 janvier 2017, lignes 150-151.

<sup>22</sup> 50 000 voyageurs selon le dossier du maître d'ouvrage, SNCF Réseau.

<sup>23</sup> 3,6 millions d'euros compte tenu de charges supplémentaires de 200 000 euros selon SNCF Mobilités, Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Impacts de la réalisation d'un raccordement à la gare Le Creusot-Montceau-Montchanin sur le trafic voyageurs TGV à l'échelle nationale », Mâcon - 14 février 2017, lignes 887-888.

Ainsi que les étudiants du Master « Transport, mobilité, environnement, climat » de l'Université de Bourgogne :

«*Donc, dans quelle mesure les exploitants ferroviaires vont-ils finalement utiliser ce raccordement? Ne vont-ils pas rester sur la ligne classique PLM pour leurs liaisons?*» – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Impacts de la réalisation d'un raccordement à la gare Le Creusot-Montceau-Montchanin sur le trafic voyageurs TGV à l'échelle nationale », Mâcon - 14 février 2017, lignes 557-558.

C'est surtout l'aspect fortement négatif de l'analyse socio-économique propre à cette fonctionnalité qui est souligné à la fois par les experts et les riverains :

«*La Cour des Comptes nous dit : "le modèle d'expansion du réseau TGV est au-delà de sa pertinence".*» – Citation du Verbatim de la Conférence-débat « Impacts de la réalisation d'un raccordement à la gare Le Creusot-Montceau-Montchanin sur le trafic voyageurs TGV à l'échelle nationale », Lyon - 24 janvier 2017, lignes 142-143.

«*J'aimerais connaître exactement l'opportunité de cette ligne LGV-TGV Strasbourg-Mulhouse qui n'est pas rentable dès l'origine.*» – Citation du Verbatim de la Réunion publique générale, Montchanin - 9 février 2017, lignes 1187-1188.



Cercle de travail « Enjeux économiques du fret ferroviaire pour le tissu productif régional », Nevers, 23 janvier 2017

### Vers une dissociation de cette fonctionnalité, voire de son report ?

La variante de la halte-gare au Creusot-Montceau-Montchanin TGV réalisée par le bureau d'études franco-allemand TTK à la demande de la Communauté urbaine Creusot Montceau, et soutenu par le premier vice-président du Conseil régional, étudie exclusivement la halte-gare, complètement dissociée du projet de raccordement, qui reste toutefois présenté pour mémoire, mais uniquement dans sa version «raccordement long»; la compatibilité, notamment environnementale, entre ce contre-projet et le raccordement (fragmentation des communes d'Écuisses et de Saint-Julien-sur-Dheune qui, outre les lignes existantes devraient supporter deux nouvelles lignes ferroviaires) n'est d'ailleurs pas analysée.

Le bureau d'études TTK indique clairement que la partie relative au raccordement ne peut avoir vocation à être réalisé indépendamment de la liaison Lutterbach-Petit-Croix vers Mulhouse, ce qui en l'état actuel du dossier voudrait dire qu'il doit être différé<sup>24</sup>.

«*Nous ne sommes pas tout à fait d'accord avec ce qui est présenté dans le dossier, disant qu'on peut faire l'interconnexion au Creusot Lyon-Dijon sans faire Lutterbach-Petit-Croix ou l'un sans l'autre. On pense que ces deux projets, pour des questions d'horaires assez compliqués de nœud ferroviaire Lyonnais et du nœud ferroviaire de Strasbourg, sont complètement liés. [...] On aurait la liaison d'interconnexion TGV qui se fait de façon complètement indépendante, qui peut se faire en même temps si les projets de financement se font en même temps, mais qui peut se faire à un autre moment en sachant que cette liaison en bleu [le raccordement dit long du maître d'ouvrage] a vocation à être construite au même moment que le projet Lutterbach-Petit-Croix vers Mulhouse.*» – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique «Enjeux d'un projet de gare de correspondance TER-TGV», Le Creusot - 7 février 2017, lignes 300-303, 358-361.

La Chambre de commerce et d'industrie Bourgogne-Franche-Comté, considère quant à elle que cette partie du projet n'est à l'heure actuelle pas satisfaisante et doit faire l'objet d'études complémentaires :

«*[La CCI Bourgogne-Franche-Comté] exprime ses réserves quant à l'objectif de répondre aux besoins d'amélioration des dessertes entre la vallée du Rhône et le Nord et l'Est de l'Europe par la seule interconnexion de la ligne LGV avec la ligne TER à la gare Creusot-Montceau-Montchanin et demande le redémarrage de la réflexion sur le sujet à l'échelle du grand quart Nord/Est.*» – Motion n° 2017/027 la CCI Bourgogne Franche-Comté du 23 février 2017 (<https://vfcea.debatpublic.fr/motion-cci-bourgogne-franche-comte-du-23022017>).

### Voir vers un abandon de cette fonctionnalité ?

D'autres vont plus loin, et indiquent que la recherche d'un financement de la région Grand-Est ne saurait à lui seul justifier l'incorporation au projet de ce raccordement et qu'il pourrait utilement être abandonné :

«*Cela signifie que le raccordement de la ligne TER [la ligne Dijon-Nevers] à la ligne TGV [ligne à grande vitesse Paris-Lyon] plombe le projet. [...] Pourquoi ne pas séparer, dans le projet global, [...] les deux volets rentables, a priori, socio-économiques.*» – Citation du Verbatim de la Réunion publique générale, Montchanin - 9 février 2017, lignes 1164-1165, 1168-1169.

<sup>24</sup> Le projet d'aménagement Lutterbach-Petit-Croix vers Mulhouse ne fait actuellement l'objet d'aucune programmation et le rapport daté de juin 2013 de la Commission Mobilité 21 présidée par Philippe Duron, député, président de l'AFITF, le reporte dans tous ses scénarios au-delà de 2030.

Mais c'est surtout le groupe SNCF, sous la signature du président de SNCF Mobilités, en l'état actuel seul organisateur des dessertes TGV correspondantes, qui va plus loin, en se déclarant ouvertement contre ce raccordement :

« L'exploitation de la LGV Sud-Est est déjà fragile. L'ajout de trains supplémentaires en provenance du réseau classique la fragiliserait davantage, y compris lorsque celle-ci sera équipée du système de signalisation européen ERTMS. »

*Les bénéfices objectivement limités apportés aux services Rhin-Rhône pourraient donc engendrer une perte de robustesse et une dégradation de la qualité de service sur des flux bien plus importants entre Paris et Lyon et au-delà. [...] Pour ces différentes raisons, SNCF ne peut valider à ce stade la perspective de créer ce nouvel itinéraire pour la desserte des TGV Rhin-Rhône et des TGV Nantes-Lyon. »* – Citation du Cahier d'Acteurs SNCF, signé par le Président de SNCF Mobilités, publié le 3 mars 2017, page 3. (<https://vfcea.debatpublic.fr/cahier-dacteur-sncf-mobilites>)



### CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Le maintien du raccordement dans le projet VFCEA paraît problématique, du fait qu'il est très clairement rejeté par le groupe SNCF dans son cahier d'acteur.

S'il est donné suite au projet, dans sa totalité ou partiellement, le maître d'ouvrage devra en tout état de cause définir le projet pour lequel devra être réalisée l'étude d'impact, tout à fait en amont des études préalables à l'enquête publique<sup>25</sup> ; le maintien ou non de la fonctionnalité raccordement à ce stade est de nature à influencer fortement sur la faisabilité même du projet du point de vue environnemental (étude d'impact) et économique (examen du projet par le Commissariat général à l'investissement chargé par le Gouvernement d'une mission d'expertise des investissements publics et notamment de leurs études socio-économiques), comme le débat public a pu le montrer. La CPDP recommande donc de prendre bien en compte ces éléments au stade de la décision du maître d'ouvrage et de les intégrer, le cas échéant, dans la concertation à venir.

<sup>25</sup> L'article L122-1 III du code de l'environnement précise que « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. »

#### 4 | Le fret : une dimension portée nationalement avec une ambition européenne

Le volet fret de ce projet VFCEA fait l'objet d'un constat triple des participants : il est générateur du titre même du projet Centre Europe Atlantique ; en donnant une visibilité européenne à une modernisation de la ligne Nevers-Chagny entre deux corridors ferroviaires européens, il pourrait ouvrir la possibilité d'une contribution européenne à son financement ; enfin, suivant l'hypothèse de trafic supplémentaire prévue par le maître d'ouvrage, il rend positive la valeur actualisée nette de la partie du projet relative à l'électrification entre Nevers et Chagny (phasage de l'hypothèse 2 du CPER).

##### Une fonctionnalité complexe à mettre en débat : des arguments de nature très différente en fonction des profils des participants

Dès les débats d'ouverture du 15 décembre 2016 au Creusot et du 5 janvier 2017 à Nevers, le maître d'ouvrage a présenté les principaux aménagements liés à cette fonctionnalité : l'électrification de la ligne sur 160 km, la mise au gabarit des ouvrages d'art, l'installation d'un système moderne de communication sol/trains (GSM-R). Ceux-ci sont chiffrés à 283 M€, et permettraient d'escompter un bilan socio-économique positif de 25 M€<sup>26</sup>.

Trois rencontres ont été consacrées spécifiquement au fret ferroviaire : une conférence-débat à Paris à laquelle participèrent divers acteurs nationaux et européens et deux ateliers à Nevers et Chalon-sur-Saône, qui réunirent un public plus local (élus, collectivités locales, et acteurs économiques). L'organisation de ces temps dédiés a permis d'approfondir les dimensions européenne et nationale du projet, avec des présentations de SNCF Réseau plus ciblées sur la dimension « fret », ainsi que des interventions d'experts et spécialistes des questions de transport de marchandises à l'échelle européenne et nationale, ou d'interroger plus particulièrement les acteurs locaux

et régionaux sur les enjeux du projet en termes de développement économique territorial.

À mesure qu'avancait ce débat et malgré ces temps organisés par la CPDP pour clarifier et faciliter la compréhension des enjeux liés au fret, un certain nombre de difficultés de compréhension ont persisté.

« Je ne connais rien au fret, alors je ne répondrai pas sur le fret. » – Citation du Verbatim de

*l'Atelier thématique « Modernisation de la ligne Nevers-Chagny, impacts sur l'environnement et effets sur le trafic voyageurs à l'échelle régionale », Beaune - 16 février 2017, lignes 957-958.*

En effet, les arguments relativement techniques avancés par des acteurs du fret concernant le projet (charges à l'essieu, longueurs possibles ou souhaitables des trains, alternatives éventuelles Est-Ouest qui relieraient Nantes à Lyon<sup>27</sup>, contraintes de pentes et de courbes<sup>28</sup>, gabarits permettant du ferroutage, gabarits à l'Ouest de Nevers ou à l'Est de Chagny) n'ont pas réellement fait l'objet d'une appropriation par le grand public.

Les grands opérateurs de transport et acteurs économiques, eux, sont peu intervenus dans les réunions publiques, préférant s'exprimer par les cahiers d'acteurs (sur 30 cahiers d'acteurs, 10 sont consacrés exclusivement à la fonctionnalité fret, et 13 autres lui accordent une place souvent prépondérante).

##### Un large consensus sur l'utilité d'un axe Est-Ouest évitant la région Parisienne, avec des interrogations sur la politique nationale

###### Une dimension européenne et nationale

« C'est donc le seul itinéraire en France par lequel nous pouvons rejoindre la façade Atlantique à la façade Est en doublant celui de l'itinéraire de l'Île-de-France. Il n'y en a pas d'autre. » – Citation du Verbatim du

*Cercle de travail « Enjeux économiques du fret ferroviaire pour le tissu productif régional », Nevers - 23 janvier 2017, lignes 572-573.*

<sup>26</sup> Voir le dossier du maître d'ouvrage (DMO), en particulier son Préambule pages 5 à 7, qui propose une description résumée du projet, et page 96.

<sup>27</sup> Citation du Verbatim du Cercle de travail « Enjeux économiques du fret ferroviaire pour le tissu productif régional », Nevers - 23 janvier 2017, lignes 571-574.

<sup>28</sup> Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Impacts environnementaux et humains des différents scénarii de raccordement envisagés entre la LGV Paris-Lyon et la ligne Nevers-Chagny », Écuisses - 28 janvier 2017, lignes 1191-1193.

Le débat public a permis de mettre en évidence les différentes échelles potentiellement impactées par la fonctionnalité fret du projet :

- une échelle européenne correspondant à la mise en relation des grands corridors européens de fret en évitant la région Parisienne – relations entre l'Espagne et la façade Atlantique, d'une part, et l'Allemagne, l'Europe du Nord, voire la Lombardie et l'Italie, d'autre part (Cf. *Cahiers d'acteurs des responsables des deux corridors de fret ferroviaire 2 et 4; de CFL-Multimodal, acteur logistique Luxembourgeois*). La création de cet axe ferroviaire performant pour le fret est très largement plébiscitée non seulement par les professionnels du transport et de la logistique (entreprises ferroviaires et leurs groupements, entreprises de logistiques, grands ports de la façade Atlantique), mais également par les principaux représentants des milieux socio-économiques (Chambres de commerce et d'industrie, conseils économiques sociaux et environnementaux régionaux, syndicats professionnels et de salariés) et par les élus locaux; en font foi notamment les cahiers d'acteurs des professionnels et des milieux socio-économiques;
- une échelle nationale correspondant d'une part à un contournement de la région Parisienne et au fait de donner de la robustesse et de l'efficacité au réseau ferroviaire entre l'Ouest et le Sud-Est de la France, d'autre part à l'ouverture de l'arrière-pays des grands ports de la façade Atlantique vers les vallées de la Saône et du Rhône, voire le centre de l'Europe (appartenance des grands ports de Nantes-Saint-Nazaire et de La Rochelle à l'association de promotion de la VFCEA; Cf. *Cahier d'acteurs desdits ports*);
- une échelle régionale correspondant à la desserte du tissu économique local (Cf. *Cahiers d'acteurs de la Région Bourgogne-Franche-Comté; des Chambres de commerce et d'industrie de la Nièvre et de Saône-et-Loire*).

Cependant, un participant a évoqué le risque, avec l'accroissement supposé d'un trafic ferroviaire de marchandises, de rencontrer des encombrements à Dijon (s'ils viennent de l'Est) ou à Lyon (s'ils viennent du Sud), ce qui relativiserait donc l'effet de désengorgement de la région Île-de-France.

« On a l'impression que le nœud ferroviaire de Dijon est un nœud extrêmement saturé. » – Citation du Verbatim de la Conférence-débat « Enjeux de la politique de fret ferroviaire à l'échelle nationale », Paris - 9 janvier 2017, lignes 620-621.

### Quelques doutes quant au report modal et au futur du fret ferroviaire

Au-delà du consensus sur l'utilité de la création d'un axe Est-Ouest électrifié, la fonctionnalité fret du projet VFCEA fait l'objet de fortes attentes, au niveau local, en termes de report modal.

« Privilégier cette ligne, c'est aussi décharger la route, la RCEA, par transfert du transport marchandise sur le ferroviaire. » – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Effets du projet sur la desserte d'Autun », Autun - 6 février 2017, lignes 722-723.

La Route Centre Europe Atlantique (RCEA) a été présentée comme étant l'une des plus accidentogènes de France. Mais l'impact du projet VFCEA selon le maître d'ouvrage en termes de report modal – 60 camions en moins par jour sur la RCEA – a été relativisé :

« Ça paraît insignifiant. Donnez-moi le trafic de camions sur la RCEA (Route Centre-Europe Atlantique) par jour. On peut enlever 60 camions en investissant 500 M€? » – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Modernisation de la ligne Nevers-Chagny, impacts sur l'environnement et effets sur le trafic voyageurs à l'échelle régionale », Luzy - 17 janvier 2017, lignes 732-733.

Propos contesté [le chiffrage de l'hypothèse 2 est de 283 M€], mais l'interrogation sur le fond demeure :

« Il n'est pas du tout raisonnable de dépenser autant d'argent pour 15 allers et retours. » – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Modernisation de la ligne Nevers-Chagny, impacts sur l'environnement et effets sur le trafic voyageurs à l'échelle régionale », Torcy - 15 février 2017, lignes 954-955.

D'autres doutes se sont exprimés quant au futur du fret ferroviaire. La baisse de la part de marché du fret ferroviaire depuis plusieurs années a été évoquée à de

nombreuses reprises, les participants notant que sans politique nationale mise en place pour favoriser ce mode de déplacement, le projet n'aurait pas l'impact escompté.

« On faisait 56 millions de tonnes-kilomètres en l'an 2000 pour 70 M€ de déficit et dix ans après on faisait deux fois moins de tonnages pour dix fois plus de déficit. » – Citation du Verbatim de la Conférence-débat « Enjeux de la politique de fret ferroviaire à l'échelle nationale », Paris - 9 janvier 2017, lignes 1139-1140.

Certains élus ont évoqué le manque d'une politique nationale en faveur du fret ferroviaire.

« Nous n'avons pas une politique publique qui privilégie le transport sur le rail. Il faut [...] que la politique reprenne le dessus sur l'économie. » – Citation du Verbatim de la Réunion publique générale, Nevers - 5 janvier 2017, lignes 1044-1045.

D'autres questionnèrent plus directement la SNCF sur sa politique et ses intentions.

« Mon scepticisme demeure notamment du point de vue économique. J'aimerais savoir, face à la chute du fret SNCF actuellement, quel est le projet de la SNCF pour renforcer le transport ferroviaire. Comment ramener les camions sur le train ? » – Citation du Verbatim du Cercle de travail « Impacts de la modernisation du projet sur l'activité viticole », Santenay - 1<sup>er</sup> février 2017, lignes 954-956

« Il n'y a pas en Europe d'entreprise de fret ferroviaire qui gagne de l'argent durablement et qui équilibre ses comptes [...] Combiwest, qui est un opérateur de transports combinés entre la région Rhône-Alpes et la Bretagne a déposé le bilan et a été repris par une autre entreprise, mais ne fonctionne plus. L'équilibre et le modèle économique en fret ferroviaire sont quelque chose qui reste encore à trouver. » – Citation du Verbatim du Cercle de travail « Enjeux économiques du fret ferroviaire pour le tissu productif régional », Nevers - 23 janvier 2017, lignes 683-684, 687-690.



Réunion thématique  
« Effets du projet sur la desserte d'Autun »,  
Autun, 6 février 2017

Même si les tonnages augmentent en Grande-Bretagne, en Allemagne, en Suisse, selon l'association française des amis du chemin de fer.

« En Grande-Bretagne, en Allemagne, en Suisse et en Italie, le fret progresse de façon positive. Je pense que c'est simplement une question de politique ; c'est tout [...] Il est vrai que la rentabilité est souvent très faible. » – Citation du Verbatim de la Conférence-débat « Impacts de la réalisation d'un raccordement à la gare Le Creusot-Montceau-Montchanin sur le trafic voyageurs TGV à l'échelle nationale », Lyon - 24 janvier 2017, ligne 1096-1099.

Ce constat de la baisse de la part du ferroviaire dans le transport de marchandises s'accompagne de celui du manque de rentabilité de celui-ci par rapport à la route.

« Les trains vont financer, par le paiement de sillons, l'entretien de la ligne. Alors, à quand le même calcul pour la route ? Ferons-nous le même calcul pour financer la RCEA en divisant son coût [...] par le nombre de camions qui circulent ? » – Citation du Verbatim de la Conférence-débat « Enjeux de la politique de fret ferroviaire à l'échelle nationale », Paris - 9 janvier 2017, lignes 1045-1047.

« Je vois quand même tous les jours pléthores de camions venant des pays de l'Est circuler sur nos routes. Je pense que c'est la principale concurrence pour le fret ferroviaire [j'ai] du mal à croire au développement du fret. » – Citation du Verbatim du Cercle de travail « Impacts de la modernisation du projet sur l'activité viticole », Santenay - 1<sup>er</sup> février 2017, lignes 1229-1234.

### Quelle irrigation des territoires traversés ?

Les grands opérateurs économiques tels que les ports de l'Atlantique et les opérateurs locaux insistent sur l'intérêt d'un projet de modernisation et d'électrification de la VFCEA, mais ne donnent guère d'indications précises<sup>29</sup> permettant d'affiner les prévisions de trafic.

Ainsi le port de La Rochelle indique avoir vu son trafic ferroviaire augmenter de 130% en dix ans, et précise que :

« la partie capacité de desserte d'hinterland par rapport au port qui est de plus en plus lointain, pour faire de la longue distance, est primordiale. »

– Citation du Verbatim de la Conférence-débat « Enjeux de la politique de fret ferroviaire à l'échelle nationale », Paris - 9 janvier 2017, lignes 950-951.

Le port de Nantes évoque :

« tout le tissu agricole breton qui effectue des rotations très régulières [...] avec la région Rhône-Alpes. »

– Citation du Verbatim de la Conférence-débat « Enjeux de la politique de fret ferroviaire à l'échelle nationale », Paris - 9 janvier 2017, lignes 975-976.

Le président de la Chambre de Commerce et d'industrie de la Nièvre souligne la nécessité que le public soit informé :

« des retombées économiques directes et indirectes dans le cadre de cette électrification qui permettrait de mettre des trains avec des porte-containers et des containers beaucoup plus volumineux, et qui donc devrait développer l'activité économique du fret entre l'Est et l'Ouest de l'Europe. »

– Citation du Verbatim de la Réunion publique générale, Nevers - 5 janvier 2017, lignes 842-844.

Ces études micro-économiques fines qui paraissent manquer au niveau local ne semblent pas davantage avoir été faites au niveau européen.

« Quelles études permettent de dire aujourd'hui à partir de combien de cargos nous

pouvons éviter d'aller à Rotterdam ou à Amsterdam, pour décharger plutôt à Nantes? »

– Citation du Verbatim du Cercle de travail « Enjeux économiques du fret ferroviaire pour le tissu productif régional », Nevers - 23 janvier 2017, lignes 365-367.

Cette question est restée sans réelle réponse pendant le débat, les études de flux prévus sur l'axe Atlantique dans le cadre des corridors européens ne permettant pas une telle précision.

D'un point de vue plus local, des questions se posent aussi sur la capacité du territoire à profiter de l'opportunité présentée par le maître d'ouvrage de développement économique avec l'électrification de la VFCEA.

« Les territoires se mettent-ils en capacité de pouvoir accueillir des trains de fret qui, aujourd'hui, sont voués à traverser le territoire? Sommes-nous en capacité de dire que nous pouvons transformer certaines matières premières localement [...]? »

– Citation du Verbatim du Cercle de travail « Enjeux économiques du fret ferroviaire pour le tissu productif régional », Nevers - 23 janvier 2017, lignes 368-370.

Les entreprises utilisatrices ont eu de réelles difficultés à s'insérer dans la logique du débat, car il est difficile pour elles de se positionner sur des choix logistiques à dix ans. Ceci peut notamment s'expliquer par le fait qu'il n'y a pas de rapport direct entre les entreprises utilisatrices de fret ferroviaire et SNCF Réseau : le plus souvent, il y a deux intermédiaires entre eux : les chargeurs (en lien avec les entreprises) et les opérateurs ferroviaires (en lien avec les chargeurs et SNCF Réseau). Les industriels qui se sont exprimés sont donc en général prudents sur leurs tonnages futurs (apparemment beaucoup plus liés à leurs propres marchés qu'aux conditions de circulation sur la ligne). Ils sont par contre très sensibles aux assurances qu'ils sont susceptibles d'avoir sur la pérennité de la ligne et de ses caractéristiques car cette assurance conditionne les investissements qu'ils sont susceptibles de

<sup>29</sup> À l'exception des Grands ports maritimes de Nantes et La Rochelle, qui, dans un cahier d'acteur commun, donnent une indication des trafics empruntant la VFCEA qu'ils pourraient accueillir à court et moyen terme, Citation du Cahier d'Acteurs Grands Ports Maritimes de Nantes Saint-Nazaire et La Rochelle, publié le 1<sup>er</sup> mars 2017.

consentir pour le maintien, voire le développement des installations terminales embranchées (ITE).

En effet, certains participants ont pointé la nécessité de cohérence que suppose un tel développement, en termes de maintenance d'ITE existants, ou de capacités locales à charger des trains.

« Y aura-t-il un jour une activité affichée d'accompagner les zones d'activité sur leur liaison et leur raccordement à ces voies? » – Citation du Verbatim du Cercle de travail « Enjeux économiques du fret ferroviaire pour le tissu productif régional », Nevers - 23 janvier 2017, lignes 442-443.

« Est-ce que, par exemple, la plate-forme de Chagny deviendra une plate-forme utilisable facilement pour accéder au réseau ferré (en termes de fret)? » – Citation du Verbatim du Cercle de travail « Enjeux économiques du fret ferroviaire pour le tissu productif régional », Chalon-sur-Saône - 2 février 2017, lignes 367-369.

La consistance de l'électrification et notamment l'électrification des voies de service et annexes, a également fait l'objet de remarques, voire d'inquiétudes spécifiques :

« Un petit détail sur l'électrification : il serait bien qu'elle ne soit pas faite "au rabais" [...] [il cite des cas où] on n'a pas électrifié les voies de service, on a limité la vitesse [...], on n'a pas fait la communication entre les voies. Il serait dommage de faire la même chose pour cette ligne. Il y a un faisceau de voies de service, pour faire des trains, à Cercy-la-Tour. Il serait dommage de ne pas s'en occuper. » – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Modernisation de la ligne Nevers-Chagny, impacts sur l'environnement et effets sur le trafic voyageurs à l'échelle régionale », Luzy - 17 janvier 2017, lignes 544-548.

« Mais surtout, à la sortie de l'électrification, que l'on ne retrouve pas qu'un trait entre Chagny et Nevers. » – Citation du Verbatim du Cercle de travail « Enjeux économiques du fret ferroviaire pour le tissu productif régional », Chalon-sur-Saône - 2 février 2017, lignes 527-528.

Visite terrain sur les lieux du raccordement envisagés entre la LGV Paris-Lyon et la ligne Nevers-Chagny, Ecuisses, 28 janvier 2017





Atelier thématique « Impacts environnementaux et humains des différents scénarii de raccordement envisagés entre la LGV Paris-Lyon et la ligne Nevers-Chagny Ecuisses, 28 janvier 2017 »

Quelques signaux encourageants ont été évoqués, comme la mention faite d'Euro cargo Rail, second opérateur de fret après la SNCF, qui a son « *nœud d'organisation à Gevrey* » et que ce projet VFCEA arrange « *parce qu'il a déjà beaucoup de connexions qui se font dans ce site ferroviaire* »<sup>30</sup>. Citons également la mention de l'atelier SNCF de Varennes-Vauzelles<sup>31</sup>, « *joyau de technologie* » dont beaucoup d'approvisionnements sont faits « *en camion* » et qui pourraient, pour certains, utiliser davantage le fret ferroviaire. Ou l'évocation, lors de l'atelier de Nevers du 23 janvier 2017, d'entreprise telles que Renault Trucks à Garchizy, Aperam à Imphy, ou la ligne capillaire de Cercy reliant des carrières de granulats à la ligne – même s'il n'est plus question de refaire des gares de bois.

« *Il ne faut pas se leurrer. On ne va pas refaire des gares bois. Elles n'ont jamais fonctionné.* »

– Citation du Verbatim du Cercle de travail « *Enjeux économiques du fret ferroviaire pour le tissu productif régional* », Chalon-sur-Saône - 2 février 2017, ligne 407.

### Des craintes de différentes natures concernant le trafic de fret et ses prévisions

Concernant la question du trafic fret, certains participants ont émis des réserves quant aux chiffres avancés par le maître d'ouvrage sur le nombre de trains de fret ayant vocation à circuler sur la ligne, une fois le projet réalisé. Ces réserves s'expriment dans les deux sens, puisque certains participants craignent des trafics beaucoup plus importants que prévu, et donc des nuisances décuplées, alors que d'autres sont sceptiques quant à l'utilisation réelle de cette ligne, et remettent donc en cause la pertinence du financement d'une telle infrastructure pour des résultats incertains.

« *Quand on dit aujourd'hui qu'il y aura 15 trains de plus par jour, c'est aujourd'hui, et dans 10 ans, il y en aura 150. Merci.* »

– Citation du Verbatim du Cercle de travail « *Impacts de la modernisation du projet sur l'activité viticole* », Santenay - 1<sup>er</sup> février 2017, lignes 1182-1183.

<sup>30</sup> Citation du Verbatim du Cercle de travail « *Enjeux économiques du fret ferroviaire pour le tissu productif régional* », Chalon-sur-Saône - 2 février 2017, lignes 446-448.

<sup>31</sup> Citation du Verbatim de la Réunion publique générale, Nevers - 5 janvier 2017, ligne 1791.

En effet, les estimations de trafic à 15 trains par jour selon l'hypothèse médiane ont servi à calculer le bilan socio-économique de l'hypothèse 2 du CPER (à savoir celle qui prévoit, entre autre, la modernisation complète de la ligne Nevers-Chagny), et à trouver qu'elle dégagerait une valeur actuelle nette de + 25 M€ (alors que l'hypothèse 1, qui prévoit une interconnexion des lignes TER et LGV, et une halte de correspondance TER-TGV, dégage, elle, une valeur actuelle nette négative). Même si le maître d'ouvrage a été plusieurs fois amené à préciser que ce chiffre était une estimation de type macro-économique, et non une prévision, l'argument d'une rentabilité positive de l'hypothèse favorisant le volet fret du projet et justifiant pour certains participants de la nécessité de commencer par la modernisation et l'électrification de la ligne a donc été souvent remis en cause.

« Elle est également négative pour le fret, parce que si l'on ne prend pas l'hypothèse centrale en matière de coûts et qu'on prend l'hypothèse prudente en matière d'utilisation du fret, on se retrouve en négatif également sur le fret. Donc, tous les projets sont négatifs. » – Citation du Verbatim de la Réunion publique de clôture, Le Creusot - 14 mars 2017, lignes 1816-1818.

L'augmentation annoncée d'un trafic fret par le maître d'ouvrage a également fait l'objet de crainte d'une forte augmentation des temps d'attentes à certains passages à niveau.

La nature des matières transportées a aussi fait l'objet d'inquiétudes, sur lesquelles le maître d'ouvrage a dit ne pas avoir de précisions.

« Nous aurions voulu connaître les matières transportées, [...] à savoir si elles seront dangereuses, voire très dangereuses. » – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Modernisation de la ligne Nevers-Chagny, impacts sur l'environnement et effets sur le trafic voyageurs à l'échelle régionale », Torcy - 15 février 2017, lignes 424-425.

Un représentant de FNE Bourgogne a attiré pour sa part l'attention sur le fait qu'une forte augmentation du

fret pourrait contrarier une « évolution touristique [...] le long du canal du Centre, [dont] le chemin de halage a été transformé en voie verte »<sup>32</sup>.

De la part des riverains, de fortes craintes ont été exprimées quant aux nuisances engendrées par le trafic ferroviaire de marchandises, notamment le bruit et les vibrations. Les arguments concernant ces craintes sont détaillés dans le paragraphe 3.c.5 du présent compte rendu.

### Gabarits, GSM-R, longueur des trains, électrification : quelles priorités d'aménagement ?

Si chacun des acteurs du fret ayant participé au débat s'entend sur la priorité qu'il donne à l'équipement radio sol-train (GSM-R) de la ligne qui dispense les opérateurs de l'obligation d'avoir une deuxième personne (accompagnant du conducteur) sur le trajet considéré, le maître d'ouvrage et avec lui les élus locaux (dans le souci d'assurer définitivement la pérennité de la ligne) mettent d'abord en avant l'électrification du dernier maillon entre la façade Atlantique et la vallée de la Saône, la mise au gabarit des ouvrages étant une conséquence accessoire : ainsi lors de la conférence-débat sur le fret organisée à Paris le 9 janvier 2017, le directeur du projet indique :

« Le gabarit qui serait porté serait de type GB ou GB1. Aujourd'hui il n'y a rien d'arrêté. [...] Il sera de niveau GB ou de niveau GB1. » – Citation du Verbatim de la Conférence-débat « Enjeux de la politique de fret ferroviaire à l'échelle nationale », Paris - 9 janvier 2017, lignes 649-653.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a signalé que :

« Le gabarit qui est retenu dans le projet n'est pas le même gabarit que le ferroutage. » – Citation du Verbatim du Cercle de travail « Impacts de la modernisation du projet sur l'activité viticole », Santenay - 1<sup>er</sup> février 2017, ligne 1505.

<sup>32</sup> Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Modernisation de la ligne Nevers-Chagny, impacts sur l'environnement et effets sur le trafic voyageurs à l'échelle régionale », Beaune - 16 février 2017, lignes 1101-1102.

A *contrario*, les professionnels<sup>33</sup> mettent d'abord en avant une priorité à la mise au gabarit nécessaire, d'abord pour les conteneurs maritimes, mais aussi pour les remorques transportées par les wagons utilisés par les autoroutes ferroviaires :

« Ne faut-il pas aller plus loin en termes de gabarit, de taille des trains ? Comment est-on capable de mieux irriguer nos hubs existants ? »<sup>34</sup> ;

« Il est important d'avoir la possibilité de développer des autoroutes ferroviaires sur l'axe atlantique. »<sup>35</sup> ;

« Si vous voulez faire du feroutage est ce que le gabarit qui sera en place suffira ? »<sup>36</sup>

Et au-delà de la section Nevers-Dijon, les professionnels posent la question de la cohérence des caractéristiques techniques à l'ouest de Nevers et au Nord-est de Dijon :

« Vous ne ferez pas passer des containers maritimes ou des camions dans la vallée du Doubs. »

– Citation du Verbatim de la Réunion publique thématique « Phasage et faisabilité financière et économique du projet », Dijon - 27 janvier 2017, lignes 1070-1071.

« S'agissant de la mise au gabarit au-delà de Nevers, c'est un point réel. On a eu des échanges avec la région Centre [Centre-Val de Loire] qui est favorable au projet VFCEA et qui s'est engagée à traiter les tunnels. [...] Il faut poursuivre les études au niveau des gabarits. [...] Ce serait évidemment stupide d'avoir un gabarit côté Bourgogne et pas sur le reste. » (Réponse du chef du service Infrastructures et

réseaux de transport de la région Bourgogne-Franche-Comté.)  
– Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Impacts de la réalisation d'un raccordement à la gare Le Creusot-Montceau-Montchanin sur le trafic voyageurs TGV à l'échelle nationale », Mâcon - 14 février 2017, lignes 718-719.

L'électrification, permettant plus de souplesse et des gains pour les rejets de gaz à effet de serre et les émissions de particules polluantes, n'arrive que plus tard dans les priorités des professionnels, avec les problématiques de tonnages à l'essieu et totaux, de longueur des trains de fret (au-delà de 750 mètres ? Aller jusqu'à 850 mètres ?), de vitesse des trains de fret si elle est notoirement inférieure aux vitesses couramment pratiquées ; et bien évidemment de qualité des sillons.

« C'est vraiment un facteur extrêmement dimensionnant pour étudier et apporter aussi des atouts à l'offre de fret ferroviaire, le gabarit étant celui qui se rapproche du dispositif conteneurs, d'autoroute ferroviaire, GB1 entre autres. [...] Ce que j'ai compris de cette infrastructure pour demain, c'est qu'elle aurait une limitation à 1 700 tonnes. [...] Mais il se trouve que les trafics qui font du Atlantique-Est de la France, que ce soit au niveau national ou que ce soit via le corridor 4 Atlantique, il y en a une partie non négligeable qui est aujourd'hui à plus de 1 800 tonnes, voire à plus de 2 000 tonnes. » – Citation du Verbatim de la Conférence-débat « Enjeux de la politique de fret ferroviaire à l'échelle nationale », Paris - 9 janvier 2017, lignes 847-849, 857-858, 859-861 – Le maître d'ouvrage a ensuite indiqué que l'itinéraire permet la circulation des trains de 2 000 tonnes.

<sup>33</sup> Opérateurs ferroviaires - SNCF-logistique ; opérateurs alternatifs regroupés dans l'association française du rail ; opérateurs ferroviaires de proximité-, gestionnaires de corridor européen de fret ferroviaire ; opérateurs de transport et de logistique tels que SNCF Logistique, CFL-Multimodal ou les grands ports de la façade Atlantique ayant réalisé des cahiers d'acteur.

<sup>34</sup> Citation du Verbatim du Cercle de travail « Enjeux économiques du fret ferroviaire pour le tissu productif régional », Chalons-sur-Saône - 2 février 2017, lignes 494-495.

<sup>35</sup> Citation du Verbatim de la Conférence-débat « Enjeux de la politique de fret ferroviaire à l'échelle nationale », Paris - 9 janvier 2017, lignes 643-644.

<sup>36</sup> Citation du Verbatim du Cercle de travail « Impacts de la modernisation du projet sur l'activité viticole », Santenay - 1<sup>er</sup> février 2017, lignes 1489-1490.



## CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Si le maître d'ouvrage décide de poursuivre son projet, cette question sur les priorités d'aménagement pourrait donc conduire à la nécessité d'études complémentaires relatives aux gabarits, aux tonnages et à la longueur admissible des trains sur l'ensemble de l'itinéraire situé entre les deux corridors européens de fret ferroviaire ; elle pourrait également justifier d'envisager d'autres scénarii de phasage des travaux au moins pour ce qui concerne le fret, comme par exemple la priorité aux questions de gabarit, signalée pendant les échanges dans le cadre du débat. Enfin, comme l'ont suggéré certains participants, la consistance de l'électrification et notamment l'électrification des voies de service et annexes mériteraient d'être précisées. Il serait souhaitable que ces derniers éléments rentrent dans une concertation à venir avec les acteurs du fret.

## 5 | Environnement naturel et cadre de vie : des préoccupations contrastées, une mobilisation localisée

### Un projet estimé écologique mais qui suscite des inquiétudes

L'impact environnemental du projet VFCEA, qu'il s'agisse des impacts sur le climat, sur le cadre de vie et l'activité agricole ou sur le milieu naturel, a été évoqué lors de presque toutes les réunions publiques et dans la plupart des cahiers d'acteurs. Cette thématique a également fait l'objet de nombreuses questions sur le site internet du débat.

Pour de nombreux contributeurs, le caractère écologique de la VFCEA est évident, dans la mesure où le projet contribuerait à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ceci explique sans doute pour partie le large consensus en sa faveur.

Au fil du débat cependant, une mobilisation de riverains a émergé et s'est traduite par la constitution d'une association, le Collectif de Défense de la Vallée de la Dheune (CoDéVaD).

« Cette Association a pour objet la défense des intérêts matériels, environnementaux, humains et moraux des riverains de la voie ferrée Chagny-Nevers

*Centre Europe Atlantique (Projet global VFCEA) des localités de Torcy, Écuisses, Le Breuil et Saint-Julien-sur-Dheune ainsi que les autres communes concernées par le projet.* » – Citation du Cahier d'Acteurs association

CoDéVaD, publié le 1<sup>er</sup> mars 2017, page 1.

Cette réaction traduit l'inquiétude de riverains qui redoutent les bouleversements de leur cadre de vie : riverains inquiets des impacts sur leurs propriétés de la création d'infrastructures nouvelles, dans le cadre du raccordement TER/TGV et de la halte d'interconnexion, ou riverains d'une infrastructure existante, aujourd'hui relativement peu usitée et dont la modernisation, si elle n'est pas nécessairement remise en cause dans son principe, suscite des craintes sur les nuisances engendrées par une augmentation du trafic.

Ces diverses craintes ont le plus souvent été évoquées dans la partie Est de la ligne ; les débats qui ont eu lieu dans la partie Ouest étaient plus axés sur des considérations de développement du territoire, faisant émerger une attente vis-à-vis du projet.

Parmi les associations de protection de la nature et de l'environnement seulement deux (FNE Bourgogne et la CAPEN 71) ont fait part de leur point de vue sur le projet, bien que celui-ci concerne des secteurs de grand intérêt écologique (vallée de la Loire, massif du Morvan, etc.).

## L'environnement naturel : une thématique peu conflictuelle à ce stade du projet

### Le climat et la qualité de l'air :

#### un projet considéré a priori vertueux

Faisant souvent référence à la COP 21 ou au Grenelle de l'environnement, de nombreux acteurs favorables à la VFCEA ont mis en avant son impact positif sur le climat, dans la mesure où celle-ci contribuerait à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le projet est également considéré comme bénéfique pour la qualité de l'air et la santé en ce qu'il permettrait de diminuer les émissions de particules fines.

Le report modal de la route vers le rail, en particulier du trafic de marchandises, est la source de diminution des gaz à effet de serre et de particules fines la plus citée. L'autre source identifiée par les intervenants est le remplacement des locomotives diesel par des locomotives électriques en lien avec l'électrification de la ligne.

« La réalisation de la VFCEA est une formidable opportunité de mettre en œuvre concrètement les engagements issus de la COP 21 : outre le fait que le remplacement des locomotives diesel ferait économiser 30000 tonnes de CO<sub>2</sub> par an, le report modal du transport de marchandises de la route sur le rail permettrait d'éviter à des dizaines de milliers de camions de traverser le pays, diminuant d'autant les rejets de CO<sub>2</sub> et les émissions de particules fines. » – Citation du *Cahier d'Acteurs PCF et ADECR Nièvre*, publié le 24 février 2017, page 3.

L'attente en termes de report modal des marchandises concerne notamment la RCEA jugée dangereuse, comme en témoigne le chapitre intitulé « Pour la transition écologique » du cahier d'acteur du PCF/Front de gauche :

« La réalisation de la VFCEA est une formidable opportunité de mettre en œuvre, concrètement, les engagements issus de la COP 21 [...] »

En Bourgogne, la "Route Centre Europe Atlantique" (RCEA), aujourd'hui considérée comme "la route la plus meurtrière de France" pourrait être délestée d'une partie des 5000 camions qui l'empruntent chaque jour contribuant ainsi à une amélioration directe de la sécurité routière, qui n'a pas de prix. » – Citation du *Cahier d'Acteurs PCF et ADECR, Nièvre*, publié le 24 février 2017, page 3.

L'analyse d'un expert du fret selon laquelle « Le transport ferroviaire, on l'attend fortement sur ses performances environnementales [...] »<sup>37</sup> s'est trouvée globalement confortée par les propos des participants. L'origine nucléaire de l'électricité a toutefois été évoquée dans l'une des interventions : « L'électricité, énergie propre, oui. Cela serait vrai, si nous savions quoi faire des déchets nucléaires. »<sup>38</sup>

Entre argument de soutien au projet et forte attente du public, la performance environnementale de la VFCEA est cependant apparue relative. D'une part, selon SNCF Fret, l'électrification de la ligne, en permettant le passage à la traction électrique « aurait des gains sur l'environnement [...] [mais] pas des gains très significatifs ». <sup>39</sup> Ces gains représenteraient une économie d'environ 64 000 tonnes équivalent carbone (TeC) sur 30 ans d'exploitation. <sup>40</sup>

D'autre part, l'objet principal de la fonctionnalité fret de la VFCEA n'est pas le report modal, mais la possibilité d'offrir un itinéraire d'évitement de l'Île-de-France. Sur les 15 trains quotidiens de fret prévus, seuls 2 correspondraient à du report modal, soit environ 63 camions par jour à comparer aux 5000 qui circulent sur la seule RCEA. Plusieurs participants, dont FNE, ont ainsi déploré « la faible part du report modal dans les prévisions de trafic attendu, ce qui est décevant : en termes de développement durable »<sup>41</sup>. Selon SNCF Réseau, 86 000 TeC sur 30 ans d'exploitation seraient économisés, les économies liées au report pour les

<sup>37</sup> Citation du Verbatim de la Conférence-débat « Enjeux de la politique de fret ferroviaire à l'échelle nationale », Paris - 9 janvier 2017, lignes 273-274.

<sup>38</sup> Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Modernisation de la ligne Nevers-Chagny, impacts sur l'environnement et effets sur le trafic voyageurs à l'échelle régionale », Torcy - 15 février 2017, lignes 1264-1265.

<sup>39</sup> Citation du Verbatim de la Conférence-débat « Enjeux de la politique de fret ferroviaire à l'échelle nationale », Paris - 9 janvier 2017, lignes 854-855.

<sup>40</sup> Dossier du maître d'ouvrage, page 49.

<sup>41</sup> Citation du *Cahier d'Acteurs France Nature Environnement Bourgogne*, publié le 3 mars 2017, page 3.

déplacements voyageurs étant estimées, quant à elles, à 40378 TeC<sup>42</sup>.

À cet égard, les représentants de SNCF Réseau, ont rappelé à plusieurs reprises que le développement ferroviaire et le report modal, dépendent d'autres facteurs que de la simple modernisation de la VFCEA, notamment de la prise en compte de l'environnement dans le modèle économique :

« En fait, comment la protection de l'environnement nous amènerait à réfléchir autrement et à prendre un modèle économique qui favoriserait quelque part le développement du fret ferroviaire [dans la mesure où] l'infrastructure du train ne peut pas fournir la flexibilité comme la route. » – Citation du Verbatim de la Conférence-débat « Enjeux de la politique de fret ferroviaire à l'échelle nationale », Paris - 9 janvier 2017, lignes 706-707 et 711.

Dans le même esprit, EELV, pour qui, la VFCEA « est un projet indispensable pour le territoire et le climat »<sup>43</sup> a réaffirmé la nécessité d'une écotaxe :

« Cette taxe sur le transport routier devait financer la rénovation du réseau ferroviaire et soutenir la renaissance du fret. »<sup>44</sup>

#### **Le patrimoine naturel et la ressource en eau : les sujets les moins évoqués**

Les questions sur ce thème ont été posées lors des ateliers thématiques. À Luzy, le rapporteur de l'un des groupes de travail, adjoint au maire de la commune, a souligné l'intérêt porté dans le sud Morvan au patrimoine naturel :

« Quels que soient les acteurs locaux (élus, etc.), il y a un engagement historique très fort de respect de la nature. Il suffit de venir ici pour le voir. » – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Modernisation de la ligne Nevers-Chagny, impacts sur l'environnement et effets

sur le trafic voyageurs à l'échelle régionale », Luzy - 17 janvier 2017, lignes 860-861.

Il a exprimé le souhait d'une bonne prise en compte de la zone Natura 2000 traversée par la voie ferrée. En réponse à sa question relative à l'entretien des abords de la voie pour éviter la chute d'arbre sur les caténaires, le maître d'ouvrage a mentionné l'existence de schémas de maîtrise de la végétation tout en précisant que celle-ci pouvait être aussi maintenue compte tenu de son rôle en faveur de la biodiversité.<sup>45</sup>

À Écuisses, suite à la visite de terrain qui a permis de visualiser les enjeux écologiques identifiés par le maître d'ouvrage (présence de zones humides et de massifs boisés), la question des impacts du raccordement sur la circulation de la faune s'est posée. Les habitants se sont aussi inquiétés des effets du tunnel sur différentes sources. En l'absence d'étude d'impact, le maître d'ouvrage a simplement indiqué qu'il veillerait à ce que les infrastructures assurent une bonne transparence écologique et hydraulique, avec l'installation de passages pour la faune et, si nécessaire, le captage des sources affectées par un remblai de façon à préserver leur écoulement, comme le lui impose la législation.

Cette amélioration environnementale concernerait les seules infrastructures nouvelles ou réaménagées et non l'ensemble de la ligne. Le maître d'ouvrage a cependant d'ores et déjà proposé la construction d'un tunnel pour limiter l'effet de coupure d'un massif boisé inscrit comme corridor écologique de la sous-trame forestière dans le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) de Bourgogne, ce qui a été considéré comme une bonne solution par des participants à l'atelier.

FNE Bourgogne, présente à la visite de terrain, a contesté, quant à elle, les nouvelles infrastructures prévues. Mettant en regard les enjeux écologiques du secteur et les retombées incertaines du raccordement

<sup>42</sup> Dossier du maître d'ouvrage, page 49.

<sup>43</sup> Citation du Cahier d'Acteurs Europe Écologie Les Verts, publié le 3 mars 2017, page 4.

<sup>44</sup> Citation du Cahier d'Acteurs Europe Écologie Les Verts, publié le 3 mars 2017, page 2.

<sup>45</sup> Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Modernisation de la ligne Nevers-Chagny, impacts sur l'environnement et effets sur le trafic voyageurs à l'échelle régionale », Luzy - 17 janvier 2017, lignes 981-988.

pour le trafic voyageur longue distance, l'association a remis en cause l'opportunité de ce dernier. Pour l'interconnexion TER/TGV, elle a proposé la mise en place d'un chronobus entre les gares de Montchanin et du Creusot TGV.<sup>46</sup> Cette proposition rejoint celle émise par un sénateur de la Nièvre auquel le maître d'ouvrage a répondu, sans plus de précisions, qu'une navette existait déjà entre les deux gares.

### **La consommation foncière : l'inquiétude des agriculteurs**

Très sensible à la question de la consommation foncière, la profession agricole s'est ému de l'impact du projet dans le secteur du raccordement TGV et de la halte d'interconnexion où les emprises foncières représenteraient entre 30 et 60 hectares :

«*Pourquoi prendre 10 à 15% de la surface agricole de la commune d'Écuisses, alors que la réflexion sur le PLUI<sup>47</sup> porte sur la préservation et l'augmentation des zones nécessaires pour l'agriculture?*» – Citation du *Cahier d'Acteurs commune d'Écuisses*, publié le 3 mars 2017, page 4.

Selon le tableau comparatif réalisé par le maître d'ouvrage (Cf. DMO page 79), la variante du raccordement court avec la halte de passage serait la moins pénalisante en termes d'emprise foncière. À l'inverse, les hypothèses de raccordement long avec une halte soit de passage, soit en impasse, seraient celles qui consomment le plus d'espace.

Quel que soit le scénario, des agriculteurs et des éleveurs des communes concernées se sont élevés :

«*Contre ce nouvel empiètement sur les terres agricoles, leur morcellement partiel ou total, leur découpage et l'enclavement des exploitations. Il s'agit à nouveau d'un sacrifice des terres agricoles lourd de conséquences sur le fonctionnement (semis, récolte et entretien des parcelles, manipulation et surveillance des troupeaux...) et la productivité des exploitations, leurs coûts de production et même leur survie...*» – Citation du *Cahier d'Acteurs association CoDéVad*, publié le 1<sup>er</sup> mars 2017, page 3.

La modernisation de la ligne existante a également suscité des craintes : quelles seraient les emprises nécessaires à la pose des mâts caténaires et GSM-R et à l'aménagement des deux sous-stations électriques ? À Santenay, la Chambre d'agriculture de Côte d'Or a résumé comme suit les inquiétudes des viticulteurs :

«*Et je dirais que la terre est un bien précieux et que pour tous les projets que vous aurez, essayez de les positionner sur le terrain qui est votre propriété. Pour un viticulteur, perdre quelques ceps de vigne peut vous paraître dérisoire ou anodin. Pour lui, c'est une partie de son patrimoine qui s'en va, patrimoine de plusieurs générations parfois.*» – Citation du Verbatim du Cercle de travail «Impacts de la modernisation du projet sur l'activité viticole», Santenay - 1<sup>er</sup> février 2017, lignes 1349-1352.

Le maître d'ouvrage a prévu que l'installation des mâts caténaires et du système GSM-R se ferait autant que possible dans les emprises ferroviaires. En cas d'impossibilité, la consommation foncière resterait, selon lui, limitée, la surface au sol nécessaire à chaque pylône GSM-R étant d'environ 100 à 200 m<sup>2</sup>. À ces surfaces, s'ajouteraient celles nécessaires à l'aménagement des deux sous-stations électriques (2 ha au total) et des éventuels chemins d'accès aux deux sous-stations et aux mâts GSM-R, ainsi que les surfaces indispensables ponctuellement à la mise à gabarit des ouvrages existants (ponts, tunnel...) et à la construction de nouveaux franchissements en remplacement des passages à niveau supprimés. À ce stade amont du projet, le maître d'ouvrage n'a pas donné plus de précisions, sachant que les antennes GSM-R seraient implantées tous les 3 à 4 km et que la ligne comprend 40 ouvrages supérieurs (35 ponts-routes, 2 ponts-rails et 3 passerelles piétonnes), dont une vingtaine devraient être modifiés, et 90 passages à niveau.

Le maître d'ouvrage a fait état de la signature d'un accord de coopération national entre SNCF Réseau et la profession agricole (APCA et FNSEA) et qu'à ce titre, il y aurait une concertation continue avec les agriculteurs si le projet se poursuit. Les Organismes

<sup>46</sup> Citation du *Cahier d'Acteurs France Nature Environnement Bourgogne*, publié le 3 mars 2017, pag. 3.

<sup>47</sup> PLUI : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

de défense et de gestion de Santenay et des Maranges en charge des appellations d'origine contrôlée des vins de Bourgogne ont, depuis, exprimé leur scepticisme à l'égard des mesures compensatoires qui pourraient être proposées, dans la mesure où la totalité des surfaces en AOC est déjà cultivée.<sup>48</sup>

Par ailleurs, des questions ont été posées sur les impacts pouvant être générés en phase chantier. Le maître d'ouvrage a notamment répondu que, si des emprises foncières temporaires étaient nécessaires, les propriétaires seraient indemnisés et les parcelles concernées seraient remises en état à l'issue des travaux.<sup>49</sup>

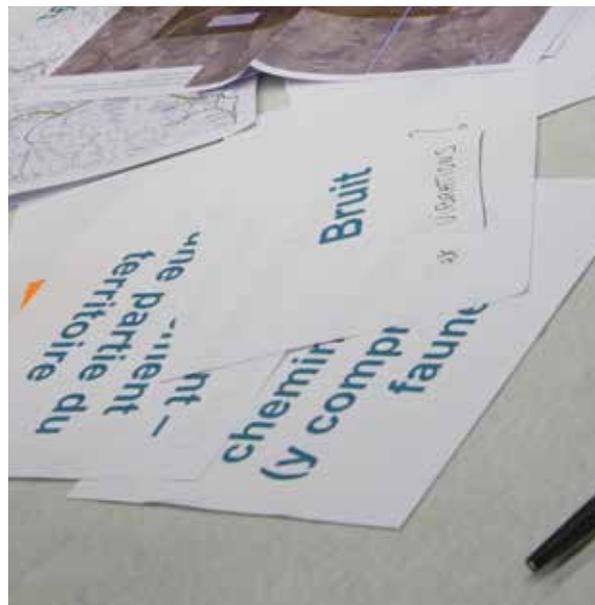
### **Le paysage : peu de mobilisation**

#### **hors secteur viticole**

Hormis lors du Cercle de travail organisé à Santenay et quelques questions sur le site internet du débat, il y a eu peu d'interventions sur le paysage. Quelques-unes d'entre elles ont pointé un impact limité du projet sur cette thématique.

En revanche à Santenay, secteur viticole situé à l'Est du tracé, les plus vives inquiétudes se sont exprimées vis-à-vis de la pose des mâts caténaires et GSM-R et la présentation par le maître d'ouvrage des mesures possibles d'intégration paysagère (travail sur la forme et la couleur des poteaux caténaires, mâts GSM-R rabattables) n'a manifestement pas rassuré. La profession viticole a dit sa crainte d'une atteinte de l'électrification de la ligne Nevers-Chagny à 10 « *Climats de Bourgogne* »<sup>50</sup> classés au patrimoine mondial de l'Unesco, au titre des « paysages culturels » :

« Le projet présenté de l'électrification de la ligne Centre Europe Atlantique vient bouleverser ce même paysage classé par l'Unesco en implantant à la fois des caténaires et des mâts GSM-R. Il est impensable de voir défigurés de la sorte un lieu qui



a demandé tant d'efforts à l'ensemble des acteurs locaux pour obtenir ce classement. » – Citation du Cahier d'Acteurs ODG de Santenay et des Maranges, publié le 1<sup>er</sup> mars 2017, page 2.

« Est-ce que vous avez peur de voir refusé votre projet de par le classement au patrimoine mondial de l'Unesco? » – Citation du Verbatim du Cercle de travail « Impacts de la modernisation du projet sur l'activité viticole », Santenay - 1<sup>er</sup> février 2017, lignes 1494-1495.

Les efforts entrepris pour améliorer la qualité paysagère du site, comme la suppression de panneaux publicitaires et des lignes électriques, ont été soulignés :

« Nous responsabilisons les viticulteurs, nous leur disons qu'ils ne peuvent plus faire n'importe quoi. Et c'est vrai que c'est assez paradoxal de voir comme cela une rangée de caténaires du coup voir le jour dans ce secteur-là. » – Citation du Verbatim du Cercle de travail « Impacts de la modernisation du projet sur l'activité viticole », Santenay - 1<sup>er</sup> février 2017, lignes 1078-1080.

<sup>48</sup> Citation du Cahier d'Acteurs ODG de Santenay et des Maranges, publié le 1<sup>er</sup> mars 2017, page 4.

<sup>49</sup> Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Modernisation de la ligne Nevers-Chagny, impacts sur l'environnement et effets sur le trafic voyageurs à l'échelle régionale », Decize - 16 janvier 2017, lignes 730-733.

<sup>50</sup> « Chaque Climat de Bourgogne est une parcelle de vigne, soigneusement délimitée et nommée depuis des siècles, qui possède son histoire et bénéficie de conditions géologiques et climatiques particulières. Chaque vin issu d'un Climat a son goût et sa place dans la hiérarchie des crus (Appellation Régionale, Village, Premier Cru, Grand Cru). Les Climats sont plus de 1 000 à se succéder sur un mince ruban courant de Dijon à Santenay, au sud de Beaune; certains répondant à des noms illustres comme Chambertin, Romanée-Conti, Clos de Vougeot, Montrachet, Corton, Musigny... », Source : Les Climats du vignoble de Bourgogne (www.climats-bourgogne.com)

La question de l'enfouissement de la ligne comme solution aux diverses nuisances a été posée. Étudiée par le passé, elle serait selon le maire de Santenay « hors de prix »<sup>51</sup>. Cette solution n'a pas été envisagée par le maître d'ouvrage qui en a pointé les impacts « pas anodins »<sup>52</sup> dans la mesure il faudrait élargir les emprises de la voie ferrée. En revanche, une concertation est prévue avec l'Architecte des Bâtiments de France, si le projet se poursuit.

Il y a eu peu d'observations quant aux effets potentiels du raccordement et de la halte d'interconnexion TER/TGV sur le paysage. Une habitante s'est toutefois ému du passage de la voie ferrée à côté de « notre étang de Montaubry » :

« C'est quand même un lieu de loisirs qui est mis en valeur depuis quelques années par la ville du Breuil et si une voie passe à proximité, avec un ouvrage énorme, je pense que cela va dénaturer un petit peu le paysage. C'est très dommage. » – Citation du Verbatim

de la Réunion publique de lancement, Le Creusot - 15 décembre 2016, lignes 1096-1098.

La FNAUT a indiqué sa préférence pour la variante de raccordement court avec un tunnel, sachant que, selon le maître d'ouvrage, cette variante avec une halte en impasse ou de passage est celle qui globalement impacte moins le paysage.

Pour la visite de terrain et l'atelier thématique organisés dans le secteur concerné, la CPDP avait sollicité la présence d'un paysagiste, afin que le public puisse mieux appréhender les possibilités d'intégration paysagère des différents scénarios dans ce secteur de bocage vallonné. Cette initiative a surtout permis aux riverains, très présents ce jour-là, de prendre conscience de la façon dont leurs habitations seraient ou non directement impactées par les remblais.

## Deux propriétés particulièrement impactées par la création d'un viaduc et de remblais : impact visuel, ensoleillement, nuisances sonores, emprises foncières

Deux propriétés riveraines de la VFCEA, l'une située sur la commune du Breuil (lieu-dit les Morins), l'autre sur la commune de Torcy (lieu-dit la Sapinette) seraient particulièrement impactées par la création du raccordement TGV/TGV qui suppose la réalisation d'un viaduc de franchissement de la voie existante (70 à 90 m de long selon les hypothèses) et d'un remblai (18 à 20 m de haut) ainsi que l'élargissement de la plateforme existante à proximité de la gare TGV.

Les inquiétudes manifestées à plusieurs reprises par les propriétaires concernés, qui ont en outre regretté de n'avoir pas été contactés individuellement en amont du débat, ont conduit à une visite de terrain supplémentaire sur les deux sites concernés, en présence de SNCF Réseau et de la CPDP. Le président du CoDéVaD était également présent. Les impacts potentiels des diverses hypothèses ont été précisés par le maître d'ouvrage et des recherches de solutions d'atténuation des impacts ont été évoquées. Il est ressorti de cette visite de terrain que l'hypothèse du raccordement court est la moins impactante pour les propriétaires des Morins.<sup>53</sup>

<sup>51</sup> Citation du Verbatim du Cercle de travail « Impacts de la modernisation du projet sur l'activité viticole », Santenay - 1<sup>er</sup> février 2017, ligne 622.

<sup>52</sup> Citation du Verbatim du Cercle de travail « Impacts de la modernisation du projet sur l'activité viticole », Santenay - 1<sup>er</sup> février 2017, lignes 1417-1419.

<sup>53</sup> Cf. Archives de la rencontre de terrain du 8 mars 2017, sur le site internet du débat (<https://vfcea.debatpublic.fr/ateliers-cercles-visite-terrain-inscriptions#visite170308>)



### Le cadre de vie : des riverains mobilisés

#### **Les nuisances sonores et les vibrations : une préoccupation récurrente**

Cette inquiétude quant aux nuisances sonores et aux vibrations a été exprimée de manière récurrente tout au long du débat, que ce soit lors des ateliers dédiés à la question des impacts, lors de réunions publiques générales ou sur le site internet du débat. Elle se manifeste aussi bien dans les secteurs urbanisés traversés par cette ligne existante que pour les secteurs potentiellement impactés par les nouveaux aménagements. Ainsi, dans son cahier d'acteur, la commune d'Écuisses rappelle que la voie « est parfois à moins de six mètres des habitations »<sup>54</sup>. Cette crainte est surtout liée aux hypothèses d'augmentation du trafic fret, dont certains circuleraient la nuit : selon le scénario central, le maître d'ouvrage estime qu'il y aurait environ 15 trains de fret au quotidien, dans les deux sens, soit une augmentation, pour le secteur Montchanin-Chagny, d'une douzaine de trains, dont environ 7 la nuit. À cette circulation de trains

de marchandises, la plus génératrice de nuisances sonores, s'ajouterait la circulation, toujours pour ce secteur, de 6 TGV supplémentaires, le trafic TER restant dans ce scénario à l'identique de la situation actuelle. Sur la question des nuisances liées à la circulation de trains de marchandises, le délégué général de l'AFRA<sup>55</sup> était intervenu dès la réunion publique d'ouverture du débat au Creusot le 15 décembre. Soulignant l'enjeu stratégique que représente le bruit pour le fret ferroviaire, il a évoqué la directive européenne STI<sup>56</sup> :

« Les opérateurs aujourd'hui sont, avec les constructeurs de wagons, obligés de reprendre des normes pour modifier leurs équipements pour réduire les nuisances sonores des trains et ce, sur l'ensemble du territoire. Lors de la dernière conférence du ministre des transports Alain Vidalies, il a développé une enveloppe supplémentaire de 20 millions d'euros sur ce sujet des nuisances sonores. » – Citation du Verbatim de la Réunion publique de lancement, Le Creusot - 15 décembre 2016, lignes 1207-1210.

<sup>54</sup> Citation du Cahier d'Acteurs commune d'Écuisses, publié le 3 mars 2017, page 2.

<sup>55</sup> AFRA : Association Française du Rail

<sup>56</sup> STI : systèmes de transport intelligents, <http://www.transport-intelligent.net/acteurs-politiques-sti/politiques-sti/>

Par ailleurs, comme souvent dans un débat public, le faible niveau de détail des études préliminaires est également source d'incompréhension voire de défiance. Ainsi, lors de l'atelier de Torcy, un habitant a exprimé sa préoccupation :

« Nous nous apercevons qu'aucune étude acoustique n'est prévue sur la Barre De Torcy. Ce n'est pas une zone prioritaire d'étude acoustique ; pour nous, cela est très inquiétant. » – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Modernisation de la ligne Nevers-Chagny, impacts sur l'environnement et effets sur le trafic voyageurs à l'échelle régionale », Torcy - 15 février 2017, lignes 428-429.

De même les mesures présentées par le maître d'ouvrage pour étudier les effets sonores, afin d'évaluer les mesures de protection ont également été questionnées :

« Vous avez dit que vous feriez ces études dans un périmètre de 300 m autour de la ligne. Mais en fait selon la topographie, nous voyons que la propagation du son peut aller bien plus loin que 300 m. » – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Modernisation de la ligne Nevers-Chagny, impacts sur l'environnement et effets sur le trafic voyageurs à l'échelle régionale », Beaune - 16 février 2017, lignes 743-745.

À noter que le maître d'ouvrage a apporté des précisions de plus en plus fines sur ces mesures des impacts sonores, tant lors des divers ateliers que sur le site internet du débat. Ainsi, sur le périmètre de 300 m, il a bien été précisé que ce dernier permettait de modéliser une courbe de niveau sonore et que le cas échéant des modélisations complémentaires seraient menées au-delà, si le seuil réglementaire est atteint dans cette épure. Par ailleurs, dans les questions/réponses du site internet du débat, il a apporté des précisions sur les zones prioritaires d'études acoustiques :

« Dans ces zones, y compris sur la commune de Torcy, en raison de la densité urbaine, les études acoustiques seront systématiques. La carte [...] sur l'environnement humain, qui couvre la commune

de Torcy a été mise à jour. » – Citation de la Question, n° 40, <https://vfcea.debatpublic.fr/zone-prioritaire-detudes-acoustiques>, Réponse de la maîtrise d'ouvrage le 17 mars 2017

Toutefois, ces inquiétudes restent fortes en fin de débat :

« Ayant assisté hier soir à la "finale" du débat au Creusot, j'ai entendu M. Amoura SNCF Réseau répondre aux inquiétudes concernant les nuisances sonores et vibratoires en disant que tout sera fait pour les prendre en considération dans le respect de la réglementation. Or celle-ci n'offre qu'un cadre général bien loin de tenir compte des particularités locales. En fait, il y a très peu de solutions techniques au traitement de ces nuisances. Le risque est que ces nuisances, tout en respectant les obligations légales, soient sources de fortes dégradations du confort des riverains. » – Citation de l'Avis, n° 64, 15 mars 2017, <https://vfcea.debatpublic.fr/questions-reponses>, <https://vfcea.debatpublic.fr/inquietudes>

#### Les effets sur la santé de l'électrification :

##### des interrogations sur les ondes électromagnétiques

Bien que moins fréquemment évoquée que celle des nuisances liées aux impacts sonores, cette question a été posée à plusieurs reprises au maître d'ouvrage, qui a exposé la problématique physique créée par toute installation électrique : création dans son voisinage d'un champ électromagnétique composé d'un champ électrique (généralisé par la tension) et d'un champ magnétique (généralisé par le courant). C'est le cas des sous-stations et des lignes électriques le long des voies ferrées, qui émettent un champ électromagnétique basse fréquence de 50 Hz. Il a également exposé les mesures réglementaires en la matière : les installations ferroviaires doivent respecter les valeurs limites d'exposition du public définies dans la recommandation européenne et reprises dans le décret n° 2002-775 et l'arrêté du 17 mai 2001. Ces explications n'ont toutefois pas convaincu tous les participants au débat. Ainsi, le CoDéVaD estime dans son cahier d'acteur que les réponses du maître d'ouvrage en la matière restent « théoriques non convaincantes » et regrette que les impacts ne soient pas « mesurés à ce stade sur la réception Radio/TV/Wifi et sur la santé »<sup>57</sup>.

<sup>57</sup> Citation du Cahier d'Acteurs association CoDéVaD, publié le 1<sup>er</sup> mars 2017, page 3.

**La modification des dessertes et la création d'infrastructures nouvelles : un risque de morcellement du territoire ?**

L'impact potentiel du projet sur les dessertes locales et sur le fonctionnement des territoires a été évoqué tout au long du débat et a fait l'objet de questions ou de craintes formulées lors de 9 réunions ou rencontres publiques, de Nevers à Beaune, et même lors de la réunion de clôture du débat au Creusot le 14 mars.

*Le sort des passages à niveau suscite interrogations et craintes :*

L'hypothèse de la suppression de certains des 90 passages à niveau que comporte la ligne Nevers-Chagny génère des interrogations : des riverains mais aussi des élus locaux ont exprimé la crainte que ces modifications n'entraînent une dégradation des dessertes, donc de la qualité de vie et du dynamisme de leurs territoires. Ils estiment que ces choix ne peuvent être faits sans associer étroitement les usagers. Ainsi, l'un des rapporteurs de l'atelier de Luzy a déclaré que :

« **La suppression et la modification des passages à niveau doivent tenir compte essentiellement des riverains, qu'ils soient riverains usagers classiques ou qu'ils soient riverains exploitants agricoles.** » –

Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Modernisation de la ligne Nevers-Chagny, impacts sur l'environnement et effets sur le trafic voyageurs à l'échelle régionale », Luzy - 17 janvier 2017, lignes 885-887.

Il faut souligner que le dossier du maître d'ouvrage présente des principes généraux sur la politique conduite par SNCF Réseau et ses partenaires publics quant à la sécurisation des passages à niveau, sans plus de détail, ce qui a pu faire naître des craintes.

Le cas de la commune de Mesvres est particulier, car sur son territoire se trouve un passage à niveau que le maître d'ouvrage envisage d'ores et déjà de supprimer pour des raisons de sécurité. Dans son cahier d'acteur, la commune exprime une forte réticence à la suppression du PN 66, estimant qu'aucune des 3 variantes proposées n'est satisfaisante car toutes présentent :

« **Un impact important sur les déplacements des habitants et des usagers de la RD61 et sur l'accessibilité tant aux équipements qu'aux commerces locaux.** » – Citation du Cahier d'Acteurs commune de Mesvres, publié le 3 mars 2017, page 1.

Dans les secteurs viticoles, l'attention du maître d'ouvrage a été appelée sur les risques liés à la circulation d'engins agricoles lors des franchissements de passages à niveau.

« **Nous préférons le jus de la treille à celui des caténares.** » – Citation du Verbatim du Cercle de travail « Impacts de la modernisation du projet sur l'activité viticole », Santenay - 1<sup>er</sup> février 2017, ligne 637.

Par ailleurs, un habitant de Santenay a fait remarquer que l'augmentation de trafic ferroviaire pourrait générer des difficultés d'accès à la commune par la route :

« **Ce qui m'interroge beaucoup, c'est les deux portes d'entrée de Santenay, qui sont deux passages à niveau. Si nous augmentons le trafic ferroviaire, je me pose des questions pour rentrer et sortir dans Santenay.** » – Citation du Verbatim du Cercle de travail « Impacts de la modernisation du projet sur l'activité viticole », Santenay - 1<sup>er</sup> février 2017, lignes 630-632.

Ces interrogations sur le temps d'attente supplémentaire aux passages à niveau potentiellement générés par l'augmentation de trafic étant récurrente, une analyse plus fine a d'ailleurs été demandée par la commission au maître d'ouvrage lors de l'atelier de Beaune le 16 février. Cette étude complémentaire, centrée sur l'exemple du passage à niveau n° 102 à Santenay, a été présentée lors de la réunion de restitution de Nevers le 13 mars et se trouve dans les archives du débat.

*Le tracé du raccordement fait débat. Une perception des impacts contrastée selon les acteurs :*

La question des impacts du projet de raccordement et de halte d'interconnexion, sur les différents secteurs concernés a été au cœur des échanges, que ce soit lors des rencontres et réunions publiques ou sur le

site internet du débat. Ainsi, lors de l'atelier qui a eu lieu à Écuisses le 28 janvier, et qui a réuni plus de 200 personnes, aucun des différents scénarios présentés par le maître d'ouvrage n'a fait consensus. À titre d'exemple, un des rapporteurs du travail par tables évoque l'hypothèse d'une déviation de « l'ensemble du trafic, fret compris, par le raccordement TER » pour « fermer l'itinéraire actuel de la ligne classique à hauteur d'Écuisses afin d'éloigner les nuisances des habitations actuelles »<sup>58</sup>, scénario également envisagé par la commune d'Écuisses dans son cahier d'acteur.

En revanche, la maire de Saint-Julien-sur-Dheune s'y est opposée :

« Je voudrais préciser que si l'on faisait passer le fret par le raccordement court, cela ne changerait rien pour Saint-Julien. On serait toujours impacté par le passage du fret. Seul le raccordement long pourrait éviter à Saint-Julien d'être impacté par le fret. » – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Impacts environnementaux et humains des différents scénarii de raccordement envisagés entre la LGV Paris-Lyon et la ligne Nevers-Chagny », Écuisses - 28 janvier 2017, lignes 1184-1186.

Le maître d'ouvrage a de toute manière écarté cette hypothèse pour des raisons techniques :

« Il y a une contrainte technique qui vient du fait que les rampes admissibles pour le transport de marchandises sont inférieures aux rampes admissibles pour la circulation des trains voyageurs. » – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Impacts environnementaux et humains des différents scénarii de raccordement envisagés entre la LGV Paris-Lyon et la ligne Nevers-Chagny », Écuisses - 28 janvier 2017, lignes 1188-1190.

Pour la commune d'Écuisses, c'est le morcellement du territoire induit par la création d'une infrastructure nouvelle qui suscite le plus de craintes. Pour étayer leur position, les élus rappellent que leur commune présente déjà des coupures infranchissables :

« Elle est traversée par le Canal du Centre (...) et de nombreuses infrastructures routières dont la RD 974 – la RCEA et la Voie Verte » [...] « fortement marquée par le ferroviaire, avec la ligne TGV LN1, inaugurée en 1981, la ligne DIJON – NEVERS (VFCEA), la gare Le Creusot-Montceau TGV. » – Citation du Cahier d'Acteurs commune d'Écuisses, publié le 3 mars 2017, page 1.

En particulier, les réticences manifestées dans le cahier d'acteur de la commune portent sur la solution de halte « en impasse » qui créerait « une zone enclavée ». Cependant la solution dite de « halte passante » suscite également des inquiétudes en lien avec :

« les expropriations envisageables au Fautoux [...], l'aménagement [de] voiries de desserte [et de] parking, [le] passage à niveau à la hauteur du saut-de-mouton et à proximité du pont TGV. » – Citation du Cahier d'Acteurs commune d'Écuisses, publié le 3 mars 2017, page 3.

En définitive la solution qui semble aux élus d'Écuisses présenter le moindre impact pour le territoire communal est la variante proposée par la Communauté Urbaine Creusot Montceau, « mais les études devront le confirmer ».<sup>59</sup>

Si le débat a permis d'éclairer la complexité de ces enjeux, il n'a en revanche pas fait évoluer les positions des différents acteurs, chacun restant avant tout légitimement soucieux de préserver ses intérêts.

<sup>58</sup> Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Impacts environnementaux et humains des différents scénarii de raccordement envisagés entre la LGV Paris-Lyon et la ligne Nevers-Chagny », Écuisses - 28 janvier 2017, lignes 919-921.

<sup>59</sup> Citation du Cahier d'Acteurs commune d'Écuisses, publié le 3 mars 2017, page 3.

## Impacts « Raccordement et halte d'interconnexion » : de nombreuses variantes qui créent de la confusion

SNCF Réseau a proposé quatre variantes au total pour l'ensemble « *raccordement et halte d'interconnexion* ». <sup>60</sup> Selon la comparaison environnementale de ces quatre variantes, la variante dite « *raccordement court et halte de passage* » présenterait l'impact potentiel le plus faible et la variante « *raccordement long et halte de passage* » présenterait, à l'inverse, l'impact potentiel le plus fort. Au cours du débat, une nouvelle option a été soumise à la discussion : le projet de la CUCM, qui constitue une alternative à la halte d'interconnexion en impasse présentée par SNCF Réseau. Cette proposition a généré une certaine confusion quant à ses impacts potentiels au regard de ceux des variantes SNCF.

D'une part, le projet de la CUCM a souvent été considéré comme une solution alternative à l'ensemble « *raccordement et halte d'interconnexion* », alors que pour satisfaire les différentes fonctionnalités envisagées par le maître d'ouvrage, un raccordement TGV long ou court devrait également être construit en plus du raccordement d'interconnexion TER/TGV proposé par la CUCM. D'autre part, il est apparu que SNCF Réseau et le bureau d'études TTK (prestataire qui a réalisé les études sur le projet de la CUCM) n'avaient pas la même vision des impacts du tronçon commun TER/TGV proposé dans la variante SNCF Réseau avec halte de passage.

Pour la CUCM, sa solution d'interconnexion TER/TGV, associée à un raccordement TGV/TGV distinct, ne comportant que 2 voies, serait moins pénalisante pour l'environnement que les variantes avec halte de passage proposées par SNCF Réseau qui comportent un tronçon commun TER/TGV d'une plus large emprise, car composé de 4 voies : « *Le fait de séparer les voies TGV et les voies TER conduit à un dispositif beaucoup plus simple qui est finalement moins impactant sur l'environnement.* » <sup>61</sup> Pour SNCF Réseau, au contraire, quelle que soit la configuration de la halte – en impasse ou de passage – plus les linéaires de raccordement sont longs, plus ils génèrent des emprises foncières : « *C'est la raison pour laquelle le niveau le moins impactant est lorsqu'on regroupe le tracé des circulations TGV avec le tracé des circulations TER.* » <sup>62</sup>

Par ailleurs, à la demande de la CPDP, SNCF Réseau a comparé sa solution de halte en impasse avec la solution proposée par la CUCM. Il en résulte que l'impact environnemental de la solution de la CUCM serait plus important que celui de la halte en impasse proposée par SNCF Réseau <sup>63</sup>, compte tenu des emprises foncières nécessaires. Les impacts liés à la proximité des habitations ou sur les parcelles agricoles seraient équivalents. De fait, seule l'étude approfondie de l'ensemble des propositions permettrait de clarifier les impacts respectifs des différentes variantes.

<sup>60</sup> Dossier du maître d'ouvrage, page 79.

<sup>61</sup> Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « *Enjeux d'un projet de gare de correspondance TER-TGV* », Le Creusot - 7 février 2017, lignes 1043-1044.

<sup>62</sup> Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « *Enjeux d'un projet de gare de correspondance TER-TGV* », Le Creusot - 7 février 2017, lignes 1061-1062.

<sup>63</sup> Présentation du maître d'ouvrage, *Réunion publique de clôture*, Le Creusot - 14 mars 2017, Diapositive 22 (<https://vfcea.debatpublic.fr/reunions-publiques#RP170314>)



## CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

En raison du report modal attendu, estimé propice à la réduction des gaz à effet de serre, un certain nombre d'organisations et de particuliers se sont prononcés en faveur du projet de VFCEA. D'autres participants, notamment des riverains, se sont considérés dans l'incapacité de se prononcer sur son opportunité, jugeant insuffisantes les informations communiquées à propos des impacts potentiels du projet sur leur cadre de vie. Ainsi, malgré la présentation d'une première analyse environnementale des quatre scénarios de « raccordement et halte d'interconnexion » du maître d'ouvrage, aucune option n'a émergé comme étant la plus pertinente aux yeux du public. Certains participants, réunis en collectif, le CoDéVaD, se sont même déclarés opposés au projet de VFCEA, estimant ses impacts négatifs potentiels trop élevés eu égard à son coût et aux incertitudes sur les hypothèses de rentabilité. Si le projet se poursuit, une future concertation devra dûment prendre en compte les craintes et attentes en termes d'études approfondies exprimées lors du débat.

### 6 | La VFCEA et ses coûts, ses financements, et ses priorités de réalisation

L'aspect financier de la VFCEA a été très présent lors des réunions. La gouvernance élargie du projet a rendu la question des coûts et des financements très particulière : SNCF Réseau est le maître d'ouvrage délégué, mais l'État et la Région sont les premiers financeurs. Le projet a un coût identifié par la maîtrise d'ouvrage de 560 M€<sup>64</sup>. Les financeurs de la VFCEA à l'heure actuelle sont l'État, la Région, et SNCF Réseau, et un certain nombre de collectivités pas encore complètement identifiées. Le montant inscrit dans le CPER 2015-2020, selon ce qui a été présenté dans le DMO, est de 247 M€. Toutefois, lors des derniers échanges du débat, la Région a précisé que le montant effectivement identifié et disponible est de 91 M€. Par ailleurs, le Contrat de Plan État-Région envisage deux hypothèses de réalisation, puisque les 247 M€ inscrits ne couvrent pas la totalité du budget. Il faut également préciser que le CPER n'établit aucune priorité ou hiérarchie entre ces deux phases, comme le débat a permis de le montrer.

« [...] le CPER indique qu'il y a deux hypothèses, et que donc la première hypothèse, [...] et puis la seconde, c'est effectivement l'ensemble. Mais il n'y a pas de hiérarchie, à ce jour, dans le CPER, indiquée de cette manière-là. »

– Citation du Verbatim de la Réunion publique de lancement, Le Creusot - 15 décembre 2016, lignes 1297-1299.

C'est pourquoi la question des coûts a été étroitement liée, tout au cours du débat, à celle du choix d'un phasage de réalisation.

Les échanges autour des questions financières n'ont pas été toujours faciles, dans le sens où la CPDP a constaté une certaine difficulté du public à s'approprier les concepts techniques, tels que la notion d'évaluation socio-économique ou de VAN.<sup>65</sup>

Le débat sur les aspects économiques s'est articulé autour de trois points essentiellement. Tout d'abord, le coût total du projet et sa pertinence par rapport à l'impact et à la rentabilité du projet. Deuxièmement, la question de l'identification de nouvelles sources de financement pour ce projet. Et, troisièmement, la question du choix du phasage de réalisation.

<sup>64</sup> Chiffres cités dans le Dossier du maître d'ouvrage (DMO), page 94.

<sup>65</sup> L'évaluation socio-économique d'un projet de transport est une évaluation conventionnelle qui s'efforce de prendre en compte diverses externalités d'un projet (impacts, avantages non monétaires). Cette méthode de calcul suit une instruction du gouvernement du 16 juin 2014 « relative à l'évaluation des projets de transport » et une note technique de la DGITM (MEEM) du 27 juin 2014. Elle s'impose aux maîtres d'ouvrage de tels projets.

Réunion publique thématique  
« Phasage et faisabilité financière et économique  
du projet » Dijon, 27 janvier 2017



Ces trois questions ont structuré ce débat, en s'articulant bien évidemment à d'autres enjeux, tels que les contraintes budgétaires caractérisant la conjoncture actuelle ou à d'autres hypothèses de phasage.

### Des coûts à l'épreuve de la rentabilité et des impacts du projet

Une des premières remarques apparues dans le débat concernant le coût du projet a été celle relative à sa décomposition précise et à la manière dont le maître d'ouvrage l'avait établi.

« On voudrait savoir, si le coût des travaux qui seront consacrés à l'atténuation des bruits est compris dans les 560 millions d'euros. » – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Impacts environnementaux et humains des différents scénarii de raccordement envisagés entre la LGV Paris-Lyon et la ligne Nevers-Chagny », Écuisses - 28 janvier 2017, lignes 929-930.

D'où la nécessité d'avoir un support pendant les réunions montrant les coûts détaillés par fonctionnalité et par aménagement.

Le coût a ainsi été détaillé par le maître d'ouvrage de la manière suivante<sup>66</sup> :

- Halte TER en impasse seule avec ses raccordements

à la ligne Nevers-Chagny 79 M€,

- Halte TER de passage avec raccordement court 279 M€,
- Halte de passage avec raccordement long 332 M€,
- Halte en impasse avec raccordement long 231 M€;
- Électrification et mise au gabarit de la ligne Nevers-Chagny 250 M€,
- Installation du système GSM-R sur toute la ligne Nevers-Chagny 13 M€,
- Électrification et mise au gabarit de la section de la ligne Montchanin-Chagny 50 M€.

Il est apparu contradictoire à quelques participants que SNCF Réseau ait chiffré ces aménagements sans avoir d'idée précise de certains coûts, liés par exemple à l'aménagement de certains passages à niveau, aux dispositions destinées à réduire l'impact sonore d'un trafic fret, ou aux autres mesures de compensation environnementale. Ceci est dû au fait que les chiffres avancés par le maître d'ouvrage se basent sur des études préliminaires et non sur les études d'impacts précises.

« Vous avez donné un certain nombre de coûts, celui du tracé de connexion court, celui de la connexion longue, mais vous n'en avez pas donné d'autres. J'espère que ce n'est pas volontaire parce

<sup>66</sup> Citation du Dossier du maître d'ouvrage (DMO), page 94.

*que j'ai peur qu'ils nous fassent bondir, comme le coût de l'étude d'impacts, le coût de l'ensemble du dossier environnemental, ainsi que la surface à compenser. »*

– Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Modernisation de la ligne Nevers-Chagny, impacts sur l'environnement et effets sur le trafic voyageurs à l'échelle régionale », Decize - 16 janvier 2017, lignes 444-447.

*« Cela veut donc dire que si ces impacts n'ont pas été mesurés aujourd'hui ou n'ont pas été évalués aujourd'hui, soit ils sont pris en charge sous la forme de ce que nous appelons contingency, c'est-à-dire un coût éventuel inconnu ou soit, ils ne sont pas intégrés dans les chiffres présentés pour évaluer l'investissement nécessaire sur le parcours. »*

– Citation du Verbatim de la Réunion publique générale, Montchanin - 9 février 2017, lignes 731-734.

Au-delà de l'attente d'avoir davantage de visibilité sur les coûts spécifiques et sur la manière dont ils ont été établis, le coût global du projet a été fortement questionné à la lumière de l'évaluation socio-économique.

Ainsi certains participants ont pointé la question de la pertinence d'engager l'argent public sur le projet présenté par la VFCEA compte tenu de la rentabilité globale négative du projet et de ses impacts.

*« Comment la SNCF peut-elle nous présenter un budget sur un projet sur lequel nous savons déjà qu'il sera à perte ? Nous ne comprenons pas, tout en sachant que nous n'aurons pas l'argent pour réaliser la totalité du projet. Pour nous, cela est complètement incohérent. Comment est-il possible de présenter les choses lorsque nous savons que le projet ne peut pas être financé et que nous allons perdre de l'argent ? »*

– Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Modernisation de la ligne Nevers-Chagny, impacts sur l'environnement et effets sur le trafic voyageurs à l'échelle régionale », Torcy - 15 février 2017, lignes 420-423.

*« Pourquoi, dans ce contexte retenir en première hypothèse le raccordement de la VFCEA à la LGV Paris-Sud-Est alors même que le bilan socio-économique est négatif ? D'autres enjeux méritent tout autant l'attention. »*

– Citation du Cahier d'Acteurs France Nature Environnement Bourgogne, publié le 3 mars 2017, page 3.

Cependant, il faut également préciser que les coûts les plus remis en question ont été surtout ceux relatif à des aménagements et des fonctionnalités à rentabilité particulièrement négative à l'égard de l'impact, c'est-à-dire des aménagements dont les coûts socio-économiques étaient très supérieurs aux bénéfices escomptés (que ce soit par rapport au raccordement de la ligne TER à la ligne LGV Paris-Lyon ou au volet fret).

*« 17 voyageurs en plus, pour 200 M€ ou 300 M€, [...] est-ce pertinent pour la région ? »*

– Citation du Verbatim de la Réunion publique thématique « Phasage et faisabilité financière et économique du projet », Dijon - 27 janvier 2017, lignes 1037-1038.

*« Je crois qu'il n'est pas du tout raisonnable de dépenser autant d'argent pour 15 allers et retours », selon un riverain de la ligne. »*

– Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Modernisation de la ligne Nevers-Chagny, impacts sur l'environnement et effets sur le trafic voyageurs à l'échelle régionale », Torcy - 15 février 2017, lignes 954-955.

En effet, l'évaluation socio-économique<sup>67</sup> du projet global est négative. Lors de la réunion publique thématique « Phasage et faisabilité financière et économique du projet », les chiffres présentés par le maître d'ouvrage ont montré une VAN (valeur actuelle nette) de - 118 M€ pour le projet dans son ensemble, de - 230 M€ pour l'hypothèse 1 et de + 25 M€ pour l'hypothèse 2<sup>68</sup>. Ces données ont suscité des interrogations chez certains participants :

*« Comment la SNCF peut-elle nous présenter un budget sur un projet sur lequel nous savons déjà*

<sup>67</sup> L'évaluation socio-économique d'un projet de transport est une évaluation conventionnelle qui s'efforce de prendre en compte diverses externalités d'un projet (impacts, avantages non monétaires). Cette méthode de calcul suit une instruction du gouvernement du 16 juin 2014 « relative à l'évaluation des projets de transport » et une note technique de la DGITM (MEEM) du 27 juin 2014. Elle s'impose aux maîtres d'ouvrage de tels projets.

<sup>68</sup> Détail donné dans la diapositive 24 de la présentation du maître d'ouvrage, Réunion publique thématique « Phasage et faisabilité financière et économique du projet », Dijon - 27 janvier 2017 (<https://vfcea.debatpublic.fr/reunions-publiques#RP170127>)

*qu'il sera à perte ? Nous ne comprenons pas, tout en sachant que nous n'aurons pas l'argent pour réaliser la totalité du projet. »* – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Modernisation de la ligne Nevers-Chagny, impacts sur l'environnement et effets sur le trafic voyageurs à l'échelle régionale », Torcy - 15 février 2017, lignes 420-421.

*important. Franchement, je pense qu'il faut accélérer les recherches de financement au niveau de l'Europe, et là je vous interroge : qui fait ces recherches ? Qui les appuie ? »* – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Enjeux d'un projet de gare de correspondance TER-TGV », Le Creusot - 7 février 2017, lignes 874-846.

## Un financement incertain

Le débat public a également porté sur la composition des 247,2 M€ inscrits au CPER. Le maître d'ouvrage a présenté les chiffres détaillés de ce financement : sur les 247,2 M€, 40,03 M€ seraient apportés par l'État, 48,7 M€ par SNCF Réseau, 48,7 M€ par la région Bourgogne-Franche-Comté, et 107,77 M€ devraient provenir, selon le maître d'ouvrage, d'autres collectivités ou organismes, tels que des collectivités locales, mais aussi de l'Europe.

La possibilité de financement européen a beaucoup été évoquée par certains participants. Les avis divergent sur les parties du projet sur lesquelles un financement pourrait être obtenu de la part de l'Union européenne : le transport de marchandises devrait pouvoir bénéficier de fonds européens selon certains. La Région, quant à elle, a avancé l'hypothèse que ces fonds pourraient contribuer au financement du volet voyageur dans le cadre du raccordement à la LGV Paris-Lyon.

Le reste des financements devraient venir d'autres collectivités, par exemple la région Île-de-France a été évoquée comme potentielle contributrice au projet (elle devrait ainsi voir son trafic ferroviaire désengorgé), ou la région Grand Est, pour laquelle la VFCEA représente une alternative à la construction d'une partie de la LGV Rhin-Rhône.

Au-delà de ces incertitudes, certains participants ont exprimé des craintes sur la possibilité de trouver des sources de financement permettant d'assurer non seulement une première phase du projet, mais surtout la réalisation de sa totalité.

*« Si l'on a un simple financement du contrat de plan Etat-Région, j'ai peur qu'on n'aborde que l'une des phases. Dans ces conditions, le phasage sera très*

## Un phasage de réalisation qui fait débat

Comme nous l'avons indiqué ci-dessus, l'inscription partielle du projet dans le CPER (247 M€, soit 44 % du coût global) impose de définir un phasage avec des priorités sur les aménagements à réaliser avec cette première enveloppe, et de décider par quoi commencer les travaux, à l'issue du débat public, si le projet se poursuit.

Le CPER prévoit deux hypothèses : la première comprend la réalisation d'un raccordement entre les lignes TER et la LGV Paris-Lyon, la halte de correspondance TER-TGV au droit de l'actuelle gare TGV du Creusot-Montchanin, et la modernisation partielle de la ligne entre Chagny et cette interconnexion sans aller jusqu'à Nevers.

La deuxième hypothèse consiste à moderniser les 160 km de ligne entre Nevers et Chagny (incluant la mise au gabarit, l'installation du système GSM-R et l'électrification), remettant à plus tard les travaux de la halte-gare et du raccordement.

La question du phasage a été un enjeu important du débat.

*« Nous avons donc à faire des choix. Et c'est cela évidemment la décision publique, c'est faire des choix. Les moyens qui ont été mobilisés seront évidemment, par définition, contraints. »* – Citation du Verbatim de la Réunion publique générale, Nevers - 5 janvier 2017, lignes 159-160.

Si les participants aux débats (en majorité institutionnels) ont plutôt démontré un intérêt commun pour le projet, leurs positions se sont souvent différenciées sur les priorités à définir et sur l'hypothèse du CPER à retenir.

« L'ensemble du projet VFCEA présente un intérêt global pour le Grand Chalon et pour les territoires voisins. Cependant, bien que le développement du fret permis par l'électrification du tronçon Chagny Nevers soit réel, les délais de mise en œuvre rendent impossible ces travaux avant 2020. Le double enjeu de consommation des crédits CPER 2014-2020 et de capacité de financement des tranches de travaux avec les crédits actuellement inscrits rend cette électrification peu pertinente dans un premier temps. [...] Par conséquent, le Grand Chalon demande que la première phase du projet VFCEA consiste en la réalisation d'un échange TGV – TER. » – Citation du Cahier d'Acteurs Grand Chalon, publié le 16 mars 2017, page 4.

« Évidemment, le rêve de tout le monde, c'est que ce soit l'hypothèse 3 qui l'emporte et qu'on réalise la totalité. Cela, ce serait absolument merveilleux. [...] Si ce n'était pas l'hypothèse 3, je pense quand même qu'il serait important d'aller plutôt dans un premier temps vers l'hypothèse 2. » – Citation du Verbatim de la Réunion publique de lancement, Le Creusot - 15 décembre 2016, lignes 1254-1255, 1262-1263.

« S'il y avait à hiérarchiser et faire des priorités dans la réalisation, mais qui doit être continue – je le répète –, tout d'abord, bien sûr, l'électrification du Nevers – Chagny. C'est des travaux que nous attendons depuis de nombreuses années, qui ont été annoncés à différentes reprises. Aujourd'hui, nous sommes en possibilité, en face de choix. C'est la priorité, en tout cas pour le Conseil départemental, de cette électrification. » – Citation du Verbatim de la Réunion publique générale, Nevers - 5 janvier 2017, lignes 789-793.

Un des arguments utilisés par les uns et par les autres pour étayer leurs choix de phasage a été celui de la crainte de ne jamais voir réalisée l'option qui passerait en deuxième.

« Si on ne retient pas la totalité du projet, si on commençait par l'hypothèse 1, quelle serait la probabilité qu'un jour se réalise l'hypothèse 2? » – Citation du Verbatim de la Réunion publique thématique « Phasage et faisabilité financière et économique du projet », Dijon - 27 janvier 2017, lignes 684-685.

« Si nous commençons par le raccordement à la LGV, nous n'avons pas de garantie qu'au bout du bout nous électrifierons Nevers et Chagny. »

– Citation du Verbatim de la Réunion publique générale, Nevers - 5 janvier 2017, lignes 697-698.

En fonction des territoires dans lesquels ont eu lieu les débats et de ceux qui intervenaient (élus, représentants d'associations, acteurs économiques, particuliers...), les positions sur les aménagements à réaliser en priorité étaient différentes. La plupart des participants aux réunions à l'Est de la ligne concernée ont plutôt témoigné un intérêt pour l'hypothèse 1 du CPER, privilégiant surtout la création de la halte d'interconnexion et le raccordement, alors que les participants aux réunions se tenant plutôt à l'Ouest de la ligne ont manifesté leur préférence pour l'hypothèse 2, l'électrification de la ligne dans sa totalité.

Les arguments mobilisés par les uns et par les autres se différencient donc selon les attentes en termes de développement ou les intérêts défendus. Ainsi, les acteurs du Nivernais attachent une importance prioritaire à la modernisation de la ligne en vue d'une intégration améliorée et renforcée à la totalité du nouveau territoire régional.

« Alors oui, la Nièvre dit oui à l'électrification pour des raisons évidentes de désenclavement ferroviaire et de meilleures liaisons TER, car notre département, curieusement, reste très isolé de la région, reste très isolé et mal identifié en France. Et c'est donc quelque part ce débat aussi de contribuer à un véritable enjeu paradoxal certes, mais de désenclavement d'un territoire central en France. »

– Citation du Verbatim de la Réunion publique générale, Nevers - 5 janvier 2017, lignes 30-33.

Les acteurs du fret ferroviaire, l'association Nevers-Dijon en 2 h, ainsi que d'autres acteurs institutionnels quant à eux, prônent la réalisation rapide de l'électrification de la ligne pour garantir et mettre en place une transversale de transport pour les marchandises.

« Pour nous qui habitons à Nevers, ce qui nous vient à l'esprit, c'est l'électrification complète entre Nevers et Chagny en une fois. Nous sommes convaincus que c'est un gage de succès du raccordement de la façade Atlantique à la zone Est. Bien prendre en compte les flux additionnels que générera et que permettra cette électrification. C'est une fois de plus les flux additionnels qui, évidemment, seront induits par cette électrification complète entre Nevers et Chagny. » –

Citation du Verbatim du Cercle de travail « Enjeux économiques du fret ferroviaire pour le tissu productif régional », Nevers - 23 janvier 2017, lignes 421-425.

« Ce potentiel fret sur le secteur, c'est un facteur de développement qui nous paraît très important, pour la Nièvre c'est certain, mais aussi pour Autun, parce qu'Autun, dans ce cas-là, va se retrouver avec une gare qui peut très bien être un départ de fret. Pour les entreprises de l'Autunois, je pense que c'est un atout possible. » –

Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Effets du projet sur la desserte d'Autun », Autun - 6 février 2017, lignes 407-410.

La CUCM (Communauté urbaine Creusot Montceau) considère nécessaire de commencer par la réalisation d'une halte d'interconnexion qui pourrait contribuer à une irrigation économique renouvelée de la zone Coriolis et de la communauté, et en même temps développer les mobilités régionales. Ce que précisait le maire du Creusot dès le débat d'ouverture du 15 décembre 2016.

« Ce vœu s'inscrit dans la continuité du positionnement communautaire depuis plus de 30 ans, en faveur de la création d'une gare de correspondance TGV-TER. Les élus communautaires sont en effet convaincus que ce projet est plus que déterminant pour le développement et l'attractivité du territoire, mais aussi pour la région, comme l'a été l'arrivée du TGV avec la création de la gare TGV Creusot-Montceau sur la ligne historique Paris-Lyon. » –

Citation du Verbatim de la Réunion publique de lancement, Le Creusot - 15 décembre 2016, lignes 948-951.

Les représentants du Nivernais, ont inséré dans les options de phasage, celle de la régénération de la ligne, option non prévue initialement par le maître d'ouvrage (Cf. Chapitre 3.c.1) et qui permettrait de réduire le temps de parcours entre Nevers et la capitale régionale, Dijon.

« Et réduire les temps de trajet est aussi bénéfique sur le plan social. Si véritablement c'est cela la priorité. Si c'est pouvoir faire Nevers-Dijon en moins de 2 heures ou moins. Dans ce cas-là, est-ce que la priorité sur les trois hypothèses n'est pas d'abord de mettre les 240 millions d'euros pour moderniser la voie ? C'est la question que je pose et j'aimerais que dans le débat public, réellement à partir de maintenant, nous n'envisagions pas non plus deux hypothèses, mais trois. » –

Citation du Verbatim de la Réunion publique générale, Nevers - 5 janvier 2017, lignes 1474-1477.

Des hypothèses de phasage différentes de celles prévues par le CPER ont également été évoquées dans le cadre du débat, plutôt sous forme de questionnement. C'est le cas de l'interrogation d'un étudiant qui a soulevé l'hypothèse d'un projet fret qui – dans un premier temps – ne ferait que la mise au gabarit, le GSM-R et la reprise *ad hoc* des passages à niveau.

C'est également le cas d'un citoyen qui a posé la question d'une mise en concession :

« Ce que je proposerais, c'est que sur toute la partie qui est notamment l'infrastructure à 240 millions, plus l'autre partie, que nous faisons un appel d'offres pour une mise en concession. Je pense que là, effectivement, il faut prendre les moyens pour essayer d'aller beaucoup plus vite. [...] Si nous voulons vraiment que cela fonctionne, il faut faire le projet global. » –

Citation du Verbatim de la Réunion publique générale, Nevers - 5 janvier 2017, lignes 633-635, 637.

À ce propos, le maître d'ouvrage a répondu qu'il n'y avait pour l'instant aucune décision prise concernant le mode de financement, mais que le fait de mettre en concession ne diminuerait pas pour autant le coût du projet.<sup>69</sup>

<sup>69</sup> Citation du Verbatim de la Réunion publique générale, Nevers - 5 janvier 2017, lignes 642-649.

Lors des deux réunions de clôture, la Région a présenté des éléments d'éclairage sur les financements en mesure d'influer sur le phasage. Le représentant de la Région a évoqué notamment la possibilité d'utiliser d'abord les seuls financements d'ores et déjà acquis (91 M€). Il a également précisé que les financements sollicités auprès de l'Europe seraient à la hauteur de 78 M€, que les financements qui pourraient venir de SNCF seraient à la hauteur de 48 M€<sup>70</sup>, et que les financements à solliciter auprès d'autres collectivités

sont à la hauteur de 30 M€<sup>71</sup>. Quant au phasage, la Région a souligné l'importance d'utiliser dans l'immédiat les financements effectivement à disposition (91 M€) et de réaliser le projet dans le cadre de plusieurs CPER.

Malgré tous ses positionnements différents sur le phasage, il est important de signaler, la volonté de nombreux acteurs, surtout institutionnels, de ne pas opposer les territoires à travers ce projet malgré la nécessité de faire un choix de priorités.



### CONCLUSION

Ce débat sur les coûts et les financements a permis de faire clairement comprendre à chacun la contrainte budgétaire qui pèse sur ce projet, et les choix de phasage auxquels elle conduit. Il a permis aux principaux acteurs de s'exprimer à ce sujet, de préciser leur position et de s'en expliquer. En ce sens, il aura donné au public une vue d'ensemble des enjeux locaux, nationaux et européens qui vont guider le choix de la maîtrise d'ouvrage et ses partenaires.

<sup>70</sup> Avant la décision sur l'autofinancement défini par l'Article 4 du Décret n° 2017-443 du 30 mars 2017 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau, JORF n° 0077 du 31 mars 2017, texte n° 11.

<sup>71</sup> Données présentées par la Région lors de la *Réunion publique de restitution*, Nevers - 13 mars 2017, et de la *Réunion publique de clôture*, Le Creusot - 14 mars 2017 ([https://vfcea.debatpublic.fr/sites/debat.vfcea/files/documents/presentation\\_michel\\_neugnot\\_13\\_et\\_14\\_mars\\_2017.pdf](https://vfcea.debatpublic.fr/sites/debat.vfcea/files/documents/presentation_michel_neugnot_13_et_14_mars_2017.pdf))»