

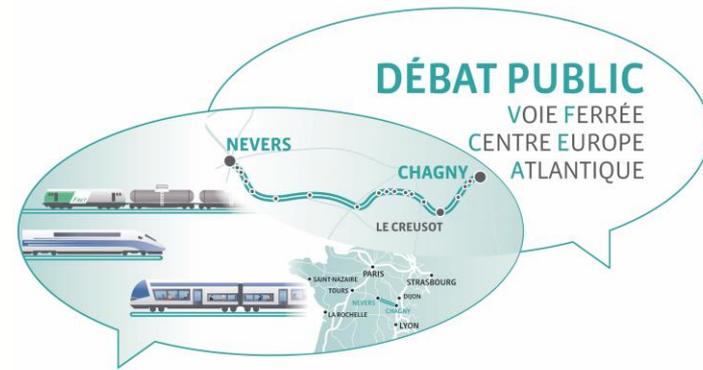
**cndp** Commission nationale  
du **débat public**

**Vous donner la parole  
et la faire entendre.**

# Réunion publique de clôture

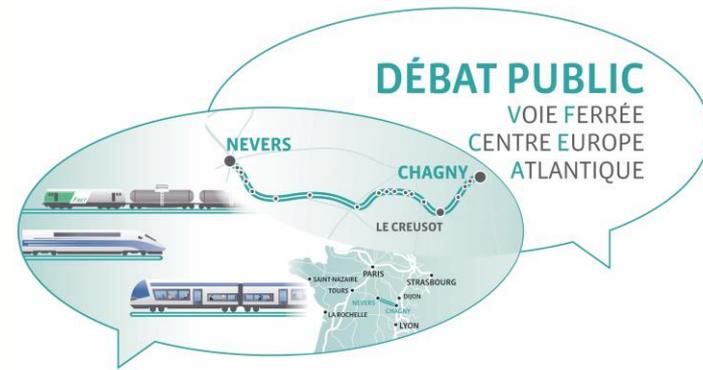
## Mardi 14 mars, Le Creusot

**Débat public sur le projet  
Voie Ferrée Centre Europe Atlantique  
Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017**



# Monsieur David MARTI

- | Maire du Creusot
- | Président de la Communauté Urbaine Creusot Montceau

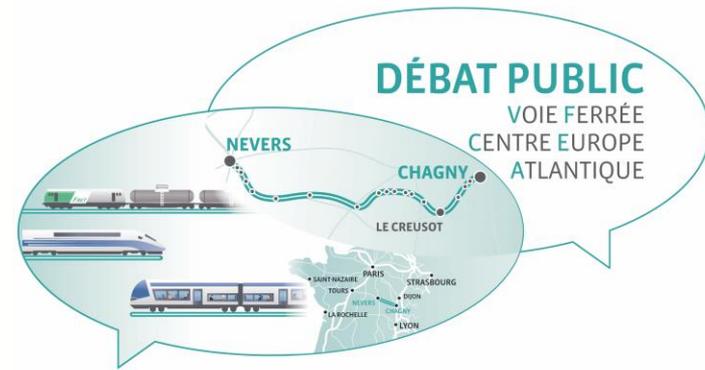


# Madame Ilaria CASILLO

- | Présidente de la Commission particulière du débat public VFCEA
- | Vice-présidente de la Commission nationale du débat public

# Déroulement de la réunion

1. Salutations républicaines et propos introductifs
2. Présentation par la CPDP des chiffres de la participation et des moments forts du débat. Restitution synthétique et analytique des échanges tenus dans le cadre du débat  
*Suivi d'un temps d'échange*
3. Présentation par SNCF Réseau des résultats de l'expertise complémentaire sur la régénération et l'amélioration ponctuelle de la ligne Nevers-Chagny  
*Suivi d'un temps d'échange*
4. Eclaircissements du maître d'ouvrage sur les 7 questions envoyées par la CPDP et présentation des premiers engagements qu'il prendra s'il devait poursuivre son projet
5. Eléments de réponse sur les questions de dessertes et de financement, Région Bourgogne-Franche-Comté
6. Temps d'échanges sur ce que le public retient de ce travail collectif de débat



# Madame Lucie ANIZON

| Membre de la Commission particulière du débat public VFCEA

# Le débat public en quelques chiffres

2 000

Personnes touchées

130

Heures de débat

902

Posts Facebook,  
Twitter, LinkedIn

89

Commentaires

24

Cahiers d'acteurs

56

Questions en lignes

1

Maison du débat

55

Avis publiés sur le site internet

1

Journal du débat

15

Lieux d'échange

# Les différents types de dispositifs

## Des dispositifs en présentiel

**Des formats classiques d'information du public**

6 réunions publiques  
2 conférences débat  
Maison du débat

**Des formats plus restreints pour approfondir des thématiques**

1 visite de terrain  
9 ateliers thématiques  
3 cercles de travail

**Des dispositifs plus légers pour aller vers les usagers, habitants...**

4 débats itinérants  
4 débats mobiles  
7 points d'information

## Des dispositifs en ligne

**Une cartographie interactive**

**Un site internet dédié**

**Une forte présence sur les réseaux sociaux**

Facebook,  
Twitter,  
Flickr, ...

# La communication presse écrite

21 **jsl**  
lejournal

8 **LE BIEN PUBLIC**

4 **le Journal du Palais**  
LE JOURNAL OFFICIEL DE LA JUSTICE  
1 **écodocs** écodocs 21  
1 **écodocs** écodocs 71  
1 **l'antenne**  
Les transports au quotidien

15 **LE JOURNAL DU CENTRE**

1 **LA RÉPUBLIQUE DU CENTRE**

1 **LE BERRY RÉPUBLICAIN**

1 **RÉGIONAL DE COSNE**

1 **L'ECHO CHARITTOIS**

1 **DNA**  
DERNIÈRES NOUVELLES D'ALSACE

1 **L'EST RÉPUBLICAIN**

1 **LE PROGRÈS**  
www.leprogres.fr

1 **L'INDÉPENDANT**

Presse régionale  
thématique

Presse nationale

2 **AFP** 1 **Le Parisien**  
1 **REUTERS** 1 **Liberation**

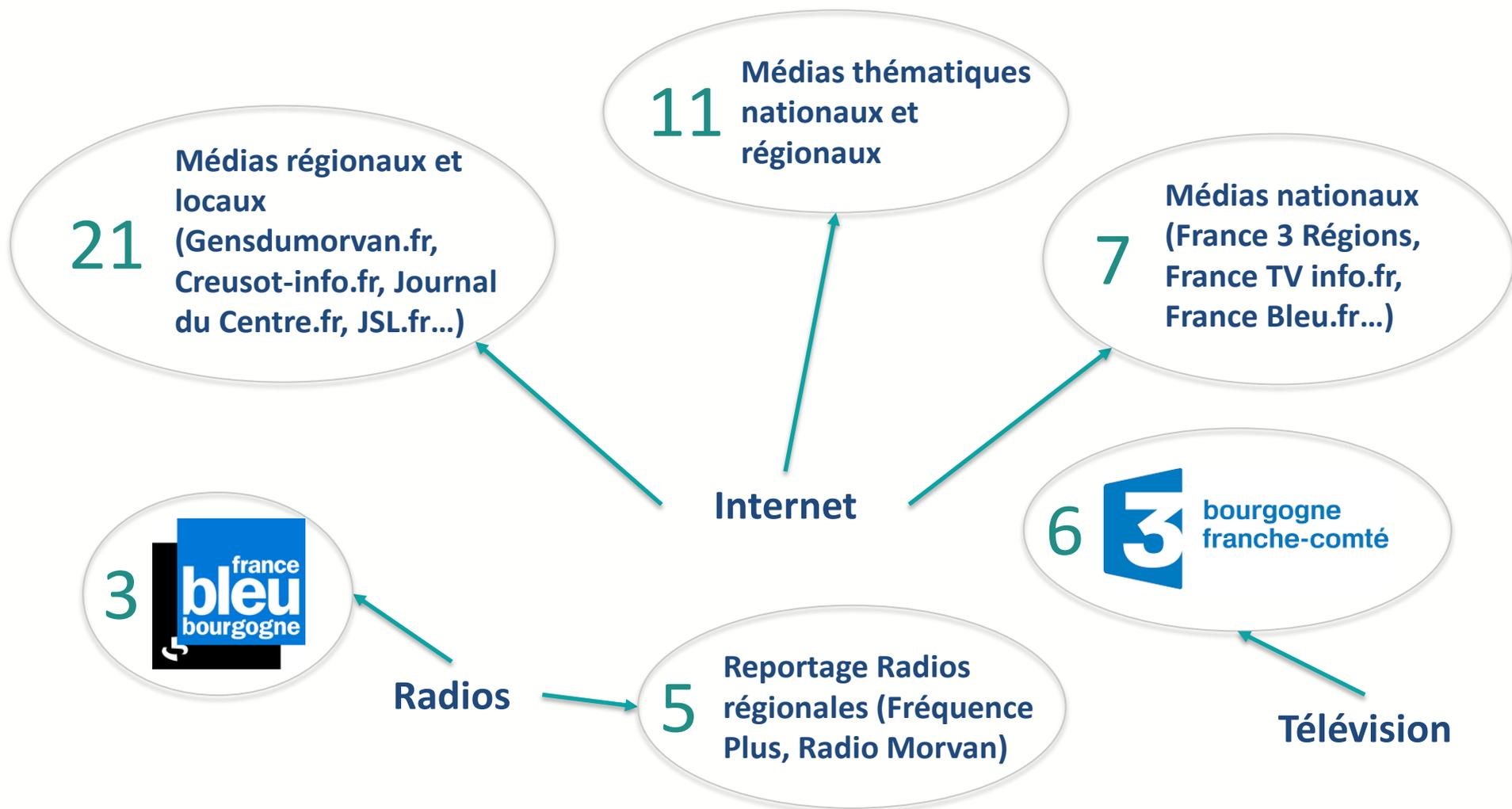
Presse nationale  
thématique

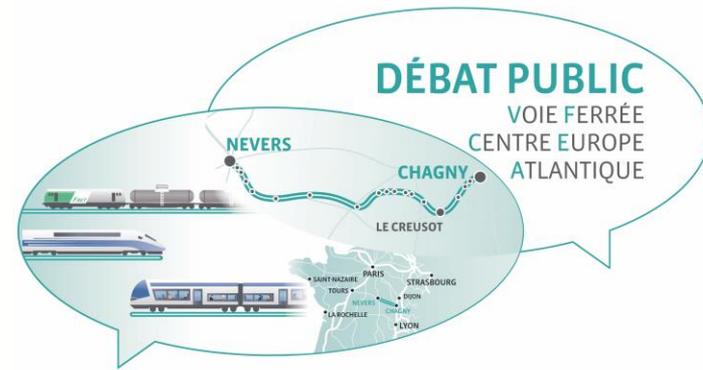
1 **La vie du Rail**  
1 **Supply Chain MAGAZINE**

**cndp** Commission nationale  
du débat public

Vous donner la parole  
et la faire entendre.

# La communication médias





# Monsieur Marc d'AUBREBY

| Membre de la Commission particulière du débat public VFCEA

# Régénération – Améliorations Nevers-Dijon

## Une forte attente du Nivernais

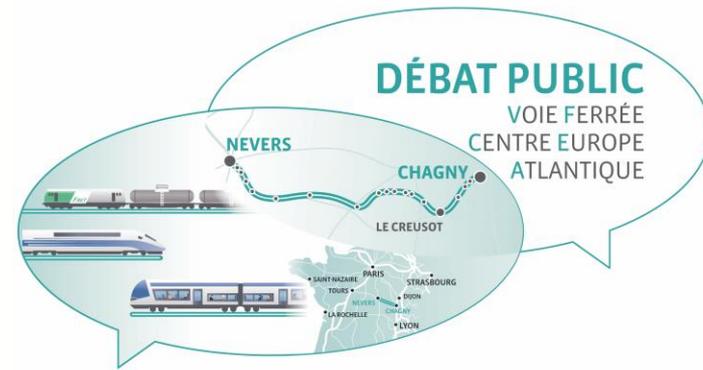
- Des temps de parcours qui se dégradent
- Une régénération à financer localement
- Nevers-Dijon en deux heures?
- Des améliorations à étudier

# Régénération – Améliorations Nevers-Dijon

## Cahier des charges d'une étude

Réunion du 20 février 2017

- Un diagnostic détaillé de la ligne
- Une recherche d'optimisation de l'exploitation
- L'identification des points noirs
- La recherche de pistes d'améliorations



# Madame Ilaria CASILLO

- | Présidente de la Commission particulière du débat public VFCEA
- | Vice-présidente de la Commission nationale du débat public

# La gare d'interconnexion TER-TGV

- Une gare/halte visant à connecter les TER à la ligne TGV Paris-Lyon
- Deux solutions d'aménagement

## 1. Halte de passage

- Coût 279 M€
- Nécessite la mise en place du raccordement, associe la fonction TGV et la fonction connexion TER/TGV
- Rentabilité négative
- Solution avec le niveau d'impact environnemental le plus réduit selon le MO

## 2. Halte en impasse

- Coût 79 M€
- Rentabilité négative
- Sépare la fonction TER de la fonction connexion TER/TGV

# Les interrogations sur sa fonctionnalité

- Manque de clarté sur les TER concernés par la connexion
- Un travail sur les horaires et les cadencements à faire et peu clair pour l'instant
- L'impact sur la gare de Montchanin à terme
- Quelle articulation avec son accessibilité ? (des variantes non prises en compte)
- Une gare avec ou sans personnel ?

## Éléments de satisfaction

- Une amélioration des interconnexions
- Un impact économique escompté sur la zone Coriolis
- Amélioration de la mobilité à l'échelle régionale

# Les interrogations sur la solution d'aménagement

- La solution gare de passage avec la réalisation du raccordement pose des questions environnementales surtout liés au raccordement explicitées par Mme Barthe et Mme Jean
- Manque de prise en compte et d'études sur d'autres types de variantes (au delà de celle SNCF et celle CUCM)
- Une variante d'aménagement proposée par la CUCM qui questionne la rentabilité et la performativité des deux solutions proposées par le MO

## Mais

- qui n'a pas fait l'objet d'une étude d'impact environnemental et sur le milieu humain
- qui se base sur des hypothèses différentes

# Le raccordement à la ligne TGV Lyon-Paris interrogations, inquiétudes, appréciations

- Un aménagement trop coûteux par rapport à sa rentabilité
- Manque de clarté sur les données relatives au trafic voyageurs (SNCF Mobilités / SNCF Réseau)
- Un TGV (Strasbourg-Lyon) qui passe par Le Creusot mais sans s'arrêter
- Impact sur la desserte de Mâcon et Chalon-sur-Saône
- Ne permettrait pas un gain de temps consistant
- Des financements européens incertains

## Éléments de satisfaction

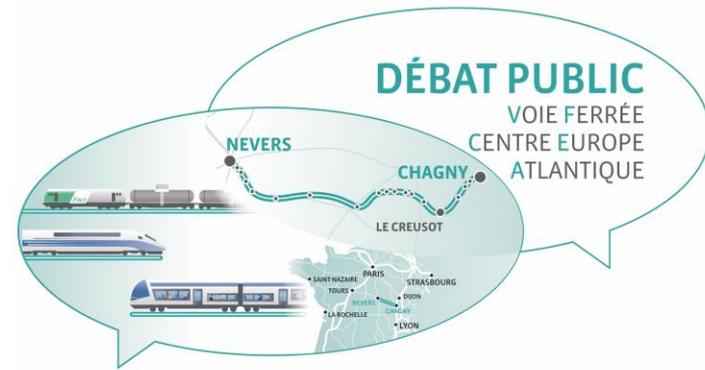
- Renforce la desserte de Dijon
- Remplace la réalisation de la branche sud du Rhin-Rhône

# Coût et financement du projet VFCEA

- Un coût du projet estimé à 560 M€
- 247 M€ inscrits au CPER 2015-2020
  - dont 120 M€ identifiés
- Hypothèse d'un financement européen
- Une rentabilité négative de – 118 M€
- Deux Hypothèses prévues dans le CPER
- Un phasage des aménagements et fonctionnalités qui fait débat

# Coût du projet et montage financier des interrogations et remarques majeures

- Manque de rentabilité positive globale du projet
- Peu de clarté sur la totalité des financeurs et leur apport
- Montage financier encore flou
- Incertitudes sur les financements européens
- Un budget très réduit par rapport au coût d'une première phase (quelle que soit l'hypothèse CPER retenue)
- Un rapport coûts/rentabilité/prévision de trafic considéré peu avantageux par rapport à certaines fonctionnalités



# Monsieur Dominique HOESTLANDT

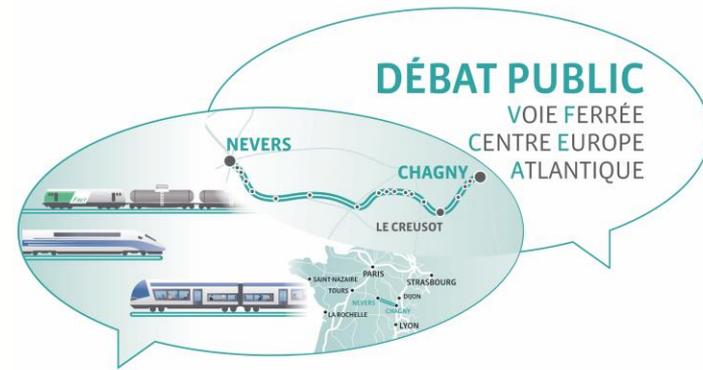
| Membre de la Commission particulière du débat public VFCEA

# Un volet fret prioritaire?

- A l'origine de la dénomination d'un vieux projet  
Liaison Centre Europe Atlantique (CEA)
- Liaison entre deux corridors ferroviaire européens  
VFCEA achève l'électrification d'une liaison Est-Ouest  
Il permet aux trains de marchandise d'éviter l'Ile de France  
Il remplace l'équivalent de 63 camions
- Une VAN positive de + 25 M€
- 15 trains par jour

# Des questions sur le volet Fret du projet VFCEA

- Des modalités techniques parfois difficiles à saisir
  - Charge à l'essieu, longueur et charge des trains, gabarits amont et aval, mise au gabarit d'un tunnel, de ponts, passages à niveau...
  - Contraintes de pentes, absence de variantes pour Nantes-Lyon
  - Ferroutage ?
- L'espoir d'un report modal, y compris local



# Madame Isabelle BARTHE

# Madame Christine JEAN

| Membres de la Commission particulière du débat public VFCEA

# Impacts sur le cadre de vie : Electrification/mise au gabarit/GSMR

## Les principales craintes

- La pollution visuelle (mâts caténares)
- Le bruit lié à l'augmentation du fret
- Les vibrations
- La détérioration des dessertes au droit des passages à niveau

## Et aussi

- Les effets sur la santé (ondes électromagnétiques)
- Les nuisances en phase chantier
- Le risque de dépréciation patrimoniale

**Des précisions sur les temps d'attente aux passages à niveau demandées au maître d'ouvrage**

# Impacts sur le cadre de vie des diverses hypothèses de raccordement

## Des riverains mobilisés contre les perturbations potentielles de leur cadre de vie : les principaux thèmes identifiés

- Le bruit lié à l'augmentation du trafic (fret notamment)
- Les vibrations
- Les emprises foncières sur les propriétés privées
- Le morcellement du territoire
- Les remblais et leur impact visuel
- La dépréciation patrimoniale

# Impacts sur l'environnement de la modernisation et du raccordement

## Les éléments de satisfaction :

- Modernisation de l'infrastructure
  - Report modal de la route vers le rail, et électrification favorables au **climat** et à la **qualité de l'air**
- Mais : faiblesse du report modal attendu

## Les facteurs d'inquiétudes :

- L'impact sur le **paysage** de l'électrification (contradiction avec le classement UNESCO des « Climats de Bourgogne ») et du raccordement (tunnel préféré au viaduc)
- L'impact sur le **patrimoine naturel**, du raccordement principalement

# Impacts sur l'agriculture et les communes rurales de la modernisation et du raccordement

## Les craintes des agriculteurs et des viticulteurs :

- La consommation de terres agricoles et de vignes
- Le morcellement des exploitations
- La détérioration des dessertes au droit des passages à niveau
- La dévalorisation de l'exploitation
- Les nuisances en phase chantier

## Les craintes de certaines municipalités :

- La suppression des passages à niveau (commune de Mesvres)

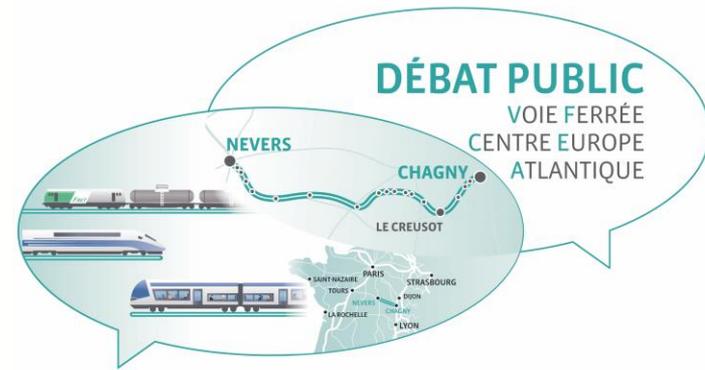
# Impacts sur l'environnement naturel et humain

## Interrogations, inquiétudes, appréciations

### Des frustrations :

- Des études jugées insuffisantes (absence d'étude d'impact)
- La faible prise en compte de l'environnement dans le bilan socio-économique
- Un déficit d'information et de concertation, selon des riverains, des agriculteurs et des communes

**La remise en cause par d'autres de l'opportunité du projet**



**cndp** Commission nationale  
du **débat public**

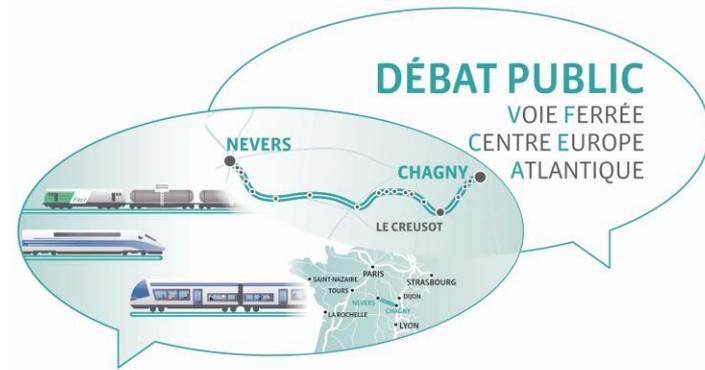
**Vous donner la parole  
et la faire entendre.**

**Merci de votre attention !**

**Temps d'échanges**

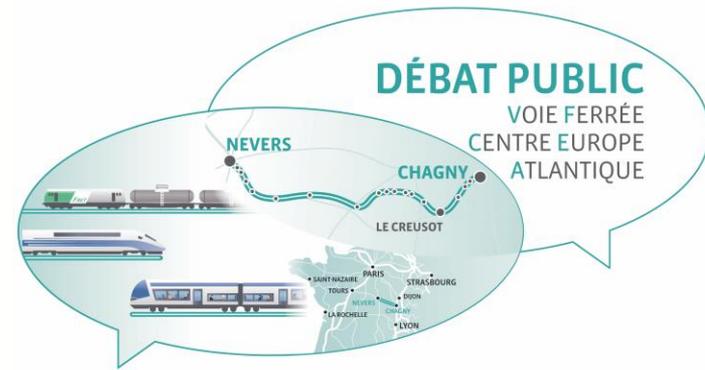
# Continuez à suivre le débat sur internet

 [vfcea.debatpublic.fr](http://vfcea.debatpublic.fr)  



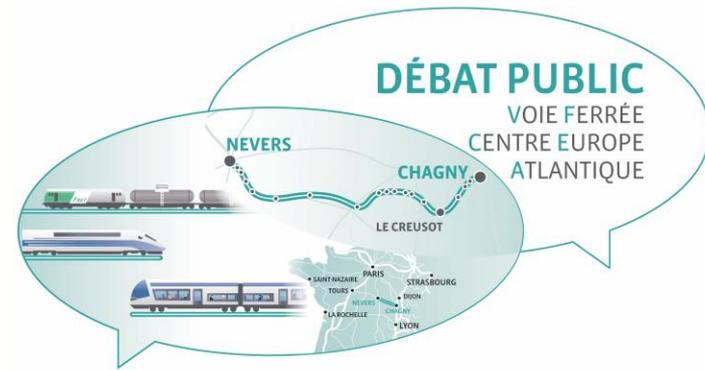
# Monsieur Éric PIERRAT

| Secrétaire général pour les affaires régionales auprès de la préfète de la Région Bourgogne-Franche-Comté



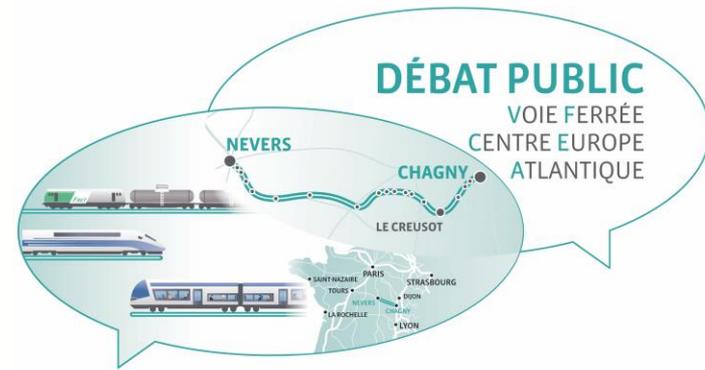
# Monsieur Michel NEUGNOT

- | 1<sup>er</sup> Vice-président Finances, ressources humaines, transports, déplacements, intermodalités
- | Région Bourgogne-Franche-Comté



# Monsieur Gilbert PAYET

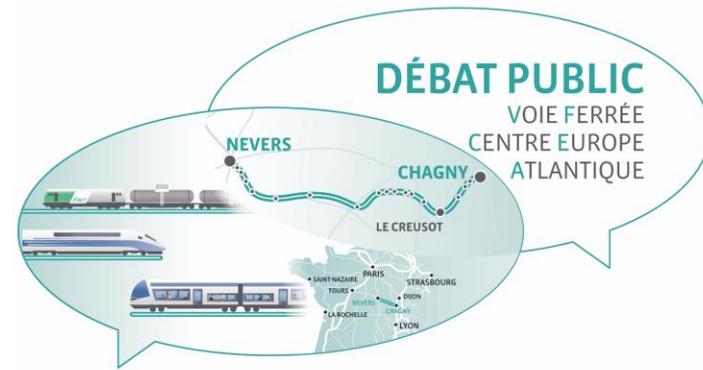
| Préfet de Saône-et-Loire



# Monsieur Abdelkrim AMOURA

| Directeur territorial Bourgogne Franche-Comté

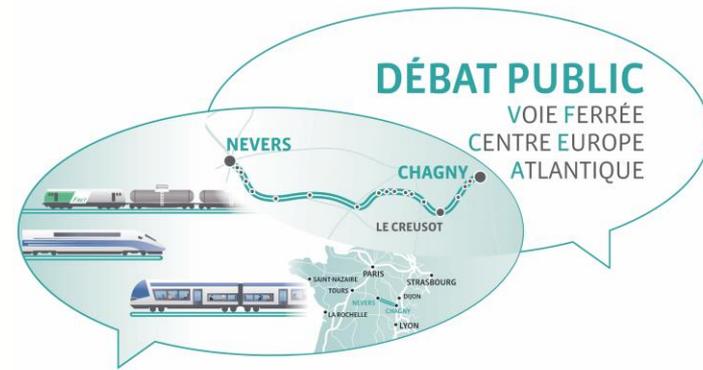
| SNCF Réseau



# Monsieur Laurent MAZZUCHELLI

| Directeur de projets

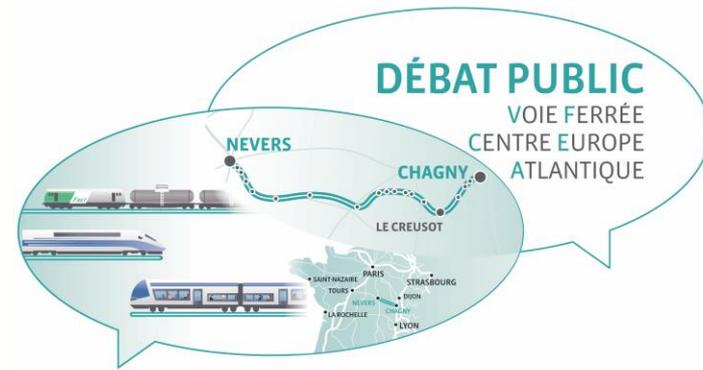
| SNCF Réseau



# Madame Karine MAGALHAES

| Responsable groupe projets

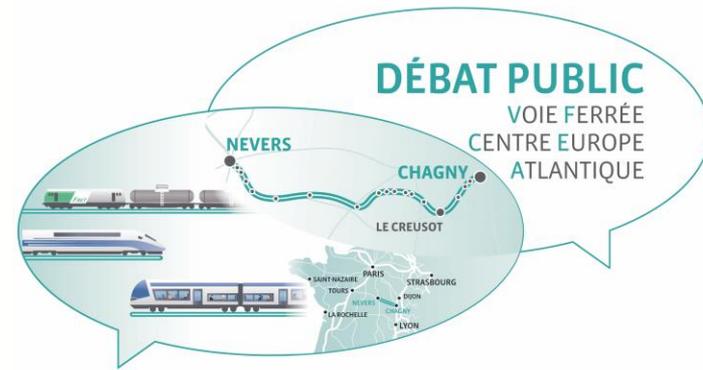
| SNCF Réseau



# Madame Valérie LEPINAY

| Directrice Relations Extérieures, Communication et Concertation

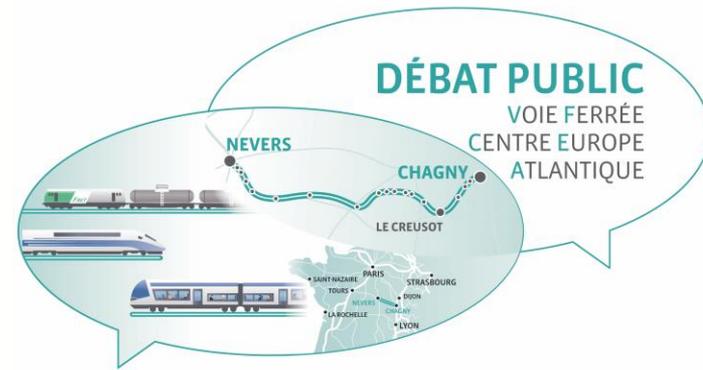
| SNCF Réseau



# Madame Sophie MAYAUD

| Chargée de concertation

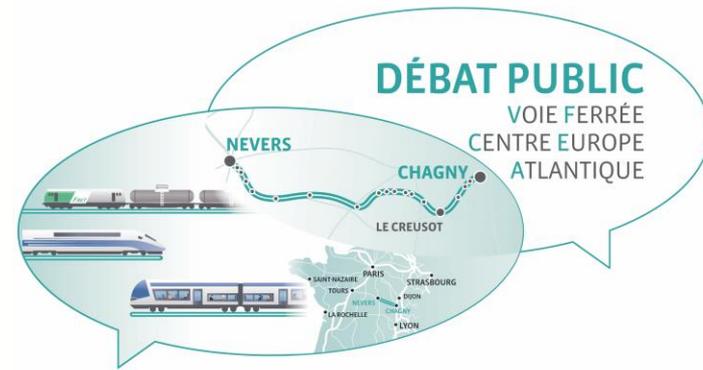
| SNCF Réseau



# Madame Adeline DORBANI

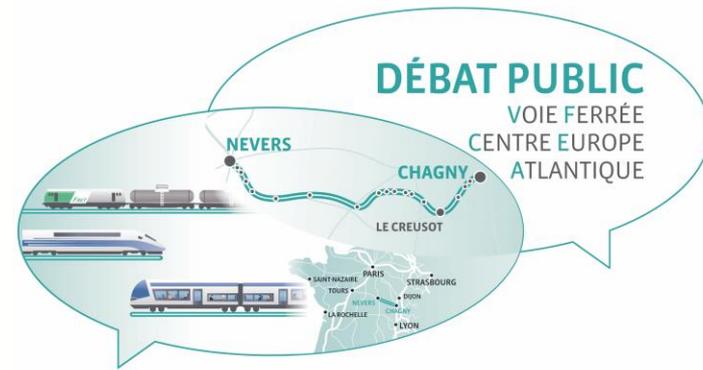
| Directrice Pôle Environnement et Développement Durable

| SNCF Réseau



# Monsieur Benoît MAILLARD

- | Expert scientifique et technique du réseau SNCF
- | SNCF Réseau



# Monsieur Antoine COSTA

- | Directeur d'agence Direction maintenance et travaux Sud-Est
- | SNCF Réseau