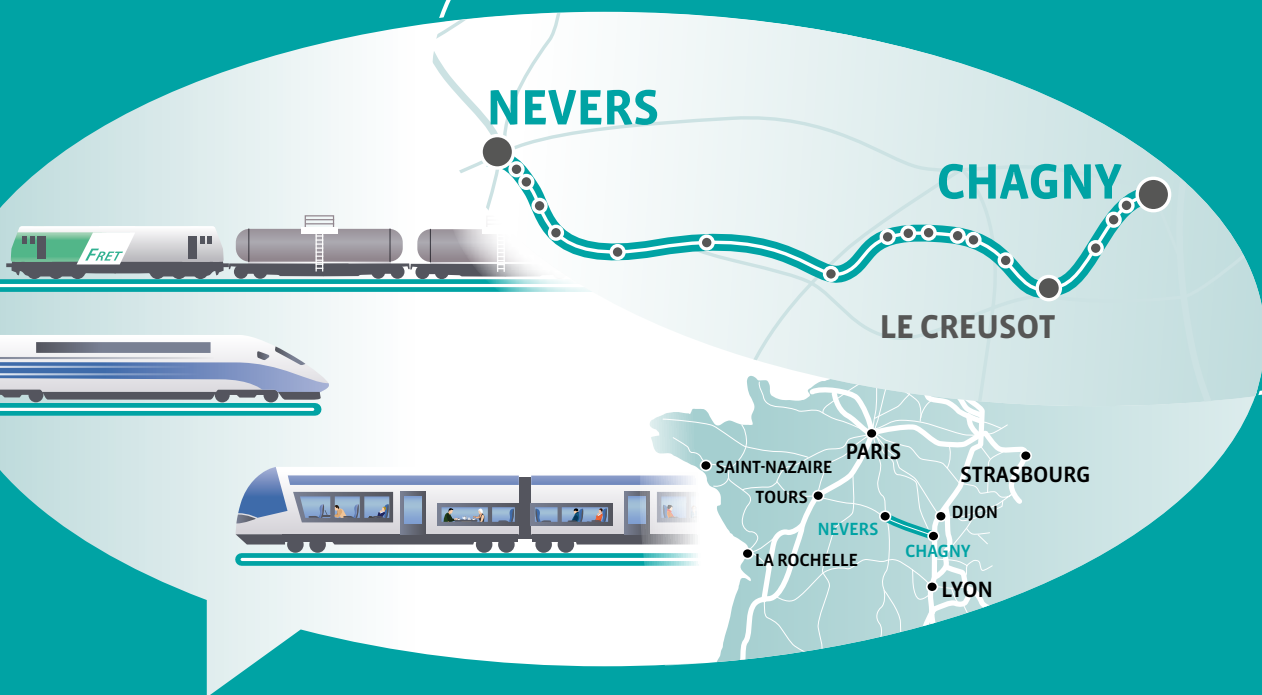


DÉBAT PUBLIC

VOIE FERRÉE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE



COMPTE RENDU

ÉTABLI PAR LA PRÉSIDENTE
DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE
DU DÉBAT PUBLIC

LE 19 MAI 2017

CE DOCUMENT EST ÉTABLI PAR LA PRÉSIDENTE ET LES MEMBRES
DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

Ilaria Casillo (Présidente)



Lucie Anizon



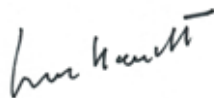
Marc d'Aubreby



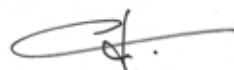
Isabelle Barthe



Dominique Hoestlandt



Christine Jean



**Vous pouvez retrouver l'intégralité des archives du débat public sur le site internet
de la Commission nationale du débat public.**

<https://vfcea.debatpublic.fr>

www.debatpublic.fr

www.debatpublic.fr/projet-voie-ferree-centre-europe-atlantique-vfcea

Directrice de la publication : **Ilaria Casillo**

Comité de rédaction : **Commission particulière du débat public avec le concours du secrétariat général**

Crédits photo : **CPDP VFCEA, SNCF Réseau, Journal de Saône-et-Loire**

Avec le concours du prestataire **État d'Esprit-Stratis**.

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

MAÎTRE D'OUVRAGE



PARTENAIRES DU PROJET

L'État, la Région Bourgogne-Franche-Comté.

Des partenaires techniques tels que la **Communauté Urbaine Creusot Montceau** sont associés à la gouvernance autour du projet.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Le projet est conçu pour proposer différents services aux voyageurs et aux acteurs du transport de marchandises et prévoit :

- **la modernisation de la ligne** Nevers-Chagny : électrification, passages à niveau, ponts, tunnel...
- **la réalisation d'une gare** de correspondance TER-TGV
- **une voie ferrée nouvelle** (raccordement) offrant un nouvel itinéraire par la gare Le Creusot-Montceau-Montchanin pour les TGV entre Strasbourg et Lyon



OBJECTIFS POUR LES VOYAGEURS

- Améliorer le confort des voyageurs
- Proposer de nouveaux itinéraires et de nouvelles correspondances TER-TGV



OBJECTIFS POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

- Relier la façade atlantique à l'Europe rhénane et centrale et les axes européens Nord-Sud de transport de marchandises



COÛT
560
millions d'euros

CHIFFRES



Croquis établis par le maître d'ouvrage représentant les solutions d'aménagement de la halte de correspondance TER-TGV

Schéma de principe de la halte en impasse

La halte en impasse, le schéma des tracés

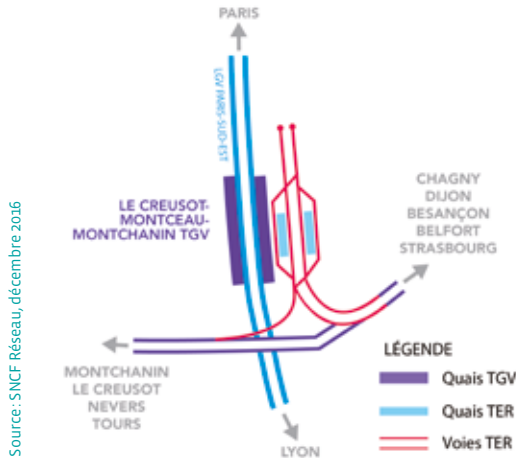
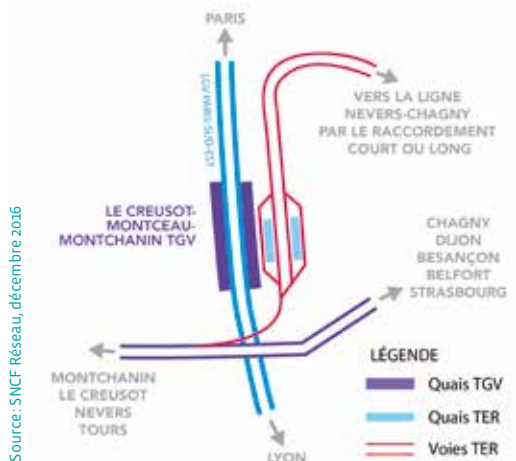


Schéma de principe de la halte de passage

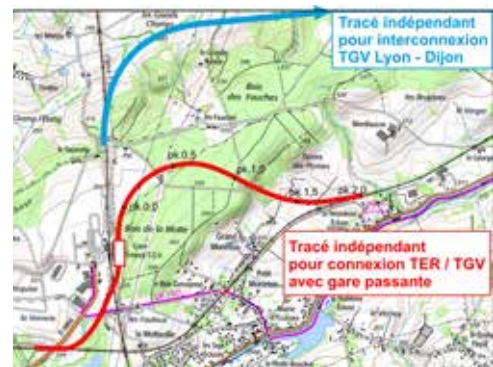
La halte de passage, associée au raccordement court, le schéma des tracés



Le « Raccordement de Nantes » a été étudié par le maître d'ouvrage, mais l'intérêt de cette fonctionnalité n'étant pas avéré, elle n'a pas été retenue dans les études de trafic. (Cf. Dossier du maître d'ouvrage, pages 32 ; 36 ; 69)

Alternative d'aménagement de la halte de correspondance proposée par la Communauté Urbaine Creusot Montceau

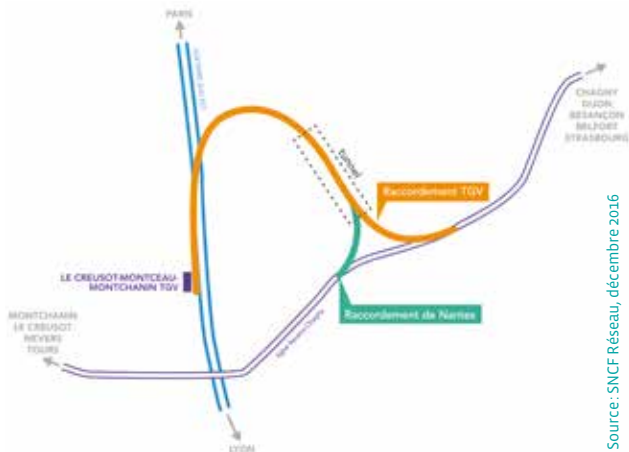
Ce croquis a été proposé par le cabinet TTK sur commande de la Communauté Urbaine Creusot Montceau (CUCM). Il représente une alternative d'aménagement de la halte de correspondance. Dans cette alternative, la halte est indépendante du type de raccordement à la ligne TGV Paris-Lyon.



Source: TTK - CUCM, février 2017

Croquis établis par le maître d'ouvrage représentant les solutions d'aménagement du raccordement à la ligne TGV Paris-Lyon et les fonctionnements des aménagements cumulés du raccordement et de la halte

Le raccordement court, le schéma des tracés



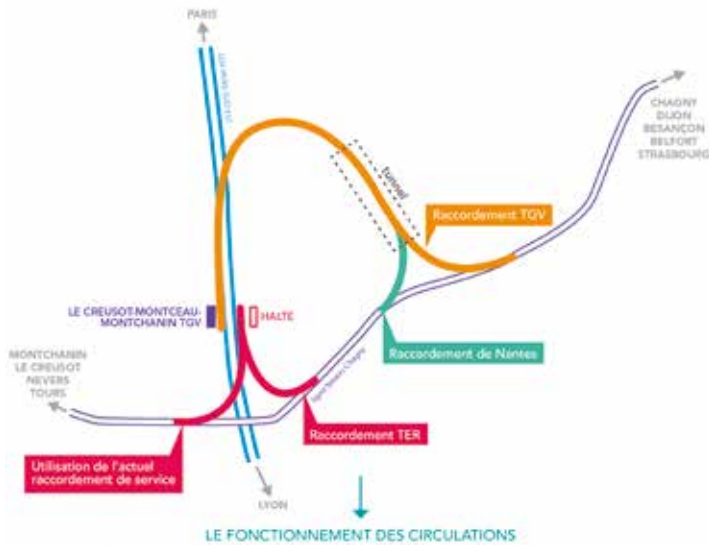
Source: SNCF Réseau, décembre 2016

Le raccordement long, le schéma des tracés



Source: SNCF Réseau, décembre 2016

Le raccordement court avec halte en impasse, le schéma des tracés

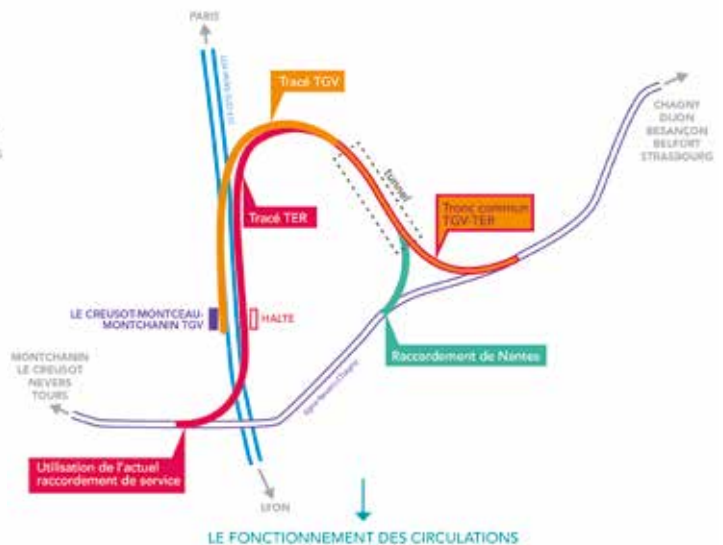


LE FONCTIONNEMENT DES CIRCULATIONS



Source: SNCF Réseau, Décembre 2016

Le raccordement court avec halte de passage, le schéma des tracés



LE FONCTIONNEMENT DES CIRCULATIONS



Source: SNCF Réseau, Décembre 2016

Le fonctionnement des circulations serait le même dans le cas d'un raccordement long.

LE DÉBAT EN QUELQUES CHIFFRES



+ de 2 255 participants
aux 40 rencontres
publiques

(15 lieux d'échange,
130 heures de débats)



5 ateliers préparatoires
6 réunions publiques
8 ateliers thématiques
3 cercles de travail



7 points d'information
4 débats mobiles
4 débats itinérants
2 conférences-débats
1 rencontre avec les riverains



Site internet

5 453 visiteurs uniques
60 questions en ligne
75 points de vue
(30 cahiers d'acteurs,
45 contributions)
113 commentaires
69 avis sur le site



Réseaux sociaux

1 094 posts Facebook,
Twitter, LinkedIn
391 abonnés Facebook
167 abonnés Twitter

PHOTO DE LA CPDP

De gauche à droite : Isabelle Barthe, Lucie Anizon, Dominique Hoestlandt, Ilaria Casillo, Marc d'Aubreby, Christine Jean



LES DATES CLÉS DU DÉBAT

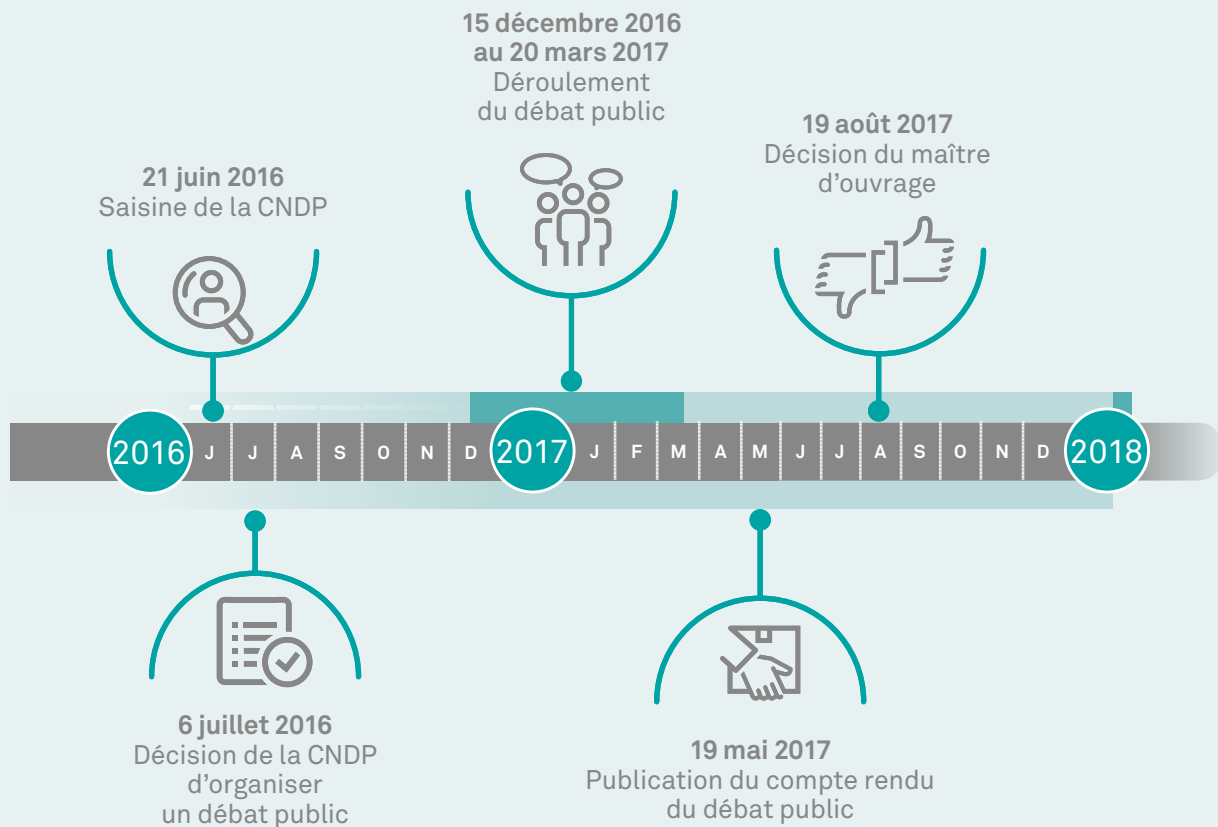


TABLE DES MATIÈRES

Fiche d'identité du projet	4
Le débat en quelques chiffres	8
1 ORGANISATION DU DÉBAT PUBLIC	13
A LA PRÉPARATION DU DÉBAT PUBLIC : UNE PÉRIODE COURTE ET INTENSE	14
1 La nomination de la commission particulière et sa composition	14
2 Le choix des prestataires	14
3 Le travail de la CPDP	15
4 Les documents du maître d'ouvrage : éléments de base d'information autour du projet	16
5 Les entretiens préalables et la cartographie des acteurs	17
6 Le travail préparatoire : une mission sur le terrain, une compréhension des enjeux du projet	18
B UNE STRATÉGIE DE PARTICIPATION ADAPTÉE AU TERRITOIRE, AU PROJET ET SES À CARACTÉRISTIQUES	20
2 DÉROULEMENT DU DÉBAT	23
A DES DISPOSITIFS CLASSIQUES MAIS NÉCESSAIRES	24
1 Des réunions publiques attendues	24
2 Les ateliers thématiques pour traiter en profondeur des enjeux	27
3 Des cercles de travail utiles pour faire émerger la position des professionnels du transport et du monde agricole	30
4 La visite terrain sur les lieux du raccordement : un moment fort du débat	31
5 Des permanences indispensables pour informer	32
6 Les débats mobiles pour aller sur les lieux du quotidien	34
B DES OUTILS INNOVANTS À GÉNÉRALISER ET DÉMOCRATISER	36
1 Des conférences-débats délocalisées, mais suivies	36
2 Des débats cartographiés sur l'application J'enparle® : une expérimentation intéressante et prometteuse	37
C DES DISPOSITIFS EXPÉRIMENTAUX À L'ÉPREUVE DU DÉBAT PUBLIC	39
1 Les débats itinérants : à la rencontre des voyageurs et des usagers des trains	39
2 Une cartothèque supplémentaire pour une meilleure compréhension des enjeux	41
3 Un kit pour des débats autonomes	41
4 Une convention avec l'Université de Bourgogne pour une analyse critique du projet et une évaluation du débat public	42
D UN DÉBAT EN LIGNE RICHE ET UNE DIVERSITÉ DES ESPACES NUMÉRIQUES D'EXPRESSION	43
1 Le site Internet régulièrement consulté : un outil indispensable	43
2 Les réseaux sociaux : premier relais d'information du débat	44
3 Un film en « motion Design » pour présenter autrement le projet et le débat	45
E UNE STRATÉGIE DE COMMUNICATION ET MOBILISATION ADAPTÉE AU CAS PAR CAS	48
1 Des supports de communication pour sensibiliser au débat	48
2 Une stratégie fine de mobilisation des publics	50
3 Des outils pour tenir le public informé tout au long du débat	51
4 Une couverture de la presse continue au niveau local et national	52

3	LE DÉBAT : SON CONTENU ET SES ENSEIGNEMENTS	57
A	LE CONTEXTE DU DÉBAT	58
1	Un débat sur un projet ancien et attendu	58
2	Le projet et sa gouvernance entre maîtrise d'ouvrage formelle et réelle	60
B	LE DÉBAT SUR LE PROJET, SON OPPORTUNITÉ ET SA PERTINENCE	60
1	Un projet pas toujours bien compris, mais très soutenu	62
2	Un consensus à géométrie variable	63
3	La difficile question du phasage	67
C	LES THÈMES DU DÉBAT	69
1	La régénération et l'amélioration ponctuelle de la ligne... Un préalable à l'électrification ?	69
2	La halte d'interconnexion	72
3	Le raccordement à la ligne TGV Paris-Lyon	77
4	Le fret : une dimension portée nationalement avec une ambition européenne	81
5	Environnement naturel et cadre de vie : des préoccupations contrastées, une mobilisation localisée	89
6	La VFCEA et ses coûts, ses financements, et ses priorités de réalisation	100
4	CONCLUSIONS GÉNÉRALES ET RECOMMANDATIONS	109
	Conclusions générales et recommandations	110
	Les principaux enseignements du débat public	112
	Recommandations : une concertation ciblée, continue et garantie	114
	ANNEXES	123
A	LES PROCÉDURES RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES AU PROJET DE LA VFCEA SI LE MAÎTRE D'OUVRAGE DÉCIDE DE LE POURSUIVRE	124
B	NOTE MÉTHODOLOGIQUE SUR LA RÉALISATION DE LA CARTOGRAPHIE DES ARGUMENTS ET DE CELLE DES POSITIONNEMENTS DES ACTEURS PROFESSIONNELS	127
C	LES ACTEURS RENCONTRÉS DANS LE CADRE DES ENTRETIENS PRÉALABLES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC VFCEA	129
D	LE BUDGET DU DÉBAT PUBLIC VFCEA	132
E	GLOSSAIRE DES SIGLES ET ACRONYMES	133



2

WC

Bogie 8

39 T

S

T



1

ORGANISATION DU DÉBAT PUBLIC

A | La préparation du débat public :
une période courte et intense **14**

B | Une stratégie de participation
adaptée au territoire, au projet et à ses
caractéristiques **20**

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

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

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

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

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

1 | La nomination de la commission particulière et sa composition

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

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

national, international et local, notamment en matière d'aménagement du territoire,

- le projet de raccordement TER-TGV et le projet de mise aux normes de la liaison Nevers-Chagny sont liés ;
- ces projets présentent des enjeux socio-économiques au niveau local comme au niveau national ;
- les enjeux environnementaux de la création de l'interconnexion TER-TGV sont significatifs ».

Lors de cette même séance, Ilaria Casillo, Vice-présidente de la CNDP, a été désignée comme présidente de la commission particulière du débat public (CPDP) chargée de l'organisation et de l'animation de ce débat. Sur proposition d'Ilaria Casillo, et après que la CNDP a lancé une consultation électronique auprès de ses membres, en raison de l'urgence du démarrage des travaux de la CPDP, la CNDP a nommé le 5 août 2016 : Lucie Anizon, Marc d'Aubreby, Isabelle Barthe, Dominique Hoestlandt, Christine Jean et Jean-Marc Rebière¹, membres de la CPDP.

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

2 | Le choix des prestataires

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

¹ Jean-Marc Rebière a démissionné de la CPDP le 25 novembre 2016.

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

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

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

3 | Le travail de la CPDP

Le travail sur le dossier du maître d'ouvrage

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



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

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

Un grand nombre de ces réunions se sont tenues en présence de représentants de SNCF Réseau afin que la CPDP leur fasse part de ses observations sur les six projets de documents qui lui ont été présentés. La fréquence de ces rencontres s'explique notamment par les délais de réalisation réduits auxquels était soumis le maître d'ouvrage, ainsi que par le souci de la commission de garantir aux acteurs et au public un document compréhensible, complet, transparent, accessible qui montre de manière claire et intelligible toutes les particularités d'un projet pluridimensionnel et multiscalair², tel que celui de la VFCEA. Ainsi, lors de sa séance plénière du 7 décembre 2016, la CNDP a salué la qualité du travail effectué et a considéré ces documents comme suffisamment complets pour être soumis au débat public.

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

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

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

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

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

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

Au total, près de 2 700 dossiers ont été diffusés.

La synthèse du dossier du maître d'ouvrage

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



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



La synthèse du dossier du maître d'ouvrage

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

De même que pour le DMO, ce document était consultable et téléchargeable sur le site Internet du débat et disponible à la « Maison du débat ». Plus de 2 500 exemplaires ont été distribués lors des différentes rencontres : réunions publiques, conférences-débats, ateliers thématiques, cercles de travail, débats mobiles, points d'information, débats itinérants, etc. et envoyés à tous ceux qui en ont fait la demande.

Les études préliminaires du maître d'ouvrage

Suite à la demande de la CPDP, le maître d'ouvrage a mis à disposition du public les études préliminaires datant de 2013 et 2014. Elles ont été mises en ligne sur le site

Internet du débat à partir du 16 novembre 2016. Ces documents de référence sur lesquels s'est appuyé le maître d'ouvrage pour l'élaboration de son projet et la rédaction de son dossier apportent des éclairages sur certains aspects de celui-ci (études de trafic, bilan socio-économique, etc.).

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

5 | Les entretiens préalables et la cartographie des acteurs

En amont du débat, la CPDP a rencontré un certain nombre d'acteurs européens (Agence Européenne du Rail, représentants des corridors européens de fret ferroviaire, etc.), nationaux (Agence Française du Rail, Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), etc.), régionaux (CESER Bourgogne-Franche-Comté, Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de la Nièvre, etc.) et locaux (Organisation de défense et de gestion de l'appellation Santenay, Bourgogne Nature, etc.). De septembre 2016 jusqu'au lancement du débat, 80 personnes représentant 56 institutions ou organismes concernés ou intéressés par le projet ont été rencontrées : parlementaires, services de l'État, collectivités territoriales, associations, organismes socio-économiques, universités, autorités portuaires, etc. (Cf. Annexe C, page 129).

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



Visite de terrain,
30 novembre 2016



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

Deux visites de terrain

La CPDP a demandé au maître d'ouvrage d'organiser pour la commission une visite de terrain, qui s'est tenue le 21 septembre 2016. La première partie de la journée a été consacrée à la visite des lieux où pourrait être réalisée l'une des deux variantes de raccordement proposées par SNCF Réseau dans son projet. La CPDP a ensuite effectué le trajet entre Chagny et Nevers en TER (Transport express régional), en compagnie du maître d'ouvrage. La CPDP a ainsi pu parcourir le périmètre potentiellement impacté par le raccordement, identifier les habitations situées sur le tracé et les entités paysagères, tels que les massifs forestiers, les surfaces agricoles ou l'étang de Montaubry. Elle a également pu se rendre compte

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

Afin de préparer les supports cartographiques du débat, la CPDP, accompagnée de ses prestataires et du maître d'ouvrage, a souhaité se rendre une seconde fois sur les lieux envisagés par SNCF Réseau pour la réalisation du raccordement de la ligne LGV (Ligne à grande vitesse) Paris-Lyon à la ligne TER Nevers-Chagny. Cette deuxième visite, qui s'est tenue le 30 novembre 2016, a permis d'identifier six principaux points d'intérêt permettant d'élaborer le parcours et la visite de terrain à effectuer avec le public lors du débat.

Atelier préparatoire,
Écuisses, 23 novembre 2016



Cinq ateliers préparatoires

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



Atelier préparatoire
avec les acteurs du fret,
Paris, 6 décembre 2016

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

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

Un quatrième atelier, organisé aussi le 22 novembre

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

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

La présentation des modalités au COPIL

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

Identification des entreprises utilisatrices du fret

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

Le questionnaire d'avant-débat

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

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

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

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

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

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

Le projet VFCEA présente deux caractéristiques :

- Il présente différentes fonctionnalités qui mobilisent chacune une échelle propre : la modernisation de la ligne Nevers-Chagny et son électrification, qui concernent le trafic de marchandises et dans une moindre mesure

le trafic voyageur local, la réalisation de la gare d'interconnexion au Creusot – Montceau – Montchanin TGV, dont les impacts touchent une échelle locale et régionale, et le raccordement de la ligne TGV Rhin-Rhône à la LGV LN1, qui concerne une échelle nationale. La CPDP a donc élaboré une stratégie tenant compte de la diversité des échelles, des enjeux et des impacts du projet.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

viticulteurs) ont eu lieu à Nevers, Chalon-sur-Saône et Santenay, afin d'aborder plus en profondeur les impacts que le projet pourrait ou non avoir sur leur activité.

La CPDP a tenu sept points d'information et quatre débats mobiles sur les lieux de vie du quotidien (marchés, gares, centres commerciaux etc.) ; cette modalité permet en effet aux usagers et aux habitants de recueillir de l'information, poser des questions, exprimer des avis en fonction de leurs disponibilités et emplois du temps.



2

DÉROULEMENT DU DÉBAT

- A** | Des dispositifs classiques mais nécessaires **24**
- B** | Des outils innovants à généraliser et démocratiser **36**
- C** | Des dispositifs expérimentaux à l'épreuve du débat public **39**
- D** | Un débat en ligne riche et une diversité des espaces numériques d'expression **43**
- E** | Une stratégie de communication et mobilisation adaptée au cas par cas **48**

A | DES DISPOSITIFS CLASSIQUES MAIS NÉCESSAIRES



1 | Des réunions publiques attendues

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

LE CREUSOT 15 DÉCEMBRE 2016



Réunion publique de lancement

19 H 45 – 22 H 45

270
participants dont
70 via
la retransmission
en direct
streaming

La réunion d'ouverture du débat a vu un grand nombre d'élus de Saône-et-Loire, notamment de la Communauté Urbaine Creusot Montceau (CUCM) prendre la parole et apporter leur soutien au projet de VFCEA. De nombreux citoyens, de représentants d'organismes de la société civile et d'étudiants étaient également présents à ce rendez-vous lors duquel les modalités et les thèmes du débat public ont été présentés par la CPDP et les principaux aspects du projet exposés par le maître d'ouvrage.

NEVERS 5 JANVIER 2017

Réunion publique générale

19 H 00 – 22 H 00

100
participants

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



DIJON 27 JANVIER 2017

Réunion publique thématique

« Phasage et faisabilité financière et économique du projet »

19H00 – 22H00

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



50
participants

MONTCHANIN 9 FÉVRIER 2017

Réunion publique générale

19H00 – 22H00

Lors de cette réunion, la CPDP a en premier établi un point d'étape sur l'avancement du débat et les principales interrogations et réflexions exprimées sur le projet VFCEA. Ensuite, Alain SAUVANT, professeur d'économie des transports (Ecole Nationale des Ponts et chaussées), expert invité par la CPDP, a apporté son regard critique sur le projet et notamment son bilan socio-économique, ce qui a permis au public d'avoir un éclairage nouveau et d'enrichir sa réflexion.



120
participants

NEVERS 13 MARS 2017

Réunion publique de restitution

19H00 – 22H00

35
participants

Les principaux acteurs institutionnels, représentants de la société civile et élus du territoire étaient présents à cette dernière réunion publique dans la Nièvre. La CPDP a restitué de manière synthétique et analytique les principaux arguments et positions qui ont été portés dans le cadre du débat. Elle a dressé les premiers apports du débat, les principaux questionnements et points de vigilance. Quant au maître d'ouvrage, il a présenté les résultats de son expertise complémentaire réalisée sur la régénération et l'amélioration ponctuelle de la ligne, puis livré une première analyse sur la variante de la halte d'interconnexion proposée par la CUCM. Il a également apporté des précisions sur le traitement des passages à niveau. Le Vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté a dressé un panorama précis des actions de la Région concernant la desserte TER du territoire ainsi que sur le schéma de financement du projet VFCEA. Enfin, les responsables élus, les représentants d'institutions et des associations et plus généralement le public ont aussi pu s'exprimer sur les enseignements qu'ils tiraient du débat.



LE CREUSOT 14 MARS 2017



Réunion publique de clôture

19H00 – 23H30

220
participants

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

2 | Les ateliers thématiques pour traiter en profondeur des enjeux



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

NIÈVRE 16, 17 ET 18 JANVIER 2017



Decize, Luzy, Nevers

18 H 30 – 21 H 00

Sur la base de la présentation du projet par le maître d'ouvrage et de cartes du projet, les représentants d'associations de la société civile, ainsi que les usagers, les cheminots et les riverains présents aux ateliers ont pu faire état de leurs craintes et attentes envers le projet. Le besoin de fiabilité et de pérennité de la ligne pour la desserte et le développement local a été pointé, tout comme les différents effets et impacts environnementaux des aménagements prévus par le projet.

50
participants
sur les 3 dates

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

SAÔNE-ET-LOIRE 15 FÉVRIER 2017

Torcy

18 H 30 – 21 H 00

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

37
participants



CÔTE-D'OR
16 FÉVRIER 2017



Beaune

18 H30 – 21 H00

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

15
participants

ÉCUISSSES 28 JANVIER 2017



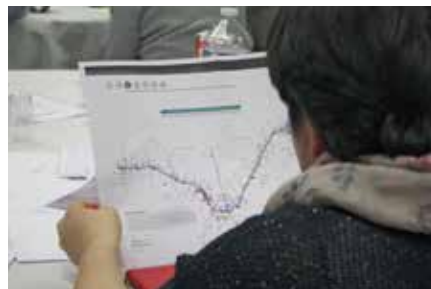
« Impacts environnementaux et humains des différents scénarii de raccordement envisagés entre la LGV Paris – Lyon et la ligne Nevers – Chagny »

14 H00 – 19 H00

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

110
participants

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



AUTUN 6 FÉVRIER 2017



« Effets du projet sur la desserte d'Autun »

18H30 – 21H00

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

50 participants

LE CREUSOT 7 FÉVRIER 2017

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

18H30 – 21H00

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

50 participants



MÂCON 14 FÉVRIER 2017

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

18H30 – 21H00

Cet atelier était dédié à la fonctionnalité proposée à travers le raccordement entre la ligne classique et la LGV, ainsi qu'à ses effets sur le trafic national des TGV. Le public s'est peu mobilisé pour cette rencontre, néanmoins plusieurs élus de la CUCM étaient présents, ainsi que des représentants de la Région et de l'État. Les étudiants du Master TMEC de l'Université de Bourgogne ont, pour leur part, présenté les résultats de leur travail d'analyse critique du projet de VFCEA, mettant notamment en avant les territoires fonctionnel et institutionnel sur lesquels ce projet s'inscrit.

30 participants





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

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

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

NIÈVRE 23 JANVIER 2017



30

participants

Nevers

18 H 30 – 21 H 00

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

SANTENAY 1^{ER} FÉVRIER 2017



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

18 H 30 – 21 H 00

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

60

participants

SAÔNE-ET-LOIRE 2 FÉVRIER 2017



Chalon-sur-Saône

18 H 30 – 21 H 00

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

15

participants



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



ÉCUISSES 28 JANVIER 2017



11 H00 – 14 H00

De nombreux citoyens, riverains et élus, ainsi que des étudiants du Master TMEC de l'Université de Bourgogne, ont participé à cette visite terrain sur les lieux où le raccordement et la halte d'interconnexion se réaliseraient si le projet était poursuivi. Accompagné d'un paysagiste, le maître d'ouvrage a pu expliquer in situ ces aménagements et répondre aux remarques et questions des citoyens sur ces aménagements et leurs impacts environnementaux. La visite s'est terminée par un buffet campagnard, suivi d'un atelier spécifique³.

110
participants

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

5 | Des permanences indispensables pour informer pour informer



LE CREUSOT 19 DÉCEMBRE 2016



130

Visiteurs du stand



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

18 H 30 – 21 H 00

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

DECIZE 20 DÉCEMBRE 2016



Foire, puis Gare de Decize

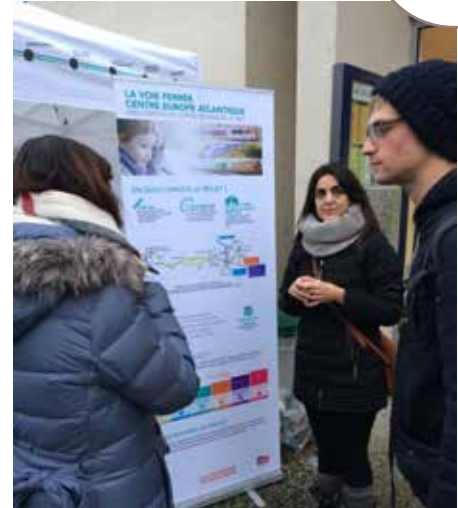
Sur la foire, quelques personnes ont souhaité déposer une contribution. Lors des échanges, les discussions dérivèrent facilement sur le sujet de la SNCF en général. Beaucoup d'autres ne se sentaient pas concernées par le projet alors qu'elles habitaient Decize. À la gare, compte tenu d'une faible fréquence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

70

Visiteurs du stand

NEVERS 21 DÉCEMBRE 2016

160

Visiteurs
du stand

Gare de Nevers, puis Centre commercial Colbert 2

18H30 – 21H00

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

IMPHY 22 DÉCEMBRE 2016

30

Visiteurs
du stand

Marché extérieur

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

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



MONTCHANIN 8 FÉVRIER 2017



Marché

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

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

50
Visiteurs
du stand

CHAGNY 12 FÉVRIER 2017

Marché

Souvent informées sur le projet par les médias, de nombreuses personnes se sont renseignées sur les caractéristiques du projet et sur les rendez-vous du débat public. Plusieurs ont souhaité déposer une contribution écrite, souvent en soulignant l'intérêt de la halte d'interconnexion TER-TGV pour les voyageurs et celui de l'électrification de la ligne dans un espoir de report modal de la route vers le rail. Cependant ils ont également exprimé des craintes sur les impacts environnementaux d'une intensification du trafic ferroviaire.



60
Visiteurs
du stand

MARMAGNE 22 FÉVRIER 2017

14
Visiteurs
du stand**Maison des Associations et halte TER**

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



MESVRES 23 FÉVRIER 2017

Mairie et halte TER

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

9
Visiteurs
du stand

B | DES OUTILS INNOVANTS À GÉNÉRALISER ET DÉMOCRATISER

1 | Des conférences-débats délocalisées, mais suivies



PARIS 9 JANVIER 2017

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

19H00 – 21H30

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



133
participants dont
83 via
la retransmission
en direct
streaming

LYON 24 JANVIER 2017



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

19H00 – 21H30

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

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

120
participants dont
77 via
la retransmission
en direct
streaming

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

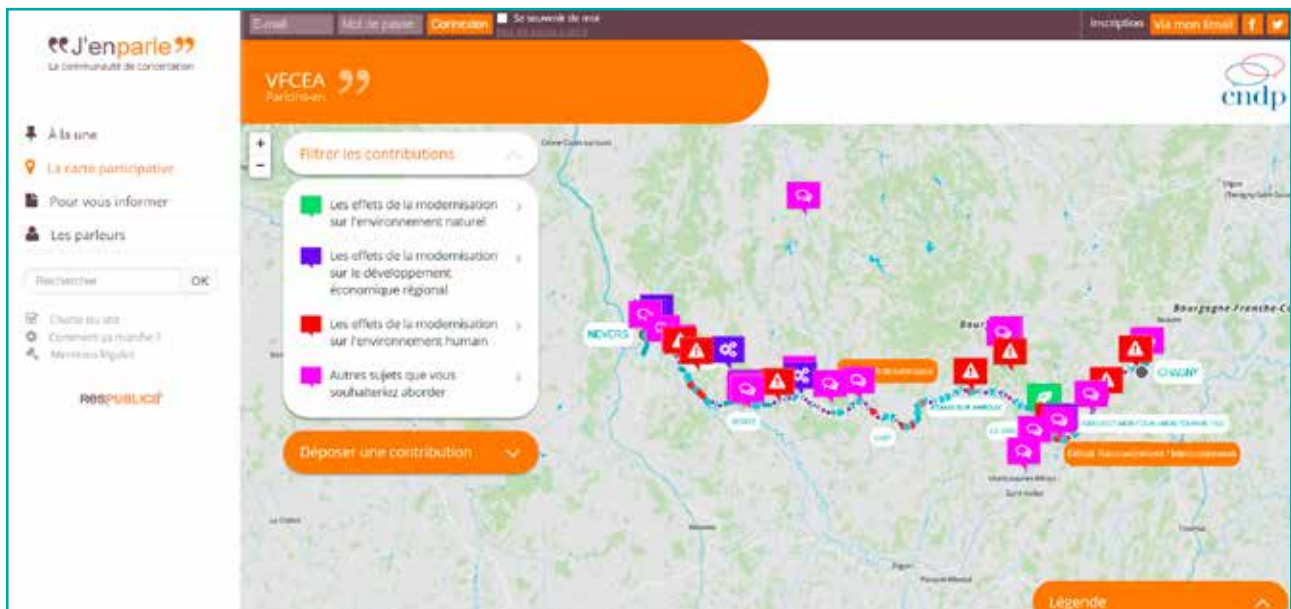
Dans sa volonté d'innover, de diversifier les modalités de participation, de toucher tous les publics et de créer une communauté du débat, la commission a souhaité s'appuyer sur l'application J'enparle®. Outil de débat en ligne innovant, inspiré des réseaux sociaux, il permet de mettre en débat facilement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

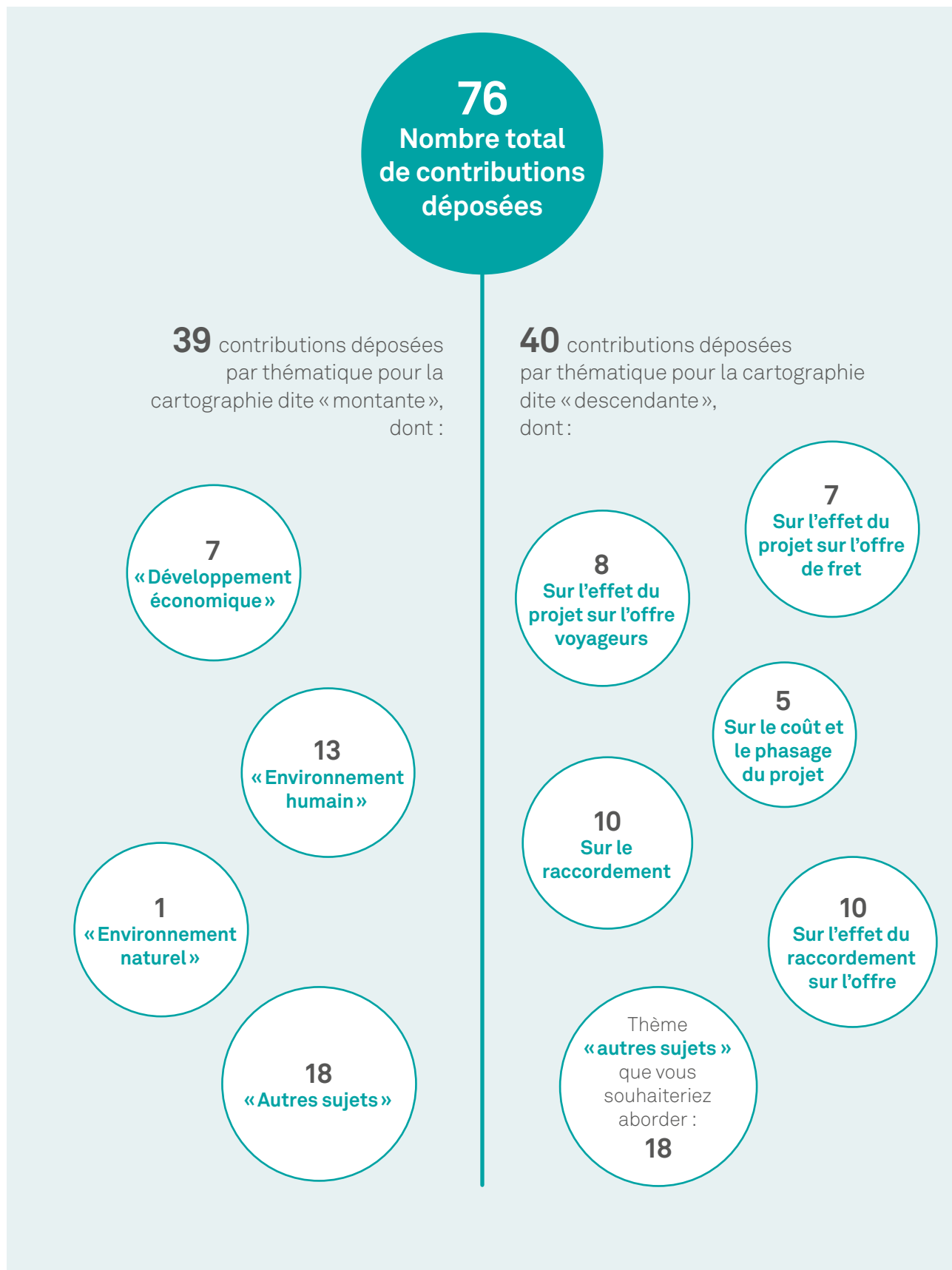
L'utilisation de J'enparle® s'est structurée, pour ce qui est de ce débat public, autour de deux approches.

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

Enfin, les internautes avaient la possibilité de proposer eux-mêmes une, voire plusieurs thématiques, qui n'avaient pas été identifiées initialement par la CPDP.

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





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

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

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

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

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

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



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

NEVERS - DIJON 6 JANVIER 2017



DÉPART À 11 H 32 – ARRIVÉE À 13 H 55

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

Personnes atteintes :

50

STRASBOURG - LYON 11 JANVIER 2017

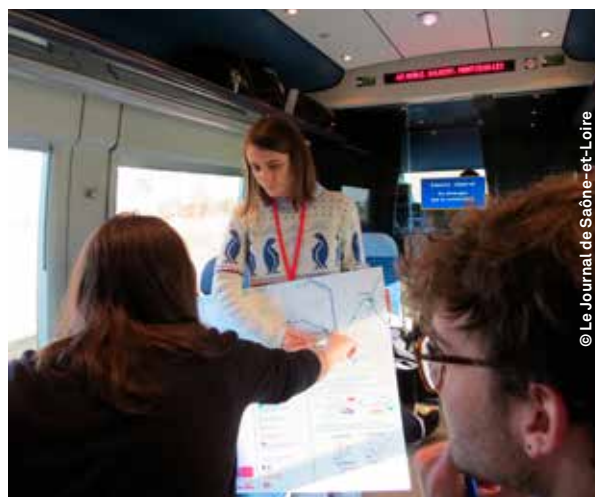


DÉPART À 11 h 13 – ARRIVÉE À 15 h 26

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

Personnes atteintes:
100

MONTCHANIN - PARAY-LE-MONIAL 19 JANVIER 2017



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

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

Personnes atteintes:
30

2 | Une cartothèque supplémentaire pour une meilleure compréhension des enjeux

Des cartes fixes pédagogiques

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

Une carte des points d'intérêt

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

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

3 | Un kit pour des débats autonomes

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



Un riverain qui consulte le livret de la visite terrain établi par la CPDP

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

Ce kit du débat, téléchargeable sur le site Internet du débat, a été envoyé à l'ensemble des partenaires du débat, notamment les établissements scolaires (collèges, lycées) du territoire, et a été testé lors d'une conférence-débat, organisée à la Maison des Sciences de l'Homme de l'Université de Bourgogne, par l'Association Étudiante des Géographes (AEGD).

Toutefois, il ne semble pas avoir été utilisé par les autres acteurs du territoire. La forte technicité de certains des sujets et l'absence de personnes compétentes pour répondre à leurs interrogations ont rendu compliqué son utilisation, comme l'a confirmé l'évaluation du débat réalisée par les étudiants de l'Université de Bourgogne associés à la démarche.

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

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

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

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



Les étudiants devant la Maison du débat

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



Atelier avec les étudiants de l'Université de Bourgogne, Dijon, 27 janvier 2017

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



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

1 | Le site Internet régulièrement consulté : un outil indispensable

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

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

dès cette date, le public avait accès :

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

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

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

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

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

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

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

Chiffres clés



Site disponible dès le **22 novembre 2016**



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



235 documents PDF et **104** actualités publiés



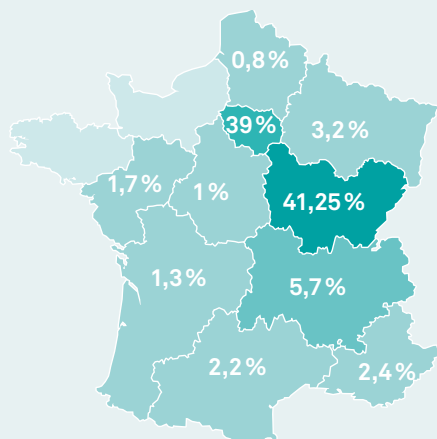
5453 visiteurs uniques dont femmes : 39 % ; hommes : 61 %



41 822 pages vues

Durée moyenne des visites : **5 min 33**

Origine géographique des internautes



Source des visites

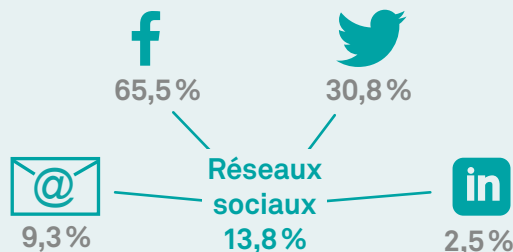
Moteurs de recherche : **29,5%**

Sites référents : **21,8%**

Site CNDP : **46%**

Forum Lineoz : **14,4%**

Visites directes : **26%**



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

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

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

Twitter

167 personnes se sont abonnées au compte Twitter [@Debat_VFCEA](https://twitter.com/Debat_VFCEA). 756 messages ont été diffusés par la commission sur ce réseau, incluant 354 médias (photos, illustrations, vidéos). Six réunions publiques

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

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

Facebook



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

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

LinkedIn

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

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

Les sites de partage de médias

Les photos, les enregistrements audio et vidéo des différents rendez-vous du débat ont été partagés

respectivement sur les sites Flickr, Soundcloud et Dailymotion. Ces contenus apparaissent également sur le site internet du débat.

- **Flickr** : 818 photos ont été publiées dans 32 albums photos correspondant à autant de rendez-vous du débat, sur le compte Flickr de la Commission nationale du débat public : <https://www.flickr.com/photos/cndpdebatpublic/albums>. Ces albums totalisent 1 626 vues.

- **Dailymotion** : 3 réunions publiques ont été filmées. Ces enregistrements sont disponibles sur le compte Dailymotion de la CNDP (<http://www.dailymotion.com/debatpublic>). Les 29 séquences vidéo ainsi diffusées totalisent près de 600 vues, soit environ 20 vues par séquence.

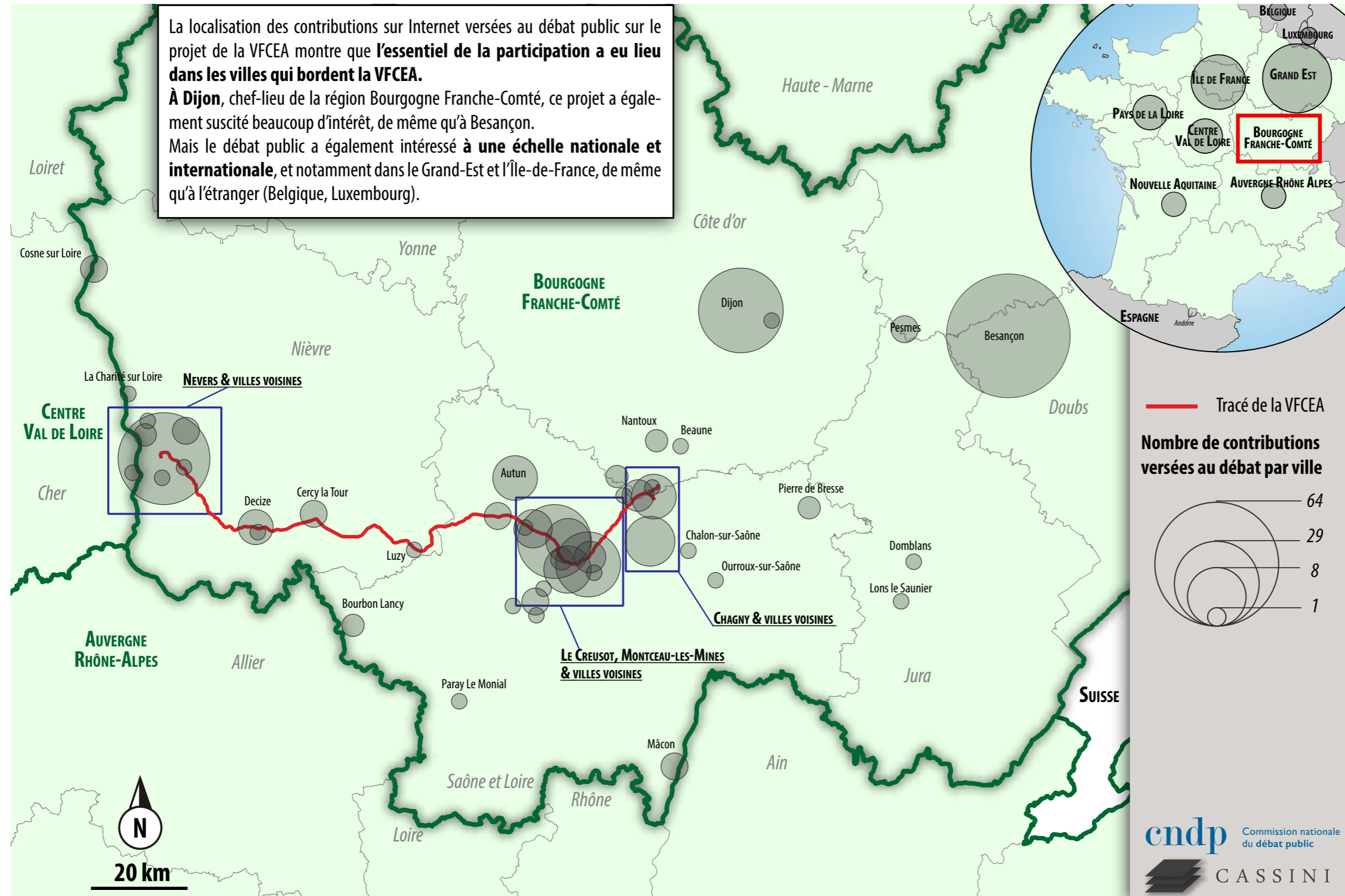
- **Soundcloud** : 20 événements ont été enregistrés pour diffusion audio *via* le compte Soundcloud de la CNDP (<https://soundcloud.com/cndpdebatpublic>) et publication dans les archives des réunions publiques et des ateliers. Ces enregistrements comptent 22 écoutes par fichier en moyenne.

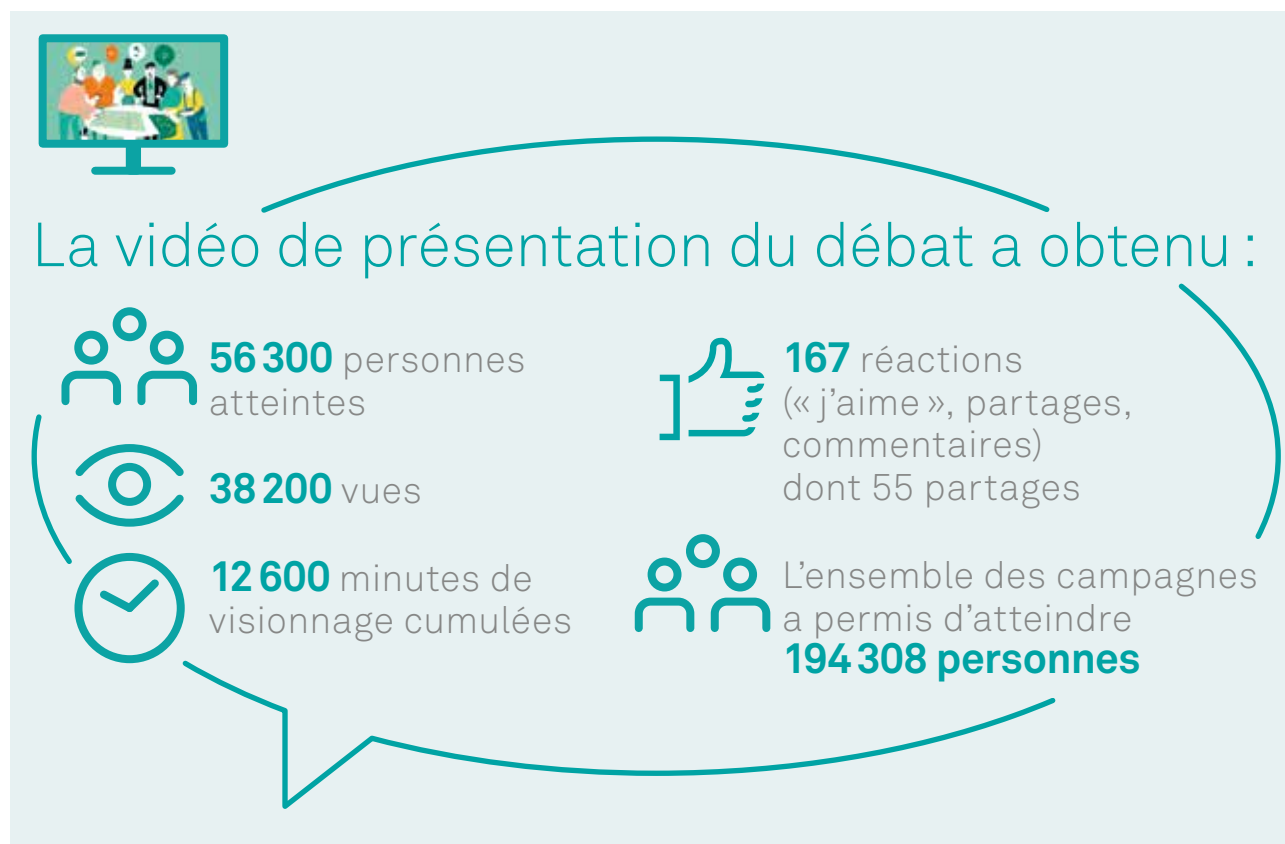
3 | Un film en « motion Design » pour présenter autrement le projet et le débat

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



Cartographie de la participation au débat public sur Internet





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

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

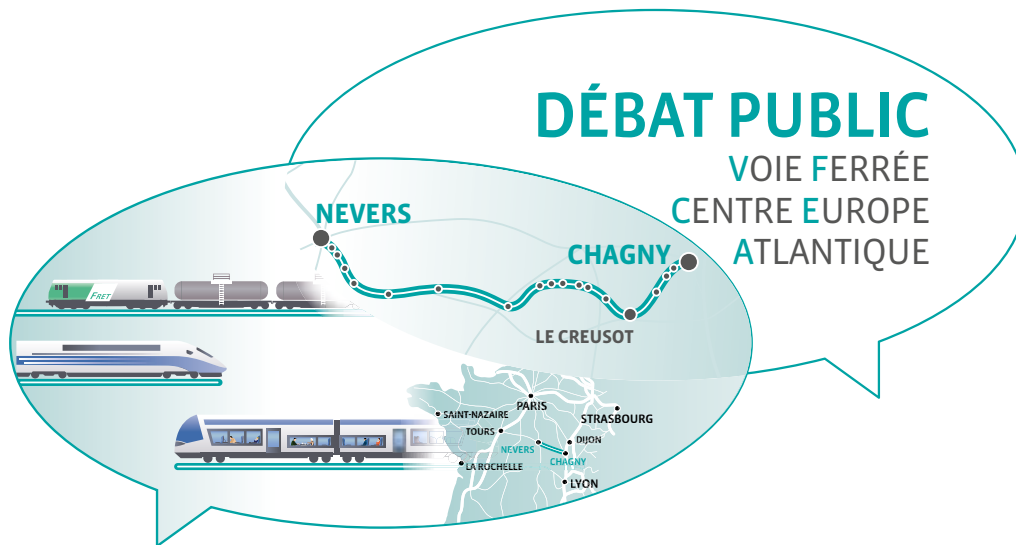
1 | Des supports de communication pour sensibiliser au débat

Pour informer sur la tenue du débat, la commission a produit des supports de communication adaptés à différents usages. En effet, ces supports n'ont pas été uniquement utilisés par la commission, puisqu'elle a sollicité les collectivités locales du territoire, les

administrations, les associations et les acteurs économiques concernés pour relayer l'information. Ceux-ci ont reçu un kit de communication web composé du dépliant et de la bannière web du débat, de l'affiche et du tract des réunions publiques. Tous ces outils de communication ont visé à diffuser l'information sur tout le territoire du projet.

L'identité visuelle du débat

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



de permettre au public de reconnaître et d'identifier facilement toute communication relative au débat.

Le visuel créé permet d'identifier la nature du projet soumis au débat et fait référence au territoire concerné :

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

Un dépliant pour présenter le débat

Édité à 5 500 exemplaires, le dépliant présentait de façon synthétique, d'une part, les principes du débat public, le rôle de la CPDP, les différents moyens d'information et de participation du public, le calendrier des rencontres publiques, les grands enjeux du projet et, d'autre part, une carte du projet et de ses principales caractéristiques.

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

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

Des supports adaptés aux débats itinérants

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

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



Quelques-uns des supports conçus pour les débats itinérants

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

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

La Maison du débat : une présence fixe sur le territoire



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

2 | Une stratégie fine de mobilisation des publics

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

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

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

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

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

L'envoi de courriers électroniques aux chefs d'entreprise

En sus de l'envoi de SMS, la CPDP a envoyé un mail à 1 000 chefs d'entreprises des départements de la Nièvre et de Saône-et-Loire les conviant aux cercles de travail sur « les enjeux économiques du fret ferroviaire pour le tissu productif régional » afin de traiter en profondeur ces enjeux et comprendre comment les différents aspects du projet les prennent en compte.

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

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

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

Newsletters

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

Envois de courriers électroniques

Une liste des coordonnées de 1 000 acteurs du territoire a été constituée en amont du débat et enrichie jusqu'à sa clôture. Elle comprend des collectivités territoriales, des chambres consulaires, des fédérations professionnelles et syndicats, des partis politiques, des entreprises ainsi que des participants qui se



Les cahiers d'acteurs édités lors du débat public

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

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



Une citoyenne lit le journal du débat

Le journal du débat

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

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



Un panel d'articles issus de la revue de presse de la CPDP

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

De fait, tous les rendez-vous du débat public ont été annoncés et couverts pendant ces trois mois de débat. La commission note que le suivi du débat a été très soutenu de la part des principaux médias de Bourgogne : *Le Journal du Centre*, *Le Journal de Saône-et-Loire*, *Le Bien Public* et *France 3 Bourgogne*. Trois médias économiques régionaux ont systématiquement annoncé les rendez-vous du débat et traité le sujet : *Le Journal du Palais*, *Traces écrites news* et *Ecodocs21/71*.

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

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

Des contacts privilégiés entre la CPDP et la presse ont été noués tout au long du débat afin d'informer le public de manière systématique et continue sur le calendrier des rencontres, les modalités et l'actualité du débat. En complément de ce travail, un dispositif d'achat d'espaces a été mis en place avec des médias régionaux pour annoncer les deux premières réunions publiques (*Le Journal de Saône-et-Loire*, *le Journal du Centre*) et les rendez-vous dans la Nièvre (*Nevers FM*). Plus de 1 600 journalistes ont été sensibilisés, appartenant pour 38 % aux médias régionaux, 24 % aux médias thématiques (transports, économie, environnement et agricole), 21 % aux médias nationaux traditionnels ou avec des rédactions locales et 17 % à la presse des collectivités et municipale.

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

Le dossier de presse : support de référence des journalistes

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

Des communiqués de presse pour les grands rendez-vous

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



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

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

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

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

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

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



7 interviews par des radios régionales ou nationales avec une édition régionale :



2 interviews par une agence de presse nationale :



3 interviews par des chaînes nationales avec une édition régionale :



2 interviews par deux sites d'actualité économique régionale :



Des retombées presse, web et audiovisuelles en nombre

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

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

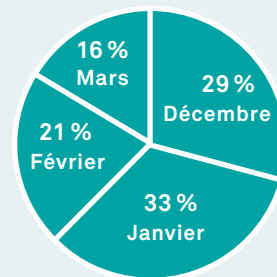
46 retombées, soit 30 % des retombées recensées, sont issues du **web** : elles émanent de sites d'actualités locales et de médias en ligne français, mais aussi de sites d'actualités économiques ;

16 retombées, soit 11 % des retombées recensées, sont liées à une diffusion dans des **éditions régionales de radios nationales ou locales** (édition bourguignonne de France Bleu, Radio Morvan et Fréquence Plus) ;

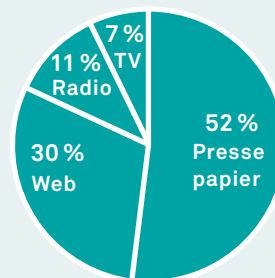
10 retombées, soit 7 % des retombées recensées, ont été obtenues grâce à une diffusion dans des **éditions régionales de chaînes de télévision nationales** (France 3 Bourgogne).

Répartition mensuelle en volume des retombées

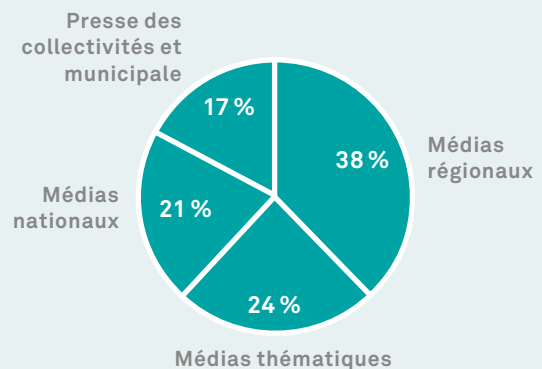
(tous supports confondus)

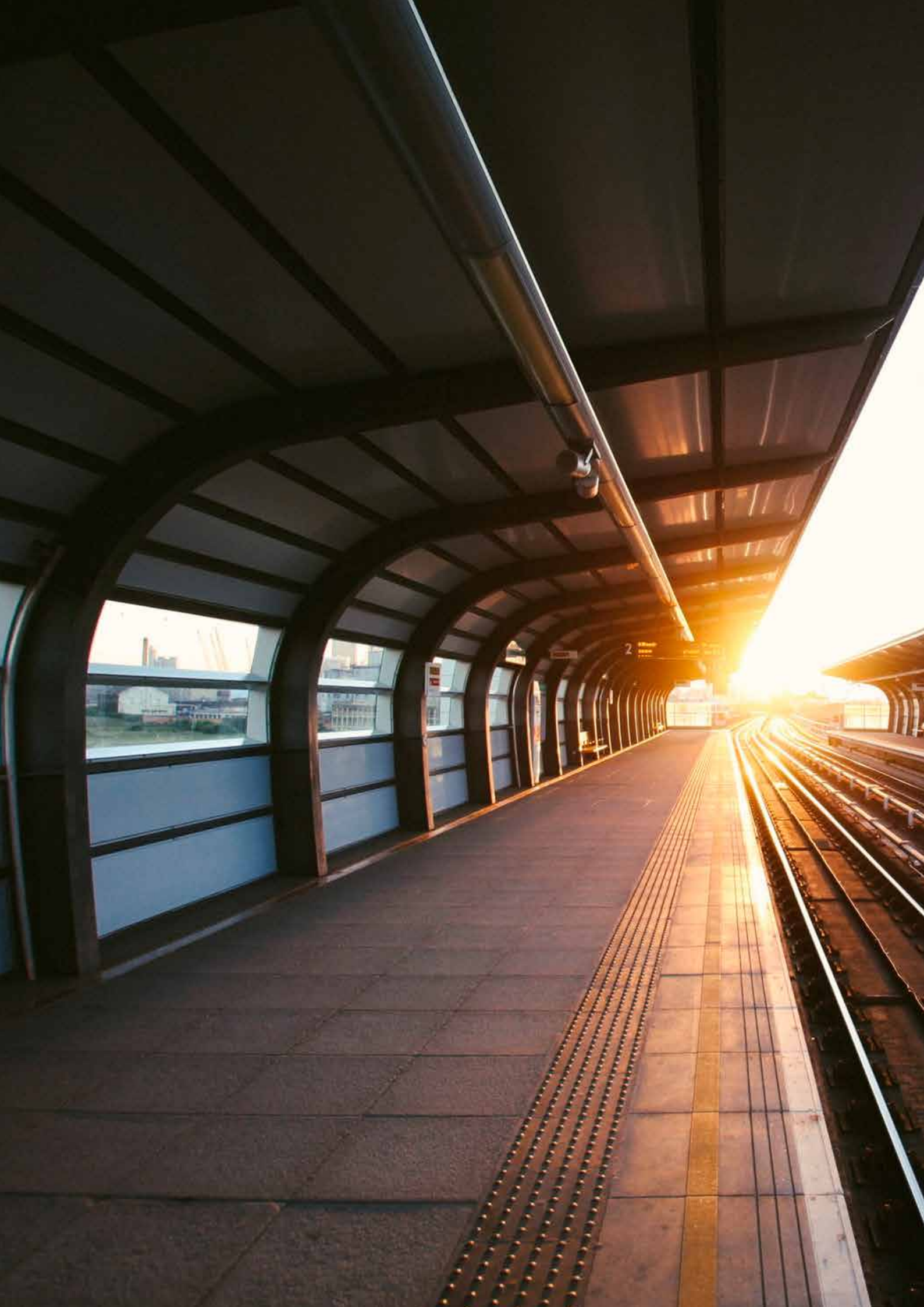


Les retombées médias par type de supports



Les journalistes sensibilisés au débat par type de média





3

LE DÉBAT : SON CONTENU ET SES ENSEIGNEMENTS

A Le <u>contexte</u> du débat	58
B Le débat sur le projet, son opportunité et sa <u>pertinence</u>	60
C Les <u>thèmes</u> du débat	69

A | LE CONTEXTE DU DÉBAT

Le débat public sur le projet VFCEA - Voie ferrée centre Europe atlantique - s'insère dans un contexte et une conjoncture particuliers qui en ont déterminé le déroulement.

Tout projet soumis à débat public a une histoire propre qui détermine la manière dont il s'est progressivement constitué au sein d'un territoire. De la même manière, chaque projet a une gouvernance et un contexte décisionnel qui auront un poids non négligeable et dont il faut tenir compte lors de la conception et l'organisation du débat public.

Cette partie vise donc à décrire le contexte - territorial, politique et décisionnel - dans lequel ce débat public a pu prendre forme ainsi qu'à présenter la manière dont ce contexte a pu être pris en compte par la commission particulière du débat public (CPDP).

1 | Un débat sur un projet ancien et attendu

Le projet VFCEA est un projet très ancien dont les premières propositions remontent à la fin des années 1990. Ce projet est né initialement comme une transversale Est-Ouest évitant la région Parisienne (notamment, mais pas exclusivement, pour le trafic fret) et, comme l'ont indiqué certains participants au débat public, c'est cet aspect du projet qui a déterminé son appellation de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique, désignant ainsi cet axe ferroviaire ayant vocation à relier la façade atlantique de la France avec l'Europe centrale.

« Au fil du temps, c'est un projet qui a évolué.

Il inclut maintenant la création d'une gare TER au droit de la gare TGV du Creusot et la réalisation d'un raccordement ferroviaire entre les deux infrastructures

Réunion publique de lancement
Le Creusot, 15 décembre 2016



permettant aux TGV Nantes/Lyon et Strasbourg/Marseille d'utiliser la VFCEA et la LGV Sud Est.»

– Citation du *Cahier d'Acteurs Association pour la promotion de la VFCEA*, publié le 24 février 2017, page 2.

« L'objectif du projet, à l'origine, c'était l'électrification de la voie ferrée Centre Europe Atlantique, la mise au gabarit, mais les réflexions ont évolué, et les échanges ont fait bouger les lignes pour la faire évoluer. » – Citation du Verbatim de la Réunion publique de lancement, Le Creusot - 15 décembre 2016, lignes 784-786.

L'inscription du projet dans le temps long explique l'ajout d'autres aspects au projet initial (raccordement des liaisons Rhin-Rhône sur la LGV Paris-Lyon et création d'une halte-gare d'interconnexion TER/TGV au Creusot-Montceau-Montchanin TGV). L'ajout de ces aménagements a été pointé par des participants comme une marque d'éloignement des intentions originelles, en mesure de mettre le projet en difficulté.

De manière générale, la dimension ancienne du projet a été évoquée à plusieurs reprises pendant le débat notamment par les soutiens du projet, comme par exemple l'Association VFCEA, pour étayer leur souhait de voir enfin concrétisé un projet ancien et – de leur point de vue – nécessaire au territoire.

Depuis 2005, le projet est fortement porté par la Région qui, en 2007, l'inscrit au SRIT (Schéma régional des infrastructures et des transports) dans une volonté de favoriser le report modal et l'intermodalité¹. La situation de carrefour géographique de la région est mise en avant comme un élément justifiant le développement d'une liaison ferroviaire Est-Ouest. En 2009, la VFCEA, et notamment la partie Nevers-Chagny, rentre dans

les axes identifiés par l'Engagement national pour le fret ferroviaire pris par le gouvernement². De la même manière, en 2011, l'électrification de l'itinéraire fret Nevers-Chagny est inscrite au projet de SNIT (Schéma national des infrastructures de transport)³.

Entre 2010 et 2011 la Région Bourgogne entame des études exploratoires. En 2013 c'est le volet fret du projet qui est mis en avant au niveau national et européen. Au niveau national, la Commission Mobilité 21⁴, tout en déclarant dans son rapport que le projet VFCEA dans sa globalité s'inscrit dans une logique de très long terme (au-delà de 2050), précise que certains éléments du projet, comme le volet fret « dont la réalisation pourrait s'avérer utile à plus court terme », « pourraient se réaliser progressivement dans le cadre de l'engagement national fret ferroviaire »⁵. Au niveau européen, dans la même année, la Commission européenne insère la VFCEA dans la carte du réseau transeuropéen des transports (RTE-T).

Depuis son émergence, le projet a été largement présenté par SNCF Réseau au territoire et notamment aux collectivités ainsi qu'aux différentes parties prenantes (ports, acteurs du fret, tissu productif). Les réunions et les nombreux colloques dont ce projet a fait l'objet ont permis de le faire connaître dans la région, et en dehors, mais aussi de créer une sorte d'attente. Ce dernier aspect en particulier n'a pas manqué d'être relevé à plusieurs reprises par différents participants, dans le cadre du débat.

Il faut remarquer également que l'information autour du projet, si elle a été diffusée de manière capillaire par le maître d'ouvrage, n'a pas pour autant permis systématiquement une compréhension réelle du projet, de ses composantes et de ses enjeux, comme la CPDP a pu le constater dès les entretiens préalables (Cf. Chapitre 3.B.1).

¹ Report modal: passage du trafic de passagers ou de marchandises d'un mode de transport à un autre mode de transport. Son objectif est de favoriser le recours à des moyens de transport plus respectueux de l'environnement. Par exemple diminuer l'usage de la voiture particulière en favorisant l'utilisation des transports en commun, ou favoriser le transport des marchandises par le rail ou les voies navigables plutôt que par la route. Intermodalité: elle consiste à utiliser successivement plusieurs modes de transport pour aller d'un endroit à un autre. Par exemple, une voiture puis un train, un train puis un tramway.

² Engagement national pour le fret ferroviaire, dossier de presse du Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, 16 septembre 2009.

³ Avant-projet consolidé - Schéma National des Infrastructures de Transport, Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, version janvier 2011, carte « Projets pour le développement du fret ferroviaire proposés à l'inscription » p. 33 et carte du réseau orienté fret p. 177.

⁴ « La commission "Mobilité 21" a été instituée par le ministre en charge des transports, de la mer et de la pêche à la demande du Gouvernement. Elle est chargée, dans le cadre de l'élaboration du schéma national des infrastructures de transport (SNIT), de formuler des recommandations en vue de créer les conditions d'une mobilité durable et de hiérarchiser les projets d'infrastructures. », source: <http://www.developpement-durable.gouv.fr>

⁵ Extrait du rapport Mobilité 21 - « Pour un schéma national de mobilité durable », 27 juin 2013, p. 65.

Cet aspect a beaucoup joué sur l'importance que la CPDP a attachée à la bonne compréhension du projet et à la correcte information du public, dès la constitution du Dossier du maître d'ouvrage et tout au long du débat.

Enfin, en 2015 le projet est inscrit au CPER Bourgogne 2015-2020 (Contrat de Plan État – Région). Le CPER prévoit un budget destiné d'une part à conduire des études préliminaires et d'autre part à la mise en œuvre d'une première phase du projet pour laquelle il identifie « deux hypothèses de réalisation »⁶ (Cf. Chapitre 3.c.6). L'inscription du projet au CPER, notamment l'identification de deux hypothèses de phasage, a constitué un élément de contexte non négligeable et a fait l'objet de nombreuses interrogations et de positionnements différents des participants pendant le débat public (Cf. Chapitre 3.B.3).

2 | Le projet et sa gouvernance entre maîtrise d'ouvrage formelle et réelle

La naissance de ce projet ainsi que son contexte décisionnel se caractérisent, comme on a pu le constater, par une forte coopération interinstitutionnelle

à plusieurs niveaux. Le comité de pilotage (COPIL) du projet installé en 2015 par le Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche et présidé par la Préfète de Région, réunit : la Région, la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), SNCF Réseau, et de nombreuses collectivités territoriales⁷. Cela a donné à la gouvernance du projet une dimension importante au sein non seulement du projet mais aussi du débat.

Par exemple, selon les nombreux aspects du projet – tels que le phasage, le budget, la desserte – les interlocuteurs de la CPDP ont été différents. Même si le maître d'ouvrage qui a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) pour le débat public est formellement SNCF Réseau, la CPDP a dû intégrer et donner la parole aux différents membres du COPIL pour que les citoyens aient une vision claire du contexte décisionnel et des différents acteurs susceptibles d'intervenir sur les trois différentes composantes du projet.

Cela constitue un élément contextuel original par rapport à d'autres débats publics où la maîtrise d'ouvrage était unique et homogène.

B | LE DÉBAT SUR LE PROJET, SON OPPORTUNITÉ ET SA PERTINENCE

Comme tout débat public, celui sur le projet VFCEA a permis de débattre en opportunité, c'est-à-dire de la possibilité de remettre en cause ce projet.

Cependant la question de l'opportunité s'est posée de manière très peu évidente au premier abord, non pas en

raison du contexte décisionnel, mais de la particularité de ce projet, notamment de sa multi-dimensionnalité⁸.

En effet, le projet global se caractérise par le fait de prévoir trois fonctionnalités auxquelles des aménagements différents sont associés. Ce n'est

⁶ Extrait du CPER État-Région Bourgogne, 24 avril 2015, p. 17.

⁷ Dossier du maître d'ouvrage, page 9.

⁸ Le terme multi-dimensionnalité renvoie au fait qu'un phénomène ou un projet présente plusieurs dimensions à la fois (économique, fonctionnelle, etc.) qui disposent chacune de caractéristiques propres.

pas un hasard, d'ailleurs, si certains participants ont évoqué l'image du « *couteau suisse multifonctionnel* » pour le qualifier⁹.

Or, chaque fonctionnalité et chaque aménagement ont leurs coûts, leurs impacts propres, leurs caractéristiques et surtout mobilisent des cibles (voyageurs régionaux, acteurs du fret, entreprises, voyageurs longue distance, etc.) et des périmètres géographiques très différents.

En conséquence, au cours des échanges, les interventions du public ont souvent fait état de trois unités fonctionnelles du projet pouvant se traiter indépendamment l'une de l'autre.

« *En six ans de travail sur le projet, nous avons clairement identifié à travers ce projet VFCEA trois projets qui sont certes complémentaires, mais qui sont aussi parfaitement indépendants les uns des autres, c'est-à-dire qu'on peut faire l'un avec l'autre, mais l'on peut aussi faire l'un sans l'autre.* » – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « *Enjeux d'un projet de gare de correspondance TER-TGV* », Le Creusot - 7 février 2017, lignes 291-293.

« *Je voudrais commencer par une remarque pour redire au maître d'ouvrage que dans cette large étude, puisqu'on nous a reparlé de l'unicité du projet, la communauté urbaine Le Creusot-Montceau et la Région avaient toujours prôné de développer trois projets distincts dont l'un dépendait de l'autre, avec des dépendances très complémentaires, et que c'est SNCF Réseau qui a pensé à globaliser la totalité 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 663-667.

Dans sa globalité et sur le fond, le projet de VFCEA n'a pas été remis en cause, excepté par le Collectif de défense de la vallée de la Dheune (CoDéVaD). Il n'en demeure pas moins que la question des priorités, voire de l'opportunité de plusieurs de ses composantes, a été débattue de manière récurrente en lien avec les financements disponibles et le phasage du projet.

La bonne compréhension d'un projet multidimensionnel, comme celui de la VFCEA, constitue l'un des enjeux majeurs du bon déroulement du débat surtout lorsque, comme cela a été le cas, même

⁹ Citation du Verbatim de la Réunion publique générale, Nevers, 5 janvier 2017, lignes 692-695.



certaines acteurs institutionnels ont montré une compréhension incomplète et parfois confuse du projet et de ses objectifs. Au-delà de la compréhension et de l'information autour du projet, d'autres éléments ont caractérisé le débat dans sa teneur générale et sont revenus de manière transversale y compris lors d'ateliers ou rencontres thématiques, et notamment : la difficulté à appréhender la multi-dimensionnalité et la multiscalarité* du projet ; la question de l'adhésion au projet total et la préférence pour une de ses fonctionnalités/aménagements ; la question du phasage.

1 | Un projet pas toujours bien compris, mais très soutenu

Comme nous venons de l'évoquer, le projet même s'il était connu par les acteurs institutionnels¹⁰, n'a pas été forcément bien compris dès le départ par l'ensemble des participants, à cause des différents aspects et volets le caractérisant. La CPDP, dès le travail préparatoire et les entretiens préalables, a rapidement fait ce constat d'un manque d'information détaillée ou de compréhension approfondie du projet, et elle s'est parfois retrouvée à devoir expliquer le projet du maître d'ouvrage et ses caractéristiques avant l'ouverture du débat à l'occasion des entretiens préalables.

De ce point de vue, un des résultats les plus évidents et reconnus du débat public a d'abord été d'avoir clarifié le projet et ses caractéristiques. Toutefois, si l'information sur le projet et ses caractéristiques a été complète, certains participants ont estimé sa diffusion incomplète, comme l'ont remarqué lors de la réunion de clôture les membres du collectif CoDéVad.

La difficulté majeure rencontrée lors des échanges qui ont eu lieu dans le cadre du débat public a été d'appréhender à la fois la globalité du projet et ses trois composantes majeures avec leurs enjeux spécifiques. La première fonctionnalité, celle de créer une transversale ferroviaire pour le trafic fret reliant la façade atlantique au centre de l'Europe a été facilement et

clairement identifiée par tous les participants, même si elle a fait l'objet de constats ou de craintes diverses chez les acteurs du fret et chez les riverains (Cf. *Chapitre 3.c.4*, et *Chapitre 3.c.5*). Si des éléments d'incompréhension autour de cette première fonctionnalité ont émergé, ils ont concerné surtout l'aménagement visant à la réaliser c'est-à-dire la modernisation de la ligne Nevers-Chagny. Cette modernisation se compose de trois sous-aménagements : l'électrification ; la mise au gabarit des ouvrages d'art ; la mise en place du système de télécommunication GSM-R. Afin de clarifier les impacts et les fonctionnalités de ces trois sous-aménagements la CPDP avait demandé au maître d'ouvrage, pendant la phase de préparation du dossier du maître d'ouvrage (DMO), de détailler dans un tableau les coûts de chaque sous-aménagement et leur importance relative. Ces éléments d'information ont été donnés par le maître d'ouvrage et ont été utilisés également lors des rencontres publiques.

Les deux autres fonctionnalités et les aménagements associés ont, quant à eux, posé beaucoup plus de problèmes de compréhension, voire soulevé des ambiguïtés.

La fonctionnalité dite « voyageurs grande distance » vise à faire évoluer la desserte des gares de l'axe Rhin-Rhône par le TGV Strasbourg-Lyon. L'aménagement associé à cette fonctionnalité est un raccordement permettant de relier la ligne à grande vitesse Strasbourg-Lyon à la LGV Paris-Lyon.

Deux possibilités d'aménagement ont été identifiées par le maître d'ouvrage : un raccordement long et un raccordement court (Cf. *Croquis des solutions d'aménagement du raccordement*, page 7).

Quant à la troisième fonctionnalité, elle vise à connecter le territoire régional au réseau à grande vitesse à travers la réalisation d'un aménagement précis : une halte d'interconnexion permettant aux TER venant de la VFCEA de marquer un arrêt de correspondance avec le TGV Paris-Lyon à la gare du Creusot-Montceau-Montchanin. Ici encore, deux solutions d'aménagement

* Le terme multi-scalarité se réfère aux phénomènes, aux projets ou aux situations touchant et impliquant plusieurs échelles à la fois.

¹⁰ Le maître d'ouvrage a réalisé une campagne d'information visant à toucher 48 communes.

ont été prévues par le maître d'ouvrage : une halte de passage et une halte en impasse (ou en tiroir) (Cf. *Croquis des solutions d'aménagement de la halte de correspondance* page 6).

Ces deux fonctionnalités, qui présentent chacune deux solutions d'aménagements différentes, mais qui se situent dans le même périmètre géographique et sont fortement liées, correspondent à un total de quatre options d'aménagement.

Or, une source de confusion et d'ambiguïté a résidé dans le fait que le raccordement n'a matériellement pas besoin de la halte d'interconnexion pour être réalisé, tandis qu'à l'inverse l'option « halte d'interconnexion de passage », pour être construite, a besoin du raccordement (que ce soit dans sa version longue ou courte)¹¹. Cet élément a produit une grande confusion surtout lorsque le maître d'ouvrage ne présentait pas de manière claire et distincte les deux fonctionnalités et les différentes hypothèses d'aménagements associées. Cette ambiguïté, qui a émergé dès la conception du dossier du maître d'ouvrage (DMO), est revenue très souvent au long du débat, au point que certains participants ont souvent utilisé le même mot pour désigner le raccordement et la halte, et pour pointer deux fonctionnalités et deux enjeux différents, bien que reliés.

Cela a donc créé des malentendus que la CPDP a toujours veillé à dissiper¹² mais qui ont été particulièrement délicats lorsque les participants exprimaient des préférences en termes de priorisation entre les deux fonctionnalités et leurs aménagements.

Au-delà des éléments d'incompréhension pointés ci-dessus, le débat a montré que le projet dans sa globalité était largement soutenu au sein du territoire régional, voire au-delà (Cf. *Cahiers d'acteurs envoyés par l'OFP, la CGT Bourgogne Franche-Comté, les CCI de la Nièvre et de la Saône-et-Loire et les nombreux vœux et délibérations des collectivités territoriales, Association en faveur de la VFCEA*)¹³.

2 | Un consensus à géométrie variable

Les trois composantes du projet VFCEA, pouvant être présentées, discutées et envisagées indépendamment l'une de l'autre, ont conduit de nombreux participants à parler de sous-projets, plutôt que d'un projet unique. Cette tendance de nombreux participants à concevoir séparément les unités fonctionnelles de la VFCEA découle, au-delà de la nature même du projet, du contexte financier de ce dernier. Le projet dans sa globalité coûte en effet 560 M€, mais le budget inscrit au CPER (Contrat de Plan État-Région) pour le moment est de 247 M€, au sein duquel les financements « quasi-certains » ne sont que de 91 M€¹⁴.

« Nous voyons bien qu'il y a trois volets sur ce projet : l'électrification, le raccordement TER-TGV et l'interconnexion avec la halte. On nous montre que l'électrification a une rentabilité socio-économique positive, que l'interconnexion avec une halte, notamment passante avec le projet « alternatif » de la communauté, a une rentabilité socio-économique positive, mais que l'ensemble du projet a une rentabilité négative. Cela signifie que le raccordement de la ligne TER à la ligne TGV plombe le projet. [...] Pourquoi ne pas séparer, dans ce projet global, il est vrai que la SNCF parle de projet global, les deux volets rentables, a priori, socio-économiques ? » – Citation du Verbatim de la Réunion publique générale, Montchanin - 9 février 2017, lignes 1161-1169.

Ce contexte budgétaire a amené de nombreux participants non seulement à exprimer le souhait de trouver des financements pour réaliser le projet dans sa totalité, mais aussi et surtout à se positionner sur la composante qui « leur tenait le plus à cœur », et à laquelle donner une priorité en termes de phasage de réalisation (Cf. *paragraphe ci-dessous*). Cela a posé la question du consensus autour du projet de manière très particulière. Si le consensus sur le fond était la

¹¹ La halte d'interconnexion en impasse n'a pas quant à elle besoin du raccordement pour fonctionner.

¹² Comme le montrent, entre autres, les échanges contenus dans le Verbatim de l'Atelier thématique « Effets du projet sur la desserte d'Autun », Autun - 6 février 2017, lignes 437-472.

¹³ Cf. <https://vfcea.debatpublic.fr/points-de-vue>

¹⁴ Diaporama présenté par le premier vice-président Michel Neugnot lors de la Réunion publique de clôture, Le Creusot - 14 mars 2017. Lien : https://vfcea.debatpublic.fr/sites/debat.vfcea/files/documents/presentation_michel_neugnot_13_et_14_mars_2017.pdf

plupart du temps là et presque donné pour acquis, la question de la composante à privilégier dans le temps a, quant à elle, mobilisé des arguments très différents et qui ont montré l'existence d'intérêts, de craintes et d'attentes très diverses au sein du territoire régional, national et européen.

Le fret : une dimension à portée essentiellement nationale

Au niveau européen et national, les arguments en faveur de la composante et du volet fret du projet, avec les aménagements associés (électrification, mise au gabarit, système GSM-R) se sont rapidement manifestés, dès les ateliers préparatoires et certaines rencontres préalables.

Que ce soit la volonté de relancer le fret au niveau national, ou de profiter du projet VFCEA pour améliorer la performance des corridors européens, différents arguments ont été pointés par les participants, par les spécialistes et par les opérateurs du secteur.

Deux constats ont caractérisé de nombreuses interventions : d'un côté celui que le réseau ferroviaire français est essentiellement radial, c'est-à-dire centralisé sur l'Île-de-France, tandis que les flux économiques se caractérisent à l'heure actuelle plutôt par des réseaux à maillage fin ; et de l'autre côté la nécessité de désengorger le nœud ferroviaire sud de la région parisienne contraint par un trafic de marchandises international important, un trafic de voyageurs intense et les périodes de maintenance du réseau.

À partir de là, plusieurs arguments ont été déployés. L'électrification de la ligne Nevers-Chagny permettrait notamment :

- de disposer d'un contournement de la région parisienne ;
- de donner de la robustesse et de l'efficacité aux réseaux entre l'ouest et le sud-est de la France (cahier d'acteur OFP) ;
- de relier les bases logistiques (notamment celles des producteurs agricoles), portuaires (Pagny) et ferroviaires de la Bourgogne Franche-Comté à la façade atlantique ;

- pour les autres régions, comme la Bretagne, de profiter d'une artère ferroviaire pour accéder à la Vallée du Rhône ;
- de connecter le corridor 2 Mer du Nord-Méditerranée et le corridor 4 Atlantique, ce qui pourrait permettre des nouvelles perspectives de développement du trafic de marchandises de l'Ouest de la France ;
- de développer un hinterland ferroviaire qui serait propice au développement des ports atlantiques français ;
- et enfin de stimuler le report modal en diminuant la présence de camions sur les routes en répondant ainsi aux engagements environnementaux de la COP 21.

Ces arguments sont revenus souvent au cours du débat public, même si de nombreux professionnels ont indiqué qu'ils privilégiaient la cohérence des gabarits, des tonnages et de la longueur admissible sur l'ensemble de l'itinéraire Est-Ouest et si des voix relativisant l'effet concret des aménagements ont pu s'exprimer (Cf. Chapitre 3.c.4).

« Or, dans les documents qui nous ont été distribués, on parle plutôt de containers. Il y a encore un peu un flou quant au gabarit que vous envisagez sur la ligne. » – Citation du Verbatim de la Conférence-débat « Enjeux de la politique de fret ferroviaire à l'échelle nationale », Paris - 9 janvier 2017, lignes 644-645.

« [...] toutes les lignes électrifiées ne sont pas au gabarit. Je vois tout de suite la vallée du Doubs. La vallée du Doubs est loin d'être au gabarit. 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 1069-1071.

Le raccordement à la ligne LGV Paris-Lyon : des réticences au niveau national

Le volet fret du projet n'a pas été le seul élément évoqué par les participants au niveau national, la fonctionnalité « voyageurs grande distance » et le raccordement associé ont été également discutés, mais cet aspect a été débattu plutôt à l'échelle régionale et locale.

Le cahier d'acteur SNCF, signé par le Président de SNCF Mobilités, est à ce titre indicatif du seul positionnement à cette échelle d'un acteur majeur du transport ferroviaire des voyageurs.

« SNCF n'est pas favorable à la création d'un raccordement à la Ligne à Grande Vitesse Sud-Est en gare du Creusot-TGV car il fragiliserait l'exploitation de cette ligne. De plus, l'utilisation de ce raccordement pour la desserte des TGV-Rhin-Rhône et des TGV Nantes-Lyon ne lui semble pas pertinente : les avantages modestes que cet itinéraire procurerait ne compenseraient pas les inconvénients. » – Citation du Cahier d'Acteurs SNCF, signé par le Président de SNCF Mobilités, publié le 3 mars 2017, page 4.

Un projet, mais pour quel territoire ? Le débat en filigrane au niveau régional

Il faut tout d'abord noter qu'à l'échelle régionale, l'attention des différents participants s'est concentrée plus sur les aménagements prévus par le projet que sur les fonctionnalités associées, contrairement à ce qui a caractérisé le débat à l'échelle nationale. Ce qui est compréhensible vu les impacts directs, de différentes natures, des infrastructures prévues sur les territoires localement concernés. Toutefois, cela ne signifie pas que les fonctionnalités n'ont pas été débattues à ce niveau, mais simplement que l'entrée dans le débat s'est faite surtout via les aménagements et notamment : la modernisation, la halte d'interconnexion et le raccordement.

Concernant la modernisation de la ligne Nevers-Chagny, certains acteurs régionaux et notamment le département de la Nièvre et l'association Nevers-Dijon en 2 heures, ont questionné, dès l'ouverture du débat, la pertinence et l'efficacité de la modernisation

(l'électrification ; la mise au gabarit des tunnels ; la mise en place du système de télécommunication GSM-R). L'interrogation majeure consistait dans la crainte qu'une modernisation ne saurait pas être efficace sans une amélioration-régénération préalable de la ligne qui permettrait de raccourcir les temps de trajet entre Nevers et Dijon et de mieux entretenir le réseau, dans la perspective de l'électrification de la ligne (Cf. Chapitre 3.c.1). L'argumentation à la base de cette interrogation a été exprimée de manière récurrente tout au long du débat public : à travers une action d'amélioration-régénération de la ligne, il s'agirait d'assurer une meilleure intégration du département se situant à la limite de la frontière ouest, la Nièvre, à la nouvelle région récemment créée par la fusion de la Franche-Comté et de la Bourgogne. La nécessité d'être à moins de 2 heures de trajet de la nouvelle capitale régionale, Dijon, représente pour ces acteurs un enjeu majeur non seulement d'appartenance, mais surtout de « justice territoriale ».

En ce sens, les aménagements prévus par la modernisation ont posé des questions - telles que le modèle et la vision de développement de la nouvelle région dans les prochaines années - qui vont bien au-delà de l'infrastructure en elle-même. Les étudiants du Master Transports et Mobilité de l'Université de Bourgogne, qui ont participé au débat public, ont bien résumé cet écart entre la vision du territoire régional véhiculée par le projet et celle attendue par certains acteurs, en évoquant la différence entre le *territoire institutionnel*, souvent pris comme référence dans l'élaboration des projets, et le *territoire fonctionnel*, avec des dynamiques socio-économiques qui ne coïncident pas forcément avec celles présentes à l'intérieur des frontières administratives.

Donner priorité à la réalisation de la halte d'interconnexion ou du raccordement, plutôt qu'à l'amélioration-régénération et à la modernisation de la ligne, signifierait pour un certain nombre d'acteurs de privilégier le développement d'une partie de la région au détriment des départements plus périphériques.

« Il est inconcevable à l'heure d'une grande région Bourgogne-Franche-Comté que Nevers ne soit pas sur certains trajets à 2 heures de notre capitale régionale pour faire 190 km, alors que nous sommes capables de faire 230 km pour aller à Paris en 2 heures. C'est une question aussi d'égalité des territoires et c'est une question aussi de respect des Nivernais. [...] 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. » – Citation du Verbatim de la Réunion publique générale, Nevers - 5 janvier 2017, lignes 22-25 et 30-32.

« C'est un vrai signal pour les habitants et pour l'égalité territoriale d'avoir cette voie électrifiée qui sera pérennisée dans le temps. » – Citation du Verbatim de la Conférence-débat « Enjeux de la politique de fret ferroviaire à l'échelle nationale », Paris - 9 janvier 2017, lignes 825-826.

Un autre pôle de questionnements autour de la modernisation a concerné ses impacts sur l'environnement et sur le cadre de vie pour les riverains et pour les viticulteurs (Cf. Chapitre 3.c.5), notamment pour les territoires situés à l'Est de la ligne régionale.

« Nous supprimons les poteaux électriques sur la côte, ce que je trouve super au niveau impact visuel. Et là, on nous met des pylônes de 6 m au pied des vignes. Nous allons avoir la nuisance sonore en plus. Parce que vous parlez des habitations, c'est une chose. Mais nous, vigneron, nous travaillons toute l'année dehors. » – Citation du Verbatim du Cercle de travail « Impacts de la modernisation du projet sur l'activité viticole », Santenay - 1^{er} février 2017, lignes 518-521.

« Nous tenons absolument à ce que le bruit, en territoire urbain, soit maîtrisé, y compris sur la ligne existante. La ligne existe ; des personnes seront plus impactées parce qu'il y aura plus de trains. À partir de là, les questions qui se posent sont de savoir si des trains circuleront la nuit. » – 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 769-772.

La halte d'interconnexion et le raccordement ont également suscité de nombreuses réactions et interventions. Au-delà de la difficulté de bien distinguer les deux infrastructures et leur finalité qui a été évoquée ci-dessus, les deux aménagements ont mobilisé des acteurs très différents : institutionnels, riverains, associations, tissu productif local.

Le projet de halte a rencontré de nombreux soutiens basés sur l'argument d'une amélioration de la connexion du territoire régional au réseau à grande vitesse et des bénéfices qui en découleraient en termes de désenclavement et de développement économiques.

« 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. » – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Enjeux d'un projet de gare de correspondance TER-TGV », Le Creusot - 7 février 2017, lignes 1076-1077.

« Au titre de voyageur personnel local, cette interconnexion nous permettrait de gagner du temps et de rejoindre Paris plus vite, parce que c'est direct. » – 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 1183-1184.

Ce projet de halte d'interconnexion a également fait l'objet d'une proposition alternative de configuration et conception de la part de la CUCM (Communauté Urbaine Creusot Montceau) qui a pu être présentée dans le détail dans le cadre du débat public et qui a déjà suscité une première réaction de la part de la maîtrise d'ouvrage (Cf. Chapitre 3.c.2).

Les critiques portées au projet de halte d'interconnexion ont concerné surtout sa capacité réelle à être un vecteur de développement pour la ZAC Coriolis, la nécessité de modifier en profondeur les horaires des TER et le fonctionnement de l'étoile ferroviaire de Montchanin, gare dont la desserte resterait à préciser.

Quant au raccordement, il a fait l'objet de nombreuses craintes et interrogations concernant ses impacts sur l'environnement et le cadre de vie, mais aussi ses coûts élevés, compte tenu de sa rentabilité négative et du faible nombre de voyageurs captés.

« Dans vos hypothèses, à combien de milliers de personnes par an ce raccordement bénéficierait-il ? C'est intéressant à savoir. Il y a des dizaines ou des centaines de millions d'euros d'un côté... » – 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 767-769.

« [...] Puis le bilan qui est complètement négatif, et faire un investissement de cet ordre pour trois allers-retours, cela ne va pas chercher loin. » – 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 822-824.

« Ce sont des TGV qui viendront de Strasbourg, du Rhin – Rhône et qui ne s'arrêteront pas en gare du Creusot – Montchanin. Cela avait hérissé un peu les élus et la population de la zone. Pourquoi faire un raccordement pour des TGV qui passeraient tout droit en gare du Creusot – Montchanin ? Parce que nous utiliserions la réduction du temps de parcours pour un tête-à-queue à Dijon Ville. Je trouve que c'est un peu gros. » – 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 773-777.

La Région Bourgogne-Franche-Comté, tout comme l'agglomération dijonnaise ou l'association Trans Europe TGV Rhin-Rhône se sont positionnées en faveur de cette infrastructure en mettant en avant surtout trois éléments : le fait qu'elle constituerait une bonne alternative à la construction, coûteuse, de la branche sud du TGV Rhin-Rhône, le fait qu'elle permettrait de desservir d'autres bassins de vie, le fait qu'elle renforcerait la desserte de Dijon.



« Sur la partie LGV (Ligne grande vitesse) Rhin – Rhône, nous avons anticipé la capacité de faire dans des délais très courts [...] la partie Branche Sud, pour relier Dijon. » – Citation du Verbatim de la Réunion publique thématique « Phasage et faisabilité financière et économique du projet », Dijon - 27 janvier 2017, lignes 345-346.

Ces trois aménagements autour desquels s'est structuré le débat au niveau local, ayant un impact différencié sur l'ensemble du territoire régional, impliquent nécessairement des réticences et des questions de priorité chez les différentes parties prenantes. Légitimement donc, et de manière fort intéressante, le débat a porté aussi sur le type de priorité à privilégier et sur l'aménagement qui pourrait le mieux l'incarner.

3 | La difficile question du phasage

La question du phasage a alimenté le débat de manière continue car elle a été posée pratiquement dans toutes les réunions et dans tous les ateliers. Cela se comprend si l'on considère la circonstance budgétaire particulière caractérisant ce projet, à savoir le fait que le Contrat de Plan État-Région dans lequel s'inscrit le projet VFCEA ne prévoit pas, pour l'instant, la totalité du financement du projet (560 M€), mais seulement 247 M€.

Cette situation a amené les participants à s'interroger sur l'aménagement qu'ils souhaiteraient voir réalisé en premier et la manière dont le budget pourrait être complété.

Cependant, c'est plutôt sur le phasage fonctionnel que les acteurs se sont positionnés, et non sur le phasage financier, question qui reste à définir.

« En tant qu'élu, je mets la priorité sur l'hypothèse de l'électrification Chagny – Nevers. Cette hypothèse Chagny – Nevers, est pour moi, en tant qu'élu, en tant qu'habitant, celle que je mets en priorité. » – 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 815-817.

« On peut très bien faire la gare d'échange indépendamment du raccordement TGV. Pour le coup, elle peut être une troisième sorte de phasage. Puis, il peut y avoir des phasages dans le temps. » – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Enjeux d'un projet de gare de correspondance TER-TGV », Le Creusot - 7 février 2017, lignes 464-466.

Les arguments sur le phasage fonctionnel varient en fonction des choix de l'aménagement (modernisation, halte d'interconnexion, raccordement) et des acteurs qui les portent, mais la plupart d'entre eux se caractérisent par la mobilisation de la notion d'urgence.

« Le CPER prévoit le début des travaux de la VFCEA avant 2020. Je le répète, et il est important de l'intégrer. » – Citation du Verbatim de l'Atelier thématique « Enjeux d'un projet de gare de correspondance TER-TGV », Le Creusot - 7 février 2017, lignes 1172-1173.

Enfin, il convient de rappeler, si besoin en était, que le choix par les participants d'un phasage en particulier, ne signifie pas, pour la plupart d'entre eux, qu'ils n'adhèrent pas au projet dans sa totalité, mais simplement qu'ils souhaitent privilégier un type d'aménagement et de fonctionnalité leur paraissant mieux répondre aux exigences et au développement du territoire dans l'immédiat.



Réunion publique générale,
Montchanin, 9 février 2017

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.* »¹⁵, « *nous sommes passés de 2 h 20 à 2 h 26, 2 h 32, selon les liaisons.* »¹⁶, 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. »¹⁷

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.

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

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

¹⁷ 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)¹⁸ 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)¹⁹, 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 CPDP²⁰, 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

¹⁸ « 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.

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

²⁰ 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)²¹, 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.

²¹ 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^{er} 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^{er} 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 voyageurs²². 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.*»²³ – 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.

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

²³ 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 différé²⁴.

«*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.

²⁴ 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 bénéfiques 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 publique²⁵ ; 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.

²⁵ 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€²⁶.

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 Lyon²⁷, contraintes de pentes et de courbes²⁸, 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.

²⁶ 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.

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

²⁸ 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^{er} 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^{er} 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 précises²⁹ 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

²⁹ 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^{er} 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* »³⁰. Citons également la mention de l'atelier SNCF de Varennes-Vauzelles³¹, « *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^{er} février 2017, lignes 1182-1183.

³⁰ 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.

³¹ 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 »³².

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^{er} février 2017, ligne 1505.

³² 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 professionnels³³ 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 ? »³⁴ ;

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

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

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.

³³ 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.

³⁴ 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.

³⁵ 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.

³⁶ Citation du Verbatim du Cercle de travail « Impacts de la modernisation du projet sur l'activité viticole », Santenay - 1^{er} 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^{er} 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 CO₂ 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 CO₂ 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 [...] »³⁷ 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. »³⁸

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 ». ³⁹ Ces gains représenteraient une économie d'environ 64 000 tonnes équivalent carbone (TeC) sur 30 ans d'exploitation. ⁴⁰

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 »⁴¹. Selon SNCF Réseau, 86 000 TeC sur 30 ans d'exploitation seraient économisés, les économies liées au report pour les

³⁷ 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.

³⁸ 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.

³⁹ 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.

⁴⁰ Dossier du maître d'ouvrage, page 49.

⁴¹ 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 TeC⁴².

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 »⁴³ 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. »⁴⁴

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.⁴⁵

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

⁴² Dossier du maître d'ouvrage, page 49.

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

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

⁴⁵ 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.⁴⁶ 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 PLUI⁴⁷ 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^{er} 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^{er} 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 m². 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

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

⁴⁷ 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.⁴⁸

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.⁴⁹

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* »⁵⁰ 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^{er} 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^{er} 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^{er} février 2017, lignes 1078-1080.

⁴⁸ Citation du Cahier d'Acteurs ODG de Santenay et des Maranges, publié le 1^{er} mars 2017, page 4.

⁴⁹ 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.

⁵⁰ « 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 »⁵¹. Cette solution n'a pas été envisagée par le maître d'ouvrage qui en a pointé les impacts « pas anodins »⁵² 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.⁵³

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

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

⁵³ 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 »⁵⁴. 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'AFRA⁵⁵ 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 STI⁵⁶ :

« 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.

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

⁵⁵ AFRA : Association Française du Rail

⁵⁶ 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 »⁵⁷.

⁵⁷ Citation du Cahier d'Acteurs association CoDéVaD, publié le 1^{er} 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^{er} 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^{er} 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 »⁵⁸, 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 ».⁵⁹

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.

⁵⁸ 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.

⁵⁹ 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*». ⁶⁰ 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.*»⁶¹ 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.*»⁶²

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 Réseau⁶³, 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.

⁶⁰ Dossier du maître d'ouvrage, page 79.

⁶¹ 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.

⁶² 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.

⁶³ 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€⁶⁴. 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.⁶⁵

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.

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

⁶⁵ 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 suivante⁶⁶ :

- 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

⁶⁶ 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-économique⁶⁷ 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 2⁶⁸. 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

⁶⁷ 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.

⁶⁸ 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.⁶⁹

⁶⁹ 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€⁷⁰, et que les financements à solliciter auprès d'autres collectivités

sont à la hauteur de 30 M€⁷¹. 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.

⁷⁰ 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.

⁷¹ 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)»





4

CONCLUSIONS GÉNÉRALES ET RECOMMANDATIONS

Conclusions générales et recommandations¹

Une dynamique de participation réussie...

Le débat public sur la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) a mobilisé sur un temps très restreint, environ deux mois, un nombre d'acteurs très large. En effet, à cause de la réserve électorale, le débat a dû être particulièrement court en démarrant de fait en janvier et en se clôturant effectivement le 14 mars. Cette contrainte de temps a été palliée par la mise en place d'un dispositif intensif que le maître d'ouvrage a bien voulu respecter, non sans effort et avec beaucoup de disponibilité et réactivité.

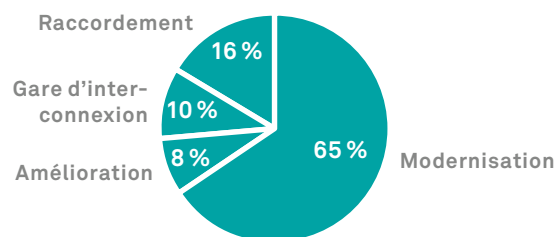
Plus de 40 rencontres sur le terrain, ont permis aux différents publics tout d'abord d'être informés et surtout de s'exprimer et porter leurs points de vue. La couverture presse et la bonne participation à chaque rencontre organisée par la commission particulière du débat public (CPDP) ont montré qu'une dynamique de participation s'est installée sur le territoire, ce qui est un bon point de départ pour la suite de la concertation.

Aujourd'hui le débat met à disposition du maître d'ouvrage non seulement une série de points de vue intéressants et diversifiés, mais aussi la proposition d'une alternative de phasage, par rapport à celui identifié dans le projet, et d'une modification du projet, à savoir l'intégration de l'amélioration/régénération de la ligne.

Sur l'ensemble des contributions (cahiers d'acteurs, avis/questions, prises de parole en réunion, lettres etc.), 574 arguments ont été versés au débat dont 60 arguments uniques (un argument est répété en moyenne 9,5 fois). Ce qui témoigne d'une bonne dynamique d'expression et de contribution de la part des publics.

Les interventions qui se sont exprimées pendant le débat se distribuent de la manière suivante selon la thématique abordée :

Répartition des thèmes débattus

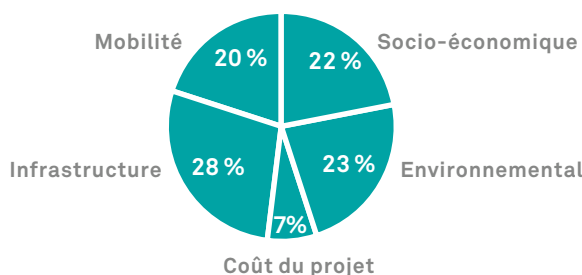


Comme le montre l'image ci-dessus, parmi ces points de vue :

- 375 portent sur la modernisation de la ligne
- 94 sur le raccordement
- 59 sur la gare d'interconnexion
- 46 sur l'amélioration.

La répartition de la nature des arguments utilisés est quant elle très équilibrée, comme le montre l'image suivante :

Répartition, par nature, des arguments utilisés par les participants



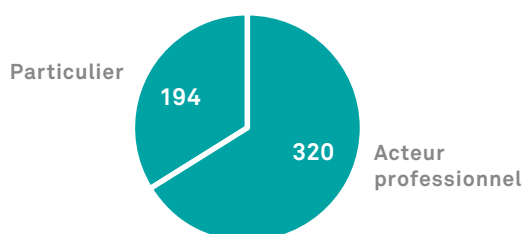
Cela montre qu'il n'y a pas eu un argument qui a pesé plus que les autres, et que différents arguments ont pu être débattus et confrontés. Cette répartition illustre également qu'il n'y a pas eu de polarisation autour d'arguments particuliers et que les échanges ont été bien structurés et bien répartis.

¹ (pour les images et les cartes utilisées dans ce chapitre, la méthodologie avec laquelle elles ont été élaborées est détaillée en annexe B, page 127)

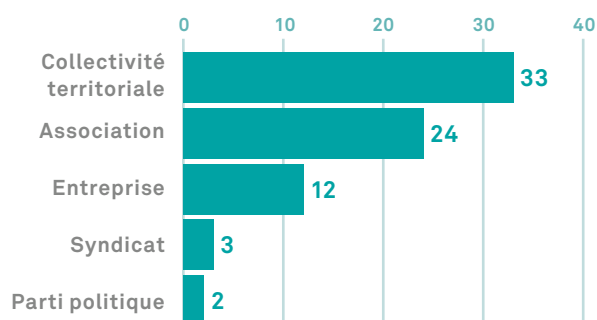
...mais une mobilisation de publics peu diversifiés

La mobilisation des différents publics a été beaucoup moins diversifiée. Ce sont les collectivités territoriales (184 contributions retenues sur 380) et les associations (136 contributions) qui se sont les plus exprimées dans le débat, davantage que les entreprises (29), les partis (16) et les syndicats (15).

Volume d'arguments versés au débat par type d'acteur



Nombre d'acteurs professionnels, par type, ayant contribué au débat



Cette très faible mobilisation d'un public de particuliers, malgré les nombreux efforts mis en place par la CPDP, n'est pas étonnante si l'on considère le type de projet débattu et son étendue.

Le projet VFCEA étant un projet globalement consensuel dès son émergence, il présente un niveau de conflictualité presque inexistant, contrairement à d'autres projets d'infrastructure. Cet élément

explique en partie la faible mobilisation d'un public de particuliers. Les caractéristiques du projet ont également un effet sur les dynamiques de mobilisation : en général, lorsqu'il s'agit de moderniser et d'intervenir sur une infrastructure, en l'occurrence une ligne ferroviaire, déjà existante, le public se mobilise moins ; au contraire, lorsqu'il s'agit d'infrastructures nouvelles dont les impacts ne sont pas connus par la population, la mobilisation est plus importante, notamment chez les riverains. Le débat autour de la VFCEA confirme ce constat. En effet, l'aménagement le plus contesté du projet et celui qui a mobilisé le plus un public de particuliers, notamment de riverains, a été le projet de raccordement et de halte d'interconnexion, c'est-à-dire un aménagement nouveau qui ne vise pas à moderniser la ligne existante.

Enfin, l'aspect technique de certaines composantes du projet, comme la fonctionnalité fret, « décourage » certains participants n'ayant pas les compétences techniques pour rentrer dans le détail de certaines questions (par exemple, mise au gabarit, tonnage, taille des containers).

Les principaux enseignements du débat public

Malgré les deux éléments pointés ci-dessus (contrainte de temps et faible mobilisation d'un public de particuliers), le débat a été très fructueux en termes de résultats et d'alternatives proposées.

Il faut d'abord préciser que l'aménagement du projet qui a suscité le plus de contributions parmi les acteurs professionnels a été la modernisation de la ligne.

Le débat sur la modernisation a été très riche. Il a montré tout d'abord l'exigence de certains participants à repenser les priorités au sein du projet ; plus précisément la plupart des intervenants au débat ne considère pas que l'électrification soit la composante prioritaire, tout en reconnaissant l'utilité de la modernisation. Les acteurs du fret ont donné beaucoup plus d'importance par exemple à la mise au gabarit et au système GSM-R².

Par ailleurs, le débat sur la modernisation a fait émerger une alternative non prévue par le maître d'ouvrage : la réalisation d'une amélioration/régénération de la ligne. Cela constitue une sorte de « troisième hypothèse »³ dans la mesure où l'amélioration est traitée par les participants à la fois comme un complément préalable à la réalisation de l'électrification, et comme une alternative à prendre en compte à la place d'autres aménagements (raccordement, halte), comme le montrent parfaitement les échanges reportés dans les verbatim des réunions du 5 et du 16 janvier.

Dans le cadre du débat, pour compléter l'expertise sur la régénération/amélioration de la voie, le maître d'ouvrage s'est engagé à produire pour la fin de l'été une étude qui donne de la visibilité claire sur les besoins de régénération de la ligne dans les prochaines années.

Comme certains participants l'ont pointé, cette étude apparaît très importante pour comprendre comment évolue l'état de la voie et pour apprécier quel serait l'effet réel d'une électrification effectuée sans régénération préalable.

Enfin, l'émergence de cette alternative concernant la régénération de la ligne illustre en effet un débat très intéressant qui a eu lieu autour des questions d'aménagement du territoire et de la vision sur un temps long de la nouvelle région unifiée. Le recours réitéré à des arguments tels que celui de la « justice territoriale », de l'appartenance et de l'identification régionales explique pourquoi certains participants ont attaché autant d'importance à la question de l'amélioration/régénération de la ligne, le seul aménagement capable à leurs yeux de faire maillage et de mieux relier les territoires. De ce point de vue, les aménagements prévus par la VFCEA sont perçus, surtout par les acteurs institutionnels, moins comme de simples projets d'infrastructures que comme de véritables *actes politiques*.

Le débat autour du raccordement a montré clairement que cet aménagement est le moins consensuel du projet, même au sein de la maîtrise d'ouvrage. Le raccordement a été en effet l'aménagement qui a suscité le plus de réactions de la part des riverains. C'est à la fois la pertinence (nombre de passagers concernés, manque d'arrêts sur les territoires les plus impactés) et l'opportunité (coûts élevés, rentabilité négative et fort impact environnemental) du raccordement qui ont été remis en cause par la plupart des participants.

Quant à la halte d'interconnexion, le débat a mis en évidence des points de vigilance à prendre en compte dès ce stade par la maîtrise d'ouvrage, notamment concernant la desserte (TER concernés et leur cadencement) et les impacts potentiels générés par les différentes solutions d'aménagement.

Une difficile appréciation des impacts des scénarios de « raccordement et halte d'interconnexion »

Qu'elles aient porté sur le cadre de vie ou sur le milieu naturel, les inquiétudes ont surtout été suscitées par le projet de création des infrastructures nécessaires au raccordement TGV/TGV et à la halte d'interconnexion TER/TGV.

² Global System for Mobile communication for Railways - Système global de communication mobile pour les voies ferrées.

³ Citation du Verbatim de la Réunion publique générale - Nevers, 5 janvier 2017, ligne 1470.

La première analyse comparative environnementale des quatre variantes de «raccordement et halte d'interconnexion» de SNCF Réseau n'a pas convaincu les habitants d'opter pour une variante plutôt qu'une autre. Cette situation peut s'expliquer par le fait que, selon cette analyse, les variantes présentant les impacts les moins importants sur le cadre de vie seraient, à l'inverse, celles qui seraient les plus pénalisantes en termes d'emprise foncière. Par ailleurs, la présentation par la Communauté urbaine du Creusot Montceau (CUCM) d'un projet alternatif à la halte d'interconnexion en impasse de SNCF Réseau a rajouté de la confusion. SNCF Réseau et le bureau d'étude TTK (prestataire pour la CUCM) n'ont, par exemple, pas la même vision des impacts respectifs des solutions proposées.

Si, en la matière, le débat n'a pas permis d'aboutir à un diagnostic partagé, il a néanmoins été l'occasion d'apporter un certain nombre d'éclairages et de verser à la discussion le projet de la CUCM qui a fait l'objet d'une première comparaison environnementale avec la proposition de halte en impasse de SNCF Réseau.

Des données souvent jugées insuffisantes

L'absence d'études d'impact a généré de la frustration, ce qui est récurrent dans les débats publics : ces études n'interviennent que dans un second temps, lorsque le maître d'ouvrage décide de poursuivre le projet.

Le dossier du maître d'ouvrage (DMO) contenait des informations didactiques sur les impacts potentiels sur l'environnement de chaque type d'aménagement, sur les enjeux humains et environnementaux par secteur géographique, ainsi que sur la démarche environnementale envisagée tout au long de la conduite du projet. Il comportait également un début d'analyse comparative environnementale des quatre scénarios de raccordement et halte d'interconnexion TER-TGV.

En revanche, il ne contenait aucune donnée précise sur les incidences localisées.

Par ailleurs, le bilan socio-économique de la VFCEA, réalisé selon une méthode normalisée, a pris en

compte l'incidence potentielle du projet sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores et sur l'effet de serre, mais pas celle sur la biodiversité.

Au vu de l'ensemble de ces éléments, certains participants se sont donc considérés dans l'incapacité de se prononcer sur l'opportunité du projet de la VFCEA.

Une mobilisation des riverains en faveur de leur cadre de vie

Certains se sont même opposés au projet en l'état. Le débat a en effet mis en évidence une sensibilité forte des riverains aux impacts potentiels du projet sur leur cadre de vie, principalement à l'Est de la ligne. Leurs inquiétudes portent notamment sur les nuisances sonores liées à l'augmentation du fret permise par la modernisation et l'électrification de la ligne et sur les impacts de la création d'infrastructures nouvelles pour la partie raccordement et halte d'interconnexion.

Cette sensibilité s'est traduite par l'émergence d'un collectif, le Collectif de défense de la vallée de la Dheune (CoDéVaD), qui remet en cause l'opportunité même du projet, dont il estime les bénéfices attendus et la rentabilité socio-économique trop incertains en regard des impacts potentiels.

Cette attention portée à leur cadre de vie par les riverains, explique peut-être une moindre sensibilité aux thématiques environnementales, alors même que les agriculteurs et des associations de protection de l'environnement en ont pointé l'importance, notamment en ce qui concerne les emprises foncières et le risque de morcellement du territoire.

En matière d'environnement, des craintes à prendre en compte tout au long de la concertation

Le débat public a permis de faire remonter un certain nombre d'observations du terrain, ce qui répondait à une attente du maître d'ouvrage. Ces observations peuvent en effet lui permettre de décliner de manière satisfaisante la séquence légale «éviter, réduire, compenser» selon laquelle l'évitement des impacts

est la priorité et la compensation le dernier recours. Pour autant, les frustrations exprimées quant au manque d'informations précises sur les conséquences du projet en termes de nuisances sonores, d'emprise foncière ou sur les passages à niveau, ainsi que les demandes de rencontre du maître d'ouvrage de la part des habitants directement impactés ont traduit la nécessité d'une poursuite de la concertation à l'issue du débat public, si le projet se poursuit.

Des engagements ont déjà été pris en ce sens. Le chef de projet de la VFCEA a annoncé son intention d'organiser des réunions avec les élus et les habitants dès qu'il disposerait d'informations plus précises sur les aménagements prévus et leurs conséquences⁴.

Une approche itérative dès la phase d'étude approfondie permettrait au public de percevoir clairement les impacts des hypothèses retenues, et ce quel que soit le phasage du projet. En particulier la commission recommande d'associer étroitement à cette phase de concertation les riverains fortement impactés (propriétaires aux lieux-dits Les Morins et La Sapinette) et plus généralement le collectif CoDéVaD.

La cartographie des arguments versés au débat public, par thématique (Cf. page 118), montre de manière synthétique la totalité des arguments qui ont été expliqués dans ce compte rendu et mobilisés par les participants pendant le débat.

Une préférence claire par rapport au phasage

Enfin, le débat sur les coûts et le phasage du projet, fournit au maître d'ouvrage des éléments clairs sur le choix et sur les préférences en termes de priorité des participants au débat public, comme le montre la carte des positionnements ci-après (Cf. Cartographie «Un consensus à géométrie variable», page 120). Cette dernière donne à voir le positionnement des acteurs professionnels et institutionnels selon leur degré d'adhésion à l'une des deux hypothèses retenues par le maître d'ouvrage.

C'est l'hypothèse 2 du CPER qui est la plus soutenue par les participants, même si certains ont proposé un autre type de phasage intégrant l'alternative de la régénération/amélioration.

Enfin, il convient de signaler un élément partagé par de nombreux participants et qui semble poser la question du phasage dans des termes particuliers : l'identification de trois unités fonctionnelles distinctes et indépendantes, bien qu'interconnectées, caractérisant le projet (la modernisation de la ligne, le raccordement à la ligne TGV Paris-Lyon, la halte d'interconnexion TER-TGV) et pouvant se traiter séparément dans le temps, comme certains l'ont indiqué.

Recommandations : une concertation ciblée, continue et garantie

L'élément le plus consensuel du débat a été celui de la nécessité de poursuivre la dynamique de participation entamée avec le débat public.

Tous les acteurs, professionnels, riverains, collectivités se sont retrouvés autour de ce constat.

C'est pourquoi, à la lumière :

- de la complexité du projet et de ses différents objectifs ;
- des craintes exprimées par le public, notamment par les riverains concernant les impacts importants sur l'environnement et sur le cadre de vie de certains aspects du projet, et par les représentants du Nivernais sur les enjeux d'aménagement et développement du territoire ;
- des alternatives proposées par certains participants, dont l'étude et la faisabilité sont à approfondir de la part du maître d'ouvrage ;
- des priorités contrastées indiquées par les participants comme étant les plus pertinentes pour la région ;
- de la requête d'études approfondies, notamment des études d'impacts, formulées par de nombreux participants ;

⁴ Verbatim de l'Atelier thématique : modernisation de la ligne Nevers-Chagny (électrification, mise à gabarit et système de communication mobile), impacts sur l'environnement et effets sur le trafic voyageurs à l'échelle régionale, Torcy - le 15 février 2017, lignes 1079-1083.

en cas de poursuite du projet, la CPDP recommande au maître d'ouvrage :

- > d'approfondir et mettre à disposition du public les études concernant : la cohérence du réseau pour le fret (gabarit, maillage, etc.) ; la variante de halte TER-TGV proposée par la Communauté urbaine du Creusot Montceau ; les impacts environnementaux tant des aménagements liés à la modernisation que de la création d'infrastructures nouvelles ; l'analyse socio-économique ; les engagements financiers nécessaires au maintien en l'état de la ligne ainsi qu'à sa régénération ;
- > de poursuivre la dynamique de participation à travers une concertation qui cible les publics les plus impactés et les différents acteurs institutionnels impliqués afin de donner des réponses plus précises et d'apporter les compléments d'informations qui n'étaient pas encore à disposition pendant le débat.

Cette concertation ne saura produire tous ses effets bénéfiques que si elle est continue, jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Les participants à ce débat, comme l'a montré l'évaluation effectuée par les étudiants de l'Université de Bourgogne, ont reconnu l'importance et les bienfaits d'un débat conduit par une commission neutre et indépendante. Il est donc recommandé que la future concertation se déroule sous l'égide d'un garant tiers et indépendant qui puisse donner un cadre de légitimité à la future concertation.

Pour que la concertation future se passe dans les meilleures conditions possibles, il apparaît également important que le maître d'ouvrage produise une décision lisible et claire permettant de bien cerner les choix opérés et les objets à débattre à l'avenir.



RÉCAPITULATIF DES CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS PAR THÈME DU DÉBAT

La régénération et l'amélioration

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 h04 ou 2 h06) dans le cadre de la renégociation de la convention liant la région Bourgogne Franche-Comté et SNCF Mobilité.

La halte d'interconnexion

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.

Le raccordement à la ligne TGV Paris-Lyon

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 publique¹ ; 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.

¹ L'article L122-1III du code de l'environnement précise que « Lorsque 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. »

La modernisation de la ligne et la fonctionnalité fret

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.

L'impact du projet sur l'environnement naturel et le cadre de vie

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.

Les coûts, les financements et le phasage du projet

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.

Cartographie des arguments versés au débat public, par thématique

Explications

Chaque bulle représente un argument versé au débat public, pour appuyer ou alerter un ou plusieurs aménagements liés au projet de la VFCEA.

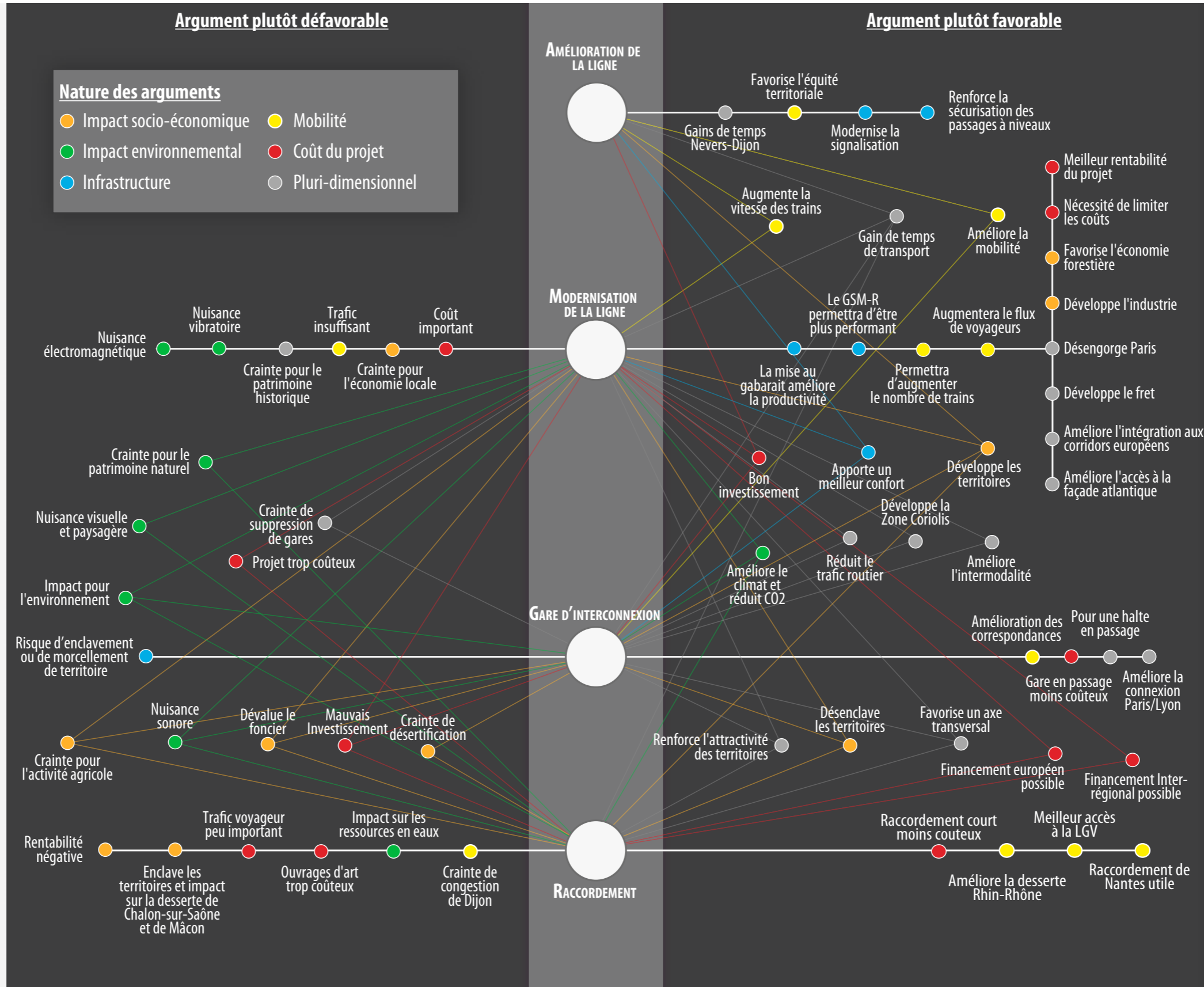
Lorsqu'un argument n'est lié qu'à une thématique précise, il adopte la couleur de sa thématique (voir légende). Les bulles de couleur grises signifient que l'argument soulève au moins deux thématiques.

Enfin, ces arguments sont classés selon leur positionnement : plutôt défavorable (à gauche) ou plutôt favorable (à droite).

Exemple de lecture

Exemple 1. Le développement de l'industrie est un argument de type socio-économique, qui a été versé au débat pour soutenir la modernisation de la ligne.

Exemple 2. L'argument faisant état d'une crainte pour le patrimoine naturel relève de la thématique environnementale et alerte sur les risques liés à la modernisation de la ligne et d'un raccordement TGV/TER.



Un consensus à géométrie variable



ANNEXES

A Les procédures règlementaires applicables au projet de la VFCEA si le maître d'ouvrage décide de le poursuivre	124
B Note méthodologique sur la réalisation de la cartographie des arguments et de celle des positionnements des acteurs professionnels	127
C Les acteurs rencontrés dans le cadre des entretiens préalables de la Commission particulière du débat public VFCEA	129
D Le budget du débat public VFCEA (en date du 12/05/2017)	132
E Glossaire des sigles et acronymes	133

Les annexes suivantes sont disponibles au format numérique sur le site du débat public : vfcea.debatpublic.fr

- Bilan des retombées médias
- Les cahiers d'acteurs
- Les contributions, motions et voeux

A | LES PROCÉDURES RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES AU PROJET DE LA VFCEA SI LE MAÎTRE D'OUVRAGE DÉCIDE DE LE POURSUIVRE

Document établi par le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, sur la base de la législation en vigueur au 31 décembre 2016, sur demande de la commission particulière du débat public.

Jeudi 11 mai 2017

Les éléments développés ci-dessous sont donnés à titre indicatif au stade actuel d'avancement des études du maître d'ouvrage. Ils sont susceptibles d'être modifiés en fonction des études d'avant-projet, de projet et de l'évolution éventuelle de la législation et de la réglementation, qui s'appliquent au projet.

Le programme du projet de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) comprend :

- L'électrification de la ligne Nevers-Chagny avec la construction de 2 sous-stations électriques
- L'adaptation des ouvrages existants (ponts, tunnel et passerelles) à un gabarit ferroviaire supérieur
- L'installation d'un système de communication plus moderne appelé GSM-R
- La sécurisation des passages à niveau
- La réalisation d'un raccordement d'environ 5 km entre la ligne existante et la LGV Paris-Sud Est
- La création d'une halte d'interconnexion TER-TGV en gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV

A ce stade des études, nous pouvons supposer que le projet de la VFCEA serait soumis aux procédures suivantes :

1 | Le dossier de déclaration d'utilité publique (DUP)

La construction du raccordement sur le secteur de la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV, les rétablissements routiers éventuels à envisager en raison de la sécurisation des passages à niveau, les emprises des nouveaux ouvrages d'art de quelque nature que ce soit (rétablissement routier, pont rail,

passage à faune) ainsi que les emplacements des installations techniques si celles-ci ne sont pas dans les emprises (GSM-R, autres installations) nécessiteront des emprises foncières.

Le maître d'ouvrage élaborera un dossier de déclaration d'utilité publique afin de pouvoir procéder le cas échéant aux expropriations rendues nécessaires par le projet si les acquisitions par voie amiable n'aboutissaient pas, mais également pour lui permettre de disposer d'une autorisation de projet administrative.

Ce dossier comprendra une étude d'impact et sera soumis à enquête publique, sous la responsabilité du préfet de département, qui est l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation.

L'étude d'impact : plusieurs rubriques de la nomenclature de l'étude d'impact sont susceptibles d'être concernées par le projet VFCEA. A ce titre, une étude d'impact complète sur le périmètre du projet qui sera réalisé devra être menée.

Ce dossier identifiera et hiérarchisera de manière précise les enjeux, les impacts potentiels, les mesures d'évitement, de réduction que s'engagera à mettre en œuvre le maître d'ouvrage et enfin en cas d'impacts résiduels, les mesures de compensation proposées par le maître d'ouvrage.

L'étude d'impact est soumise à l'avis des collectivités concernées et à l'avis de l'Autorité Environnementale (AE).

L'avis de l'AE sera joint au dossier soumis à l'enquête publique.

2 | L'autorisation unique environnementale

L'autorisation unique environnementale comprend les demandes d'autorisations administratives et environnementales portant sur :

- **La loi sur l'eau** (autorisation loi sur l'eau).
- **La demande de dérogation** à l'interdiction stricte d'atteintes aux espèces protégées et leurs habitats (dossier CNPN - Commission Nationale pour la Protection de la Nature).
- **La demande d'autorisation pour le défrichement** pour le secteur du raccordement et éventuellement pour les rétablissements routiers à envisager dans le cadre de la sécurisation des passages à niveau.
- **Le dossier d'incidence Natura 2000** : que le projet soit intégré ou non dans un périmètre Natura 2000, le maître d'ouvrage devra évaluer si le projet est susceptible d'avoir une incidence sur des zones Natura 2000 situées à proximité de l'emprise projet ou ayant un lien fonctionnel avec le projet.
- **Le ou les dossiers d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)** : ce volet concernerait, en fonction des caractéristiques techniques qui seront définies au cours des études ultérieures, les sous-stations à créer ou à modifier, ainsi que les éventuels stockages de terres inertes temporaires ou définitifs, la/les bases travaux à envisager en fonction de leurs usages et de leurs superficies.

L'étude d'impact élaborée au titre du dossier de DUP, ainsi que l'avis de l'AE seront joints au dossier unique. Le dossier d'autorisation unique environnementale est soumis à enquête publique sous la responsabilité du préfet de département, qui est l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation.

3 | La mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Le maître d'ouvrage s'assurera sur le périmètre du projet qui serait retenu de sa compatibilité avec les documents suivants approuvés par Arrêtés préfectoraux et qui s'appliquent :

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Grand Nevers
- le Plan Local d'Urbanisme (PLUI) de la Communauté Urbaine du Creusot Montceau (CUCM)
- les Plans Locaux d'Urbanismes (PLU) des villes et des communes concernées
- les Plans d'Occupation des Sols (POS) qui n'ont pas encore fait l'objet d'une révision en PLU

- les Cartes Communales

Il sera procédé, s'il y a lieu, à la mise en compatibilité de ces documents d'urbanisme par les services de l'État et les collectivités concernées, notamment par un examen conjoint des documents avant l'ouverture de l'enquête publique, en lien étroit avec le maître d'ouvrage.

En cas d'impact sur un Espace Boisé Classé (EBC), une mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné sera nécessaire.

Le cas échéant, la ou les enquête(s) publique(s) sera (seront) menée(s) conjointement à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

4 | Les enquêtes parcellaires

Les enquêtes parcellaires ont pour objectif de préciser les emprises foncières nécessaires pour réaliser le projet, qui n'auraient pas fait l'objet d'accord amiable de cession et d'identifier les propriétaires et ayants droit de toutes natures, lesquels sont invités à faire valoir leurs droits.

L'enquête publique pourra se faire conjointement aux enquêtes menées dans le cadre de la procédure administrative et environnementale ou indépendamment.

Au terme de cette enquête et si la déclaration d'utilité publique est prononcée préalablement, la procédure d'expropriation pourra être engagée par Arrêté de cessibilité pour opérer le transfert de propriété des parcelles.

La procédure judiciaire de fixation des indemnités sera conduite parallèlement.

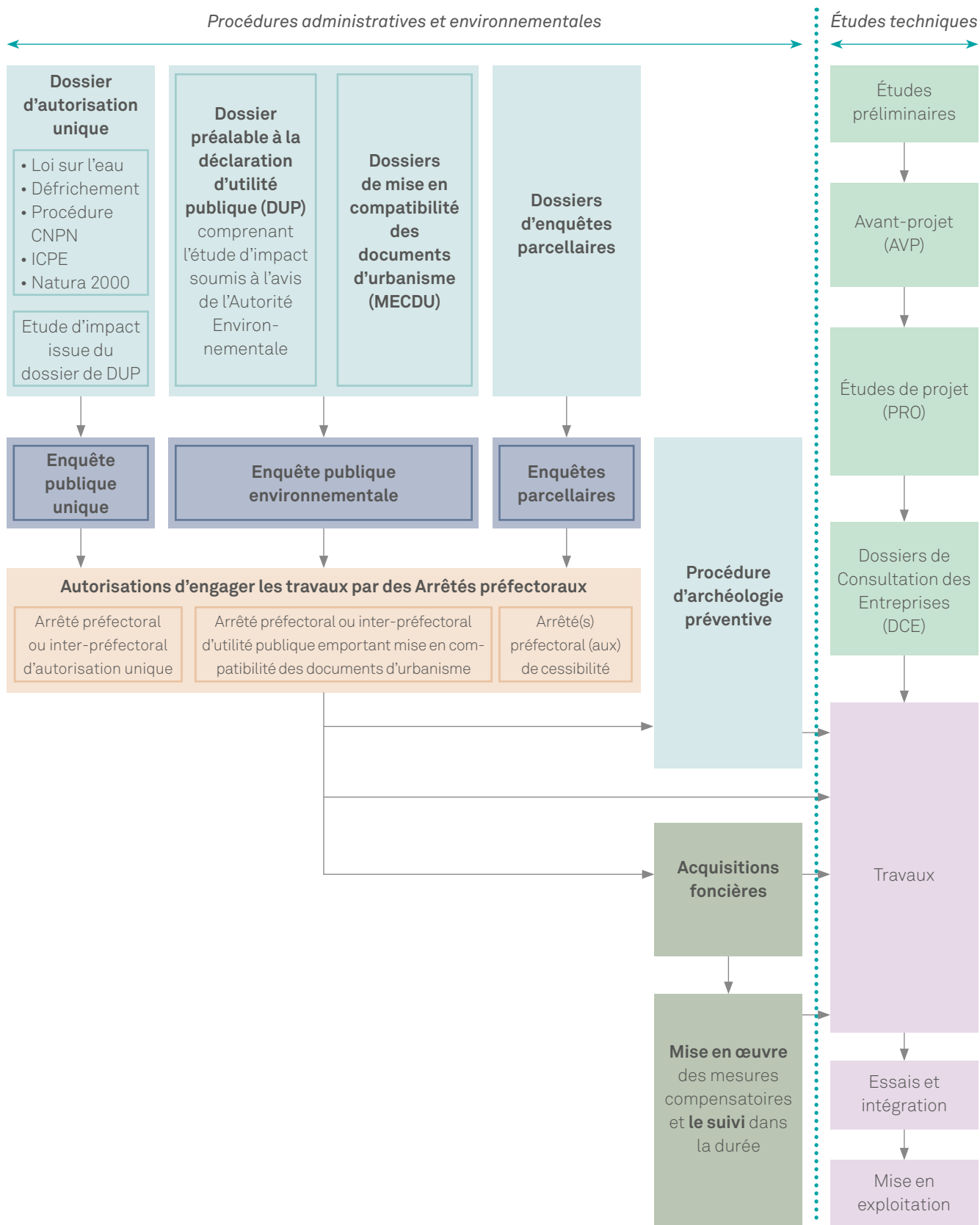
5 | L'archéologie préventive

Le maître d'ouvrage fournira à l'autorité compétente (Préfet de région) les plans d'emprises et des zones de travaux envisagées.

La Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) appréciera l'opportunité de prescrire un diagnostic archéologique, suivi ou non de fouilles.

L'obtention de l'Arrêté d'autorisation unique est nécessaire pour débiter les investigations de terrain.

Le schéma de principe des procédures



B | NOTE MÉTHODOLOGIQUE SUR LA RÉALISATION DE LA CARTOGRAPHIE DES ARGUMENTS ET DE CELLE DES POSITIONNEMENTS DES ACTEURS PROFESSIONNELS

La réalisation de la cartographie des arguments et de celle des positionnements des acteurs professionnels est une prestation réalisée par l'agence Cassini Conseil sur commande de la commission particulière du débat public VFCEA.

1 | La cartographie des arguments

L'objectif de cette cartographie est de visualiser, sur un support synthétique, la totalité des arguments en faveur ou en défaveur d'un aménagement lié au projet de la VFCEA, qui a été versée au débat public.

La carte des arguments a été construite en prenant en compte tout type de contribution :

- Cahiers d'acteurs
- Avis sur le site internet du débat public VFCEA
- Expressions orales lors des rencontres publiques
- Communications adressées à la CPDP

Quatre aménagements ont été retenus :

- L'amélioration des voies
- La modernisation de la ligne
- La création d'une gare de connexion TER/TGV
- La création d'une branche de raccordement (la « virgule »).

2 | La cartographie des positionnements des acteurs professionnels

L'objectif de cette cartographie est de visualiser, sur un support synthétique, le positionnement des acteurs professionnels selon leur degré d'adhésion à l'une des deux hypothèses retenues par le maître d'ouvrage.

Seules les contributions écrites énonçant un positionnement clair ont été prises en compte (cahiers d'acteurs, lettres, vœux et motions de collectivités...).

- Les acteurs professionnels : cette dénomination

regroupe les associations, les partis politiques, les entreprises, les collectivités territoriales et les syndicats.

- Le degré d'adhésion : la quasi-totalité de ces acteurs soutiennent le projet mais avec un niveau d'engagement qui varie. Certains sont enthousiastes quand d'autres interpellent sur un aspect ou évoquent une crainte.
- Les deux hypothèses : il s'agit du phasage de la réalisation du projet proposé sur la base des deux hypothèses indiquées dans le CPER Bourgogne-Franche-Comté 2015-2020 :
 - > Hypothèse 1 : Électrification de la ligne entre Montchanin et Chagny et création d'un raccordement entre la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV et Écuisses en incluant une halte TER. Installation du système de télécommunication GSM-R sur la totalité de la ligne.
 - > Hypothèse 2 : Modernisation complète de la voie ferrée Nevers-Chagny, sans raccordement. (Électrification, mise au gabarit des ouvrages et installation du GSM-R).

3 | Méthodologie

Depuis le début du débat, l'ensemble des contributions versés au débat (verbatim des réunions publics, point de vue, opinions, avis, question/réponse etc.) a été collecté au sein d'une base de données.

Pour chaque contribution, ont été identifiés :

- L'acteur : Nom, prénom, catégorie (professionnel ou particulier ; et si professionnel, quelle catégorie).
- L'argument développé : il s'agit d'une contribution qui justifie l'engagement par rapport à un des quatre aménagements proposés par le maître d'ouvrage. Si l'acteur développe plusieurs

arguments différents, ils ont tous été répertoriés individuellement.

- La nature de l'argument : cinq types de nature ont été définis : socio-économique, environnemental, coût, mobilité, infrastructure.
 - Le type d'aménagement auquel l'argument faisait référence : la gare d'interconnexion, l'amélioration de la ligne, la modernisation de la ligne, le raccordement.
 - L'hypothèse choisie : 1 ou 2, en s'appuyant sur les documents transmis par les acteurs, et notamment les professionnels, à la CPDP (cahiers d'acteurs/contributions).
- Le degré d'adhésion de l'argument par rapport au projet et/ou à son phasage : ce degré a été défini au regard du fait que l'argument développé par l'acteur est plutôt favorable (enthousiasme, encouragement, soutien net) ou plutôt défavorable (alerte, crainte, commentaire, interrogation) sans pour autant être un argument d'opposition.

C | LES ACTEURS RENCONTRÉS DANS LE CADRE DES ENTRETIENS PRÉALABLES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC VFCEA

1 | Sénat

DURAIN Jérôme, Sénateur de la Saône-et-Loire

EMERY-DUMAS Anne, Sénatrice de la Nièvre

EMORINE Jean-Paul, Sénateur de la Saône-et-Loire

MERCIER Marie, Sénatrice de la Saône-et-Loire

PATRIAT François, Sénateur de la Côte-d'Or

2 | Assemblée Nationale

BAUMEL Philippe, Député de la 3^{ème} circonscription de Saône-et-Loire

CARRILLON-COUVREUR Martine, Députée de la 1^{ère} circonscription de la Nièvre

3 | Services de l'État

BARRET Christiane, Préfète de Région Bourgogne-Franche-Comté ; Préfète de Côte d'Or

BARTHET Martine, Conseillère, Direction générale des infrastructures, du transport et de la mer (DGITM)

CARBONNIER Christèle, Chargée de mission interministérielle en charge de l'ingénierie territoriale, Préfecture de la Nièvre

CONDEMINE Jean-Pierre, Préfet de la Nièvre (jusqu'en novembre 2016)

CROGUENNEC Bernard, Directeur, Direction départementale des territoires (DDT) de la Nièvre

DOLLAT Hugues, Directeur adjoint, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bourgogne-Franche-Comté

DURON Philippe, Président, Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF)

DUSSARRAT Christian, Directeur, Direction départementale des territoires (DDT) de Saône-et-Loire

MATHURIN Joël, Préfet de la Nièvre (depuis novembre 2016)

PAYET Gilbert, Préfet de Saône-et-Loire

PIERRAT Eric, Secrétaire général pour les affaires régionales auprès de la préfète de la région Bourgogne-Franche-Comté

POUPARD François, Directeur, Direction générale des infrastructures, du transport et de la mer (DGITM)

QUINET Michel, Chef du service Transports, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bourgogne-Franche-Comté

de TREGLODÉ Hervé, Coordinateur du collège « Transports terrestres et intermodalité », Conseil général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD)

VATIN Thierry, Directeur, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bourgogne-Franche-Comté

4 | Conseil régional

NEUGNOT Michel, 1^{er} Vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté en charge des finances, des ressources humaines, des transports, des déplacements et des intermodalités

5 | Conseils départementaux

HERTELOUP Alain, Vice-président Attractivité du territoire et mobilité au Conseil départemental de la Nièvre

GERBER Hélène, Directrice des routes et des infrastructures, Directrice des transports et de l'intermodalités, Conseil départemental de Saône-et-Loire

KARINTHI François, Directeur du Pôle Bâtiments Transports et Infrastructures, Conseil départemental de la Nièvre

MARTIN Sébastien, 1^{er} Vice-président chargé de l'aménagement et de l'aide aux territoires, des transports et mobilités, des infrastructures et des routes au Conseil départemental de Saône-et-Loire

SIMON Christophe, Chargé de mission auprès du Président du Conseil départemental de Saône-et-Loire

6 | Intercommunalités et communes

CALDERON Edith, Maire d'Ecuisses

FUCHET Roland, Maire de Torcy

GERVAIS André, Maire-adjoint de Dijon délégué à l'équipement urbain, la circulation, les déplacements et travaux; Vice-président Mobilité – Transport, TCSP – Voirie et stationnement de la Communauté Urbaine Grand Dijon

LEUREAUD Yves, Chargé de projets, Service Aménagement, Communauté Urbaine Creusot Montceau

MAILLIOT Marc, Maire d'Essertenne

MARTI David, Maire du Creusot; Président de la Communauté Urbaine Creusot Montceau

PICARD Michel, Maire de Chagny

POITOUT Marie-Josèphe, Adjointe chargée des solidarités, Chagny

PILLOT Bernard, 1^{er} Adjoint au Maire du Breuil

THURIOT Denis, Maire de Nevers; Président de Nevers Agglomération

TRICOT Magali, Maire de Saint-Julien-sur-Dheune

TUDELA Henri, Maire de Santenay

VERNOCHET Jean-Yves, Maire de Montchanin

7 | Acteurs socio-économiques

AUROUSSEAU Stéphane, Président, Fédération départementale des syndicats d'exploitants agricoles (FDSEA) de la Nièvre

Représenté par **RIGAUDEAU Charlotte**, Juriste en droit social, FDSEA de la Nièvre

BERTOLOTTI Francis, Président du Conseil de surveillance, Nantes Saint-Nazaire Port

BERTRAND Éric, Président, Chambre d'agriculture de la Nièvre

BEULIN Xavier, Président du Conseil de surveillance, Port Atlantique La Rochelle

BLANDIN Clément, Président, Jeunes Agriculteurs de la Nièvre

CHALUS Jean-Pierre, Président du Directoire, Nantes Saint-Nazaire Port

de CHARETTE Benoît, Président, Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Bourgogne-Franche-Comté (jusqu'en décembre 2016)

CHARLES Sylvie, Directrice générale, SNCF Logistics Transport Ferroviaire et Multimodal de Marchandises

CHEVALIER Denis, Président, Granulats Bourgogne Auvergne

CHEVROT Pablo, Secrétaire, Organisation de défense et de gestion de l'appellation Maranges

CINOTTI Eric, Directeur régional Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Mobilités

CLAIR Jean-Baptiste, Président, Organisation de défense et de gestion de l'appellation Santenay

CONFAIS-MORIEUX Guillaume, Directeur général, Groupe Européen d'Intérêt Economique (GEIE) «North Sea – Mediterranean Corridor»

COUTOU Jacques, Directeur, Groupe Européen d'Intérêt Economique (GEIE) «Atlantic Corridor»

DELABI Florent, Directeur carrières Nord-Est, Eiffage Travaux Publics

DENORMANDIE Dominique, Président, Groupement National des Transports Combinés (GNTC)

DOPPELBAUER Josef, Directeur général, European Union Agency for Railways (ERA)

FOURCADE André, Vice-président Transports, Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) Bourgogne-Franche-Comté

LENZI Michel, Vice-président Transports, Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) Bourgogne-Franche-Comté

LEYES Pascal, Directeur général, Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Saône-et-Loire

LOUET Marc, Responsable Immobilier, LIDL Direction Régionale Montceau-les-Mines (DR 12)

OBENAU Max, Communication Officer, Corporate Management and Evaluation Unit, European Union Agency for Railways (ERA)

PLISSON Jean-Yves, Délégué général, Groupement National des Transports Combinés (GNTC)

PUYRAZAT Michel, Président du Directoire et Directeur général, Port Atlantique La Rochelle

ROSSIGNOL Jean-Pierre, Président, Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de la Nièvre (jusqu'en décembre 2016)

STEINMETZ Claude, Directeur ferroviaire, Transdev

TUFFEREAU Franck, Délégué Général, Association Française du Rail (AFRA)

VANDEMEULEBROUCKE Eric, Directeur du développement, Direction ferroviaire, Transdev

VIE Pascale, Conseillère d'administration représentante des chargeurs, SNCF

8 | Associations

BERNARDIN-PASQUET Annick, *Vice-présidente en charge de la Saône-et-Loire, France Nature Environnement (FNE) Bourgogne*

FROCHOT Bernard, *Président, Bourgogne Nature*

GRAND Brigitte, *Coordinatrice, Etudes et protection des oiseaux en Bourgogne*

JOURNEAU Cédric, *Président, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Bourgogne-Franche-Comté*

LESPINASSE Denise, *Présidente, UFC-Que Choisir de Saône-et-Loire*

MINOIS Joël, *Président, Association Ornithologique et Mammalogique de Saône-et-Loire*

PINAUD Jean-Paul, *Président, Association de promotion de la VFCEA*

SCHMITT Catherine, *Présidente, France Nature Environnement (FNE) Bourgogne*

9 | Recherche et enseignement

SAUVANT Alain, *Professeur d'économie des transports, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées*

D | LE BUDGET DU DÉBAT PUBLIC VFCEA (EN DATE DU 12/05/2017)

Le budget se décompose en deux postes principaux. D'une part les frais engagés par la commission particulière du débat public (CPDP) qui sont, comme la loi le prévoit, à la charge du maître d'ouvrage : information du public, logistique des rencontres publiques, site Internet, secrétariat général, local. D'autres part les frais engagés par la Commission nationale du débat

public (CNDP) sur son propre budget : indemnisation des membres de la CPDP et remboursement de leurs frais de déplacements. Le maître d'ouvrage a également financé la réalisation de l'expertise complémentaire sur la « réfection de la voie entre Nevers et Chagny ». Les montants sont indiqués hors TVA.

Frais engagés par la CPDP	
Accompagnement pour la mise en place des débats mobiles et itinérants	88 425,00 €
Organisation logistique des réunions et autres rencontres publiques	195 140,00 €
Conception, création, fabrication, impression des outils des communication et diffusion des supports écrits	94 957,45 €
Relations Presse et Médias, campagnes publicitaires et achats d'espaces	36 404,00 €
Webmastering éditorial et community management	38 535,67 €
Conception et réalisation de supports cartographiques grand public	24 720,00 €
Conception et réalisation de supports vidéo grand public	30 000,00 €
Intégration et envoi de newsletter électroniques	4 200,00 €
Fonctionnement de la CPDP : • Location de salles pour les rencontres publiques • Location et charges de la Maison du Débat au Creusot • Equipement et maintenance informatique • Fourniture de bureau • Rémunération et frais de déplacements du secrétariat général	238 000 €
Expertise complémentaire sur la « réfection de la voie entre Nevers et Chagny »	25 000 €
TOTAL	775 382,12 €

Frais engagés par la CNDP	
Indemnisation des membres de la CPDP	49 385,58 €
Frais de déplacements des membres de la CPDP	37 195,07 €
TOTAL	86 580,65 €

E | GLOSSAIRE DES SIGLES ET ACRONYMES

AFRA Association française du rail	GSM-R Global System for Mobile communication for Railways - Système global de communication mobile pour les voies ferrées
AOC Appellation d'origine contrôlée	LGV Ligne à grande vitesse
APCA Assemblée permanente des Chambres d'agriculture	Master TMEC Master Transport, Mobilité, Environnement, Climat de l'Université de Bourgogne
CESER Conseil économique, social et environnemental régional	MEEM Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer
CNDP Commission nationale du débat public	PLUI Plan local d'urbanisme intercommunal
CoDéVaD Collectif de défense de la vallée de la Dheune	PN Passage à niveau
COPIL Comité de pilotage	POCL Projet de ligne grande vitesse Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon
CPDP Commission particulière du débat public	RTE-T Réseau transeuropéen de transport
CPER Contrat de plan État-Région	SDMO Synthèse du dossier du maître d'ouvrage
CUCM Communauté urbaine Creusot Montceau	SNIT Schéma national des infrastructures de transport
DGITM Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer	SRCE Schéma régional de cohérence écologique
DMO Dossier du maître d'ouvrage	SRIT Schéma régional des infrastructures et des transports
DREAL Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement	STI Systèmes de transport intelligents
EELV Europe Écologie Les Verts	TCSP Transport en commun en site propre
ERTMS European Rail Traffic Management System - Système européen de surveillance du trafic ferroviaire	TeC Tonne équivalent carbone
FNAUT Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports	TER Transport express régional
FNE France Nature Environnement	TGV Train à grande vitesse
FNSEA Fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles	VAN Valeur actuelle nette
	VFCEA Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

cndp Commission nationale
du **débat public**

DÉBAT PUBLIC **VOIE FERRÉE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE**
244, boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France - Tél. +33 (0) 1 44 49 85 60
vfcea.debatpublic.fr
www.debatpublic.fr
www.debatpublic.fr/projet-voie-ferree-centre-europe-atlantique-vfcea