

BILAN DÉBAT PUBLIC

Voie ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)

15 DÉCEMBRE 2016 – 20 MARS 2017

dressé par le président
de la Commission nationale
du débat public

LE 19 MAI 2017

BILAN DÉBAT PUBLIC

Voie ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)

15 DÉCEMBRE 2016 – 20 MARS 2017

.....

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
LE PROJET SOUMIS À DÉBAT	5
La difficulté de débattre de l'opportunité d'un projet multifonctionnel et multiscalair	6
LA CARTE DU PROJET ET DES AMÉNAGEMENTS SOUMIS À DÉBAT	7
LE VOLET FRET DU PROJET : AMBITION LOCALE, NATIONALE ET EUROPÉENNE	7
La volonté de relancer le fret au niveau national	7
Les bénéfices du report modal : réels ou surestimés ?	8
De nouvelles priorités d'aménagement mises en avant par les professionnels du fret	9
UNE REQUÊTE UNANIME DES NIVERNAIS : LA RÉGÉNÉRATION DE LA LIGNE NEVERS-CHAGNY	9
L'égalité territoriale en question	9
Les résultats de l'expertise complémentaire	10
Nevers-Dijon en deux heures : un objectif affiché par la Région à l'issue du débat	10
UNE HALTE D'INTERCONNEXION ATTENDUE SUR LE TERRITOIRE DONT LA MISE EN ŒUVRE SUSCITE DES INTERROGATIONS	11
L'alternative proposée par la Communauté Urbaine Creusot Montceau (CUCM)	11
INCOMPRÉHENSIONS ET DOUTES SUR LE RACCORDEMENT À LA LIGNE TGV PARIS-LYON	12
DES AVIS PARTAGÉS QUANT AUX CONSÉQUENCES SUR L'ENVIRONNEMENT, LE PAYSAGE ET LE CADRE DE VIE	13
L'inquiétude des agriculteurs et des viticulteurs relative aux emprises foncières et à l'impact sur le paysage	13
La mobilisation des riverains contre les nuisances sonores et la dégradation de la qualité de vie	14
UN DÉBAT SUR LE COÛT ET LES FINANCEMENTS ÉTROITEMENT LIÉ AU PHASAGE DU PROJET	14
Deux préoccupations majeures : la rentabilité du projet et la recherche de financements	15
LE DÉROULEMENT DU DÉBAT	16
CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	18

INTRODUCTION

Saisie le 21 juin 2016 par le président de SNCF Réseau¹, d'un projet d'amélioration de l'offre voyageurs et fret de la voie ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA), la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 6 juillet 2016 d'organiser elle-même un débat public et d'en confier l'animation à une commission particulière.

La Commission a en effet considéré que :

- ces projets concernant le réseau fret national et le réseau de transport de voyageurs sont d'intérêt international, national 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 TGV-TER sont significatifs.

Le même jour, la CNDP a désigné Madame Ilaria CASILLO, présidente de la commission particulière du débat public (CPDP).

Sur proposition de cette dernière, elle a, le 5 août 2016, désigné en tant que membres de la CPDP : M^{me} Lucie ANIZON, M. Marc D'AUBREY, M^{me} Isabelle BARTHE, M. Dominique HOESTLANDT, M^{me} Christine JEAN, M. Jean-Marc REBIÈRE².

Le 26 octobre 2016, la CNDP a fixé le calendrier du débat entre le 15 décembre 2016 et le 20 mars 2017, et en a approuvé les modalités d'organisation. Le 7 décembre 2016, elle a considéré le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Pour répondre aux demandes d'expertise complémentaire adressées à la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), le maître d'ouvrage a décidé le 10 février 2017, l'organisation d'une étude complémentaire sur la régénération et l'amélioration de la voie entre Nevers et Chagny, dont le cahier des charges a été établi avec les membres de la CPDP, la mairie de Nevers, le Collectif « Nevers-Dijon en 2h », le Conseil départemental de la Nièvre et la région Bourgogne Franche-Comté.

¹ Établissement public industriel et commercial (Epic), SNCF Réseau regroupe depuis le 1^{er} janvier 2015 tous les services en charge des infrastructures ferroviaires. Unique propriétaire et gestionnaire du réseau, il réunit les compétences auparavant distribuées entre Réseau Ferré de France (RFF), SNCF Infra et la Direction de la Circulation Ferroviaire (DCF).

² M. Jean-Marc Rebière a démissionné de la CPDP le 25 novembre 2017.

LE PROJET SOUMIS À DÉBAT

Le projet de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) est un projet ancien³ initialement conçu comme une transversale est-ouest pour relier la façade atlantique de la France avec l'Europe centrale, en particulier pour le trafic fret. Il s'étend sur une région, 3 départements et 45 communes.

Porté par le Conseil régional de Bourgogne depuis 2005, le projet a été inscrit dans le Schéma Régional des Infrastructures et Transports (SRIT) Bourgogne en 2007 et dans le volet Mobilité durable du Contrat de Plan État-Région (CPER) Bourgogne 2015-2020⁴. Depuis la fin 2015, le maître d'ouvrage SNCF réseau, et les partenaires du projet, l'État et la Région Bourgogne Franche-Comté, sont réunis dans un comité de pilotage⁵, qui associe d'autres régions, collectivités ou communautés de communes, pour suivre l'avancement des études sur le projet.

Le projet présente trois fonctionnalités relatives :

- au transport de marchandises avec la création d'une transversale électrifiée pour relier, selon un axe ouest-est, la façade Atlantique à l'axe Saône-Rhône et au Rhin ainsi qu'à l'Europe du Nord et l'Italie, sans passer par la région parisienne ;
- aux déplacements régionaux et interrégionaux de voyageurs (TER) avec, d'une part, la mise en circulation de TER électriques plus respectueux de l'environnement et offrant des trajets plus confortables pour les voyageurs, et, d'autre part, l'offre de correspondances directes entre TER et TGV ;
- aux liaisons des « voyageurs longue distance » avec la possibilité pour les TGV reliant l'axe Rhin-Rhône d'emprunter un nouvel itinéraire, via la LGV Paris-Sud-Est⁶, permettant d'envisager des arrêts supplémentaires entre Strasbourg et Lyon.

Des aménagements y sont associés, spécifiques ou communs aux différentes fonctionnalités selon les enjeux :

- la modernisation, avec l'électrification de la section existante Nevers-Chagny (160 km), la mise au gabarit des ouvrages d'art et la mise en place d'un système de communication sol/train (GSM-R)⁷ ;
- la création d'une halte d'interconnexion TGV-TER pour permettre aux TER de marquer un arrêt de correspondance avec le TGV Paris-Lyon à la gare Creusot-Montceau-Montchanin. Deux possibilités d'aménagement ont été prévues par le maître d'ouvrage : une halte de passage et une halte en impasse (ou en tiroir) ;
- la création d'un raccordement (5 à 6 km) entre la ligne Nevers-Chagny et la ligne à grande vitesse (LGV) Paris-Sud-Est. Deux possibilités d'aménagement ont été prévues par le maître d'ouvrage : un raccordement court ou un raccordement long.

Chargée de prioriser la liste des projets d'infrastructures de transport présentée dans l'avant-projet de Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) dans lequel figure le projet VFCEA, la commission « Mobilité 21 » l'a classé dans « les projets à horizons plus lointains » mais estime que « certains éléments du projet dont la réalisation peut s'avérer utile à plus court terme pourraient se réaliser progressivement dans le cadre de l'engagement national fret ferroviaire »⁸.

³ Les premières réflexions sur ce projet remontent à la fin des années 1990.

⁴ Signé le 24 avril 2015.

⁵ Il réunit la Direction Générale des Infrastructures Terrestres et de la Mer (DGITM) et la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) du Ministère de l'Écologie, la Région Bourgogne Franche-Comté et SNCF Réseau ainsi que d'autres collectivités: le Conseil départemental de la Nièvre, le Conseil départemental de Saône-et-Loire, Nevers Agglomération, la Communauté Urbaine Le Creusot-Montceau et les Régions Auvergne Rhône-Alpes, Bretagne, Centre-Val de Loire, Grand Est, Île-de-France et Pays de la Loire.

⁶ Communément appelée « ligne TGV Paris-Lyon ».

⁷ « Global System for Mobile communication for Railways » - Système global de communication mobile pour les voies ferrées. En permettant de mieux communiquer, il renforce la sécurité et optimise les circulations des trains de voyageurs et de marchandises.

⁸ Extraits du rapport Mobilité 21, 27 juin 2013.

À la suite d'études préliminaires réalisées entre 2013 et 2014, le coût du projet a été estimé à 560 millions d'euros⁹. Dans l'hypothèse de la poursuite du projet à l'issue du débat public, une première enveloppe budgétaire de 247,2 millions d'euros est inscrite au Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015-2020 pour financer la suite des études et la première étape de travaux définie sur la base de ces études.

La difficulté de débattre de l'opportunité d'un projet multifonctionnel et multiscale

Les préoccupations des usagers du réseau ferroviaire concernent majoritairement l'amélioration de l'existant et la résolution des problèmes du quotidien. Susciter l'intérêt et débattre de la pertinence d'un projet à l'horizon lointain, aux fonctions et échelles multiples soulèvent donc des difficultés. Les échanges sur l'opportunité l'ont montré.

Dans un premier temps, les fonctionnalités et les aménagements du projet ont souvent semblé méconnus ou incompris du grand public, et même de certains élus et acteurs institutionnels. Dans un deuxième temps, le projet VFCEA a parfois été envisagé par les participants comme trois projets distincts les uns des autres, ce qui n'était pas l'approche initiale du maître d'ouvrage, certains aménagements étant communs aux trois fonctionnalités du projet.

Le projet a également suscité un grand nombre de confusions. Ce fut en particulier le cas des cinq variantes soumises à débat sur le raccordement et la halte d'interconnexion : quatre variantes pour l'ensemble raccordement et halte d'interconnexion proposées par SNCF Réseau, et une variante proposée en cours de débat par la Communauté urbaine Creusot Montceau (CUCM) portant uniquement sur la halte d'interconnexion.

Au fil des rencontres, notamment dans les gares ou centre-commerciaux, la CPDP a noté que certains nivernais pensaient que le débat portait sur le projet de ligne à grande vitesse Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon (POCL)¹⁰.

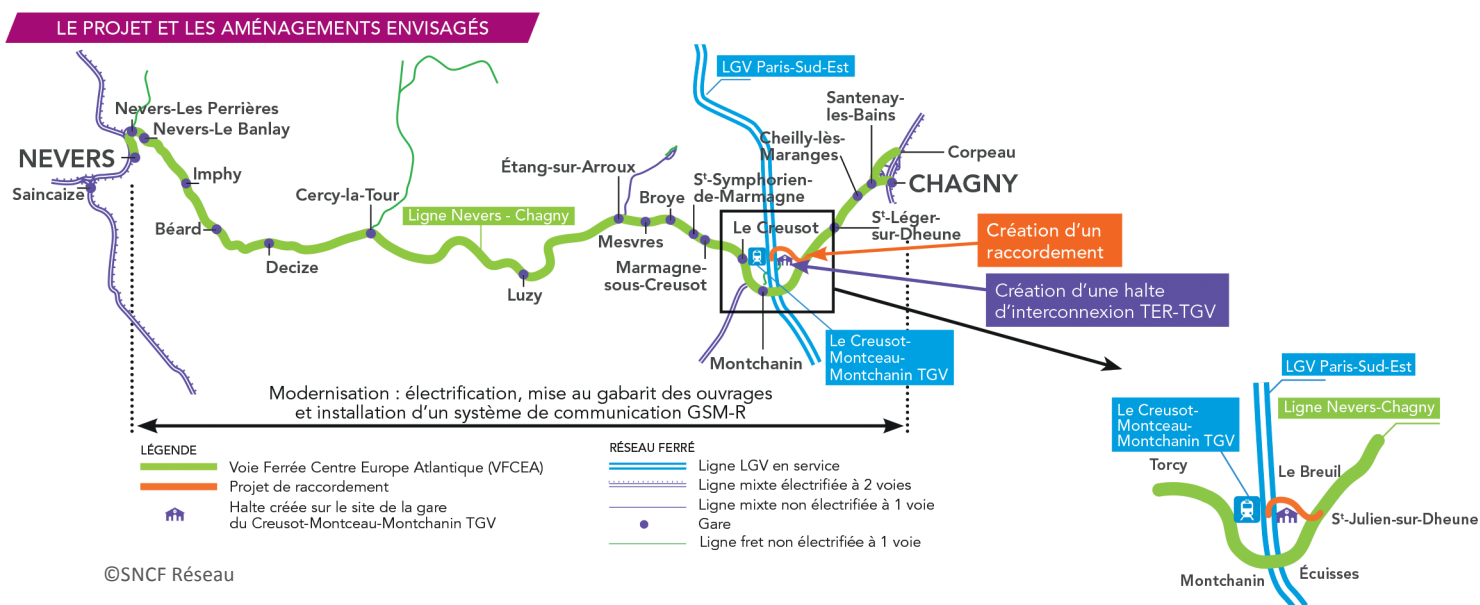
Par ailleurs, la thématique du fret, du fait de son aspect très technique, s'est révélée peu mobilisatrice.

En amont et tout au long du débat, la CPDP s'est engagée à faciliter la compréhension et l'information autour du projet. La difficulté d'appréhender la multifonctionnalité et la multiscalarité du projet a été soulevée au cours des rencontres. C'est la question des priorités du projet, voire de l'opportunité de certains aménagements, qui a été le plus régulièrement débattue en lien avec les financements disponibles et le phasage du projet. Les arguments mis en avant ont montré l'existence d'intérêts, de craintes et d'attentes très diverses au sein du territoire régional, national et européen.

⁹ Ce coût comprend la modernisation complète de la ligne Nevers-Chagny, son raccordement à la LGV Paris-Sud-Est et la création d'une halte d'interconnexion TER-TGV.

¹⁰ Débat public organisé par la CNDP du 3 octobre 2011 au 31 janvier 2012.

LA CARTE DU PROJET ET DES AMÉNAGEMENTS SOUMIS À DÉBAT



LE VOLET FRET DU PROJET : AMBITION LOCALE, NATIONALE ET EUROPÉENNE

Les aménagements proposés dans le cadre du volet fret du projet sont l'électrification de la ligne entre Nevers et Chagny, l'adaptation des ouvrages d'art et l'installation d'un système de communication type GSM-R, dans la continuité de l'électrification de Tours - Vierzon en 2008 et de Bourges - Saincaize en 2011.

En dépit d'une difficile appropriation du sujet par le grand public, le volet fret a fait l'objet de nombreuses interventions, en particulier des professionnels des milieux socio-économiques et du transport de marchandises. Une large majorité des acteurs du débat s'accorde sur l'utilité d'un axe ouest-est qui aurait des bénéfices au niveau local, national et européen : amélioration de la desserte du tissu économique local, renforcement du réseau ferroviaire national et meilleure performance des corridors européens de fret.

Une position partagée par le groupe SNCF qui a tenu pendant le débat « à préciser que c'est la modernisation et l'électrification de la ligne existante entre Nevers et Chagny qui lui paraît être l'élément le plus pertinent fonctionnellement et le plus équilibré socio-économiquement »¹¹.

La volonté de relancer le fret au niveau national

L'enjeu majeur de la VFCEA est de constituer un itinéraire fret ouest-est de qualité qui éviterait la région parisienne. À ce jour en France, aucune liaison ferroviaire performante ne relie l'Europe centrale à la façade Atlantique, si ce n'est par la grande ceinture au Sud de Paris ou la ligne Bordeaux - Toulouse - Montpellier - Marseille.

« Le projet de ligne VFCEA est défendu par l'association française du rail (AFRA) pour les atouts qu'il représente pour le fret ferroviaire », « En ce qui concerne la VFCEA, l'association Logistique Transport Ouest (ALTRO) reconnaît qu'elle a son utilité pour le fret »¹²...

¹¹ Point de vue n°41, SNCF Mobilités.

¹² Points de vue n°58 et 62.

La création d'un axe performant pour le fret est plébiscitée non seulement par les professionnels du transport et de la logistique, mais aussi par les principaux représentants des milieux socio-économiques et par les élus locaux comme l'illustrent leurs contributions et cahiers d'acteurs. Au niveau régional, un tel axe permettrait de relier les bases logistiques (celles par exemple des producteurs agricoles), portuaires (plateformes portuaires multimodales de Chalon-sur-Saône, Mâcon et Pagny) et ferroviaires de la Bourgogne Franche-Comté à la façade atlantique. Il permettrait aussi aux autres régions de profiter d'une artère ferroviaire pour accéder à la Vallée du Rhône.

C'est surtout au niveau national que de nombreux atouts ont été mis en avant : bénéficier d'une liaison évitant la région parisienne, donner de la robustesse et de l'efficacité au réseau ferroviaire entre l'ouest et le sud-est de la France, développer un hinterland¹³ ferroviaire qui serait propice au développement des ports atlantiques français, offrir de nouvelles perspectives de développement du trafic de marchandises de l'ouest de la France, ou encore stimuler le report modal en diminuant la présence de camions sur les routes, répondant ainsi aux engagements environnementaux de la COP 21.

À l'échelle européenne, cet axe permettrait la mise en relation des grands corridors européens de fret en évitant la région Parisienne : un enjeu majeur pour offrir des opportunités nouvelles pour le positionnement économique et logistique de nos territoires en compétition sur un marché mondialisé.

Toutefois, des 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 : certains craignent des trafics moindres et mettent en doute la pertinence de cette fonctionnalité du projet, d'autres redoutent au contraire des trafics beaucoup plus importants que prévus qui seraient source de nuisances sonores. Les particuliers ont en effet manifesté leurs inquiétudes quant aux impacts de l'augmentation du trafic fret.

Les bénéfices du report modal : réels ou surestimés ?

« La VFCEA (...) contribue à l'aménagement et au développement durable des territoires, répond aux objectifs du Grenelle et de la COP 21, [et] est un levier pour le report modal en délestant la RCEA (Route Centre Europe Atlantique) »¹⁴. À l'instar du CESER¹⁵ Bourgogne Franche-Comté, de nombreux acteurs favorables à la VFCEA ont mis en avant son impact positif sur le climat. En favorisant le report modal vers le train, un moyen de transport moins émetteur de dioxyde de carbone (CO₂), le projet contribuerait à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le remplacement des locomotives diesel par des locomotives électriques serait lui aussi bénéfique.

Baptisée « route de la mort », la RCEA a été classée parmi les quatre axes routiers les plus « dangereux » du pays dans le schéma national des infrastructures de transport lors du Grenelle de l'environnement en 2011. Actuellement les échanges se font essentiellement par cette route, où la plupart des accidents sont provoqués par les poids lourds. La fonctionnalité fret du projet VFCEA permettrait de basculer une partie du trafic routier de marchandises sur la voie ferrée, elle fait donc l'objet de fortes attentes au niveau local.

Les bénéfices du projet ont néanmoins été relativisés pendant les rencontres publiques. Sur les 15 trains quotidiens de fret prévus, seuls 2 correspondraient à du report modal, soit environ 63 camions par jour à comparer aux 5 000 qui circulent sur la seule route Centre Europe Atlantique. Plus globalement, des doutes se sont exprimés quant au futur du fret ferroviaire, moins rentable que le transport de marchandises par la route. La baisse de la part de marché du fret ferroviaire depuis plusieurs années a souvent été évoquée, les participants rappelant que sans politique nationale mise en œuvre pour favoriser ce mode de déplacement, le projet n'aurait pas l'impact escompté.

¹³ Région desservie par un port, une voie navigable.

¹⁴ Point de vue n°57.

¹⁵ Conseil économique, social et environnemental régional.

S'agissant de l'électrification de la ligne, SNCF Fret convient que cet aménagement, en permettant le passage à la traction électrique « aurait des gains sur l'environnement [...] [mais] pas des gains très significatifs »¹⁶.

De nouvelles priorités d'aménagement mises en avant par les professionnels du fret

Parmi les acteurs, les avis divergent quant à la priorité à donner à l'électrification ou à la mise au gabarit de la ligne. La nécessité d'installer le réseau GSM-R n'a pas fait débat : commun à 18 pays européens, il remplace déjà progressivement le système de télécommunication actuel.

Pour le maître d'ouvrage et les élus locaux, la priorité est l'électrification, le choix du gabarit n'étant pas encore arrêté. Pour les acteurs économiques, et les opérateurs ferroviaires en particulier, c'est au contraire la mise au gabarit qui doit prévaloir, d'abord pour les conteneurs maritimes, mais aussi pour les remorques transportées par les wagons utilisés par les autoroutes ferroviaires. Sur cette question de priorité, des études complémentaires pourraient être menées et une concertation engagée avec les acteurs du fret à l'issue du débat.

L'exercice du débat s'est révélé complexe pour les entreprises utilisatrices de fret ferroviaire qui étaient principalement interrogées sur leurs tonnages futurs ; or ces derniers sont plus conditionnés par le dynamisme de leurs marchés que par les conditions de circulation de la ligne. Il leur a donc été difficile de se positionner sur des choix logistiques à long terme. Cela étant, une large majorité du trafic de fret ferroviaire se faisant au départ et/ou à destination d'installations terminales embranchées (ITE)¹⁷, la modernisation de la ligne est pour eux un pré-requis aux investissements qu'ils sont susceptibles de consentir pour leur maintien, voire leur développement.

UNE REQUÊTE UNANIME DES NIVERNAIS : LA RÉGÉNÉRATION DE LA LIGNE NEVERS-CHAGNY

Dès la phase préparatoire du débat, un nouvel objectif largement partagé par les nivernais est apparu, indépendant de ceux poursuivis par le maître d'ouvrage : la réduction significative du temps de parcours pour les voyageurs entre Nevers et Dijon, qui passe en premier lieu par la régénération de la voie, c'est-à-dire sa rénovation. « Il manque dans votre projet, la dimension voyageur et délais de transport entre Nevers et Dijon. La Nièvre et sa préfecture restent très, trop éloignées de la capitale régionale », relève un habitant¹⁸.

L'égalité territoriale en question

Le collectif «Nevers-Dijon en deux heures» met l'accent sur « un temps de trajet Nevers - Dijon en train TER (2 h 30 en 2017) qui n'a pas été réduit depuis 20 ans pour les usagers, salariés, étudiants, retraités, familles, touristes »¹⁹. Beaucoup ont souligné que le temps de parcours entre Nevers et Dijon, notamment sur le trajet Nevers-Montchanin, n'avait cessé de se détériorer²⁰. Une constatation qui atteste pour certains d'un désintérêt de la Région pour le territoire nivernais. Si la Région a reconnu une situation dégradée depuis deux ans, elle a néanmoins rappelé les améliorations réalisées depuis 2005, notamment sur les conditions de voyage et les temps de parcours.

¹⁶ Conférence débat « Enjeux de la politique de fret ferroviaire à l'échelle nationale », le 9 janvier 2017 à Paris.

¹⁷ Ensemble de biens d'équipements et d'installations de logistique ferroviaire reliées directement par aiguille aux voies du Réseau Ferré National (RFN). On dénombre près de 1400 ITE sur le territoire.

¹⁸ Avis n°41.

¹⁹ Point de vue n°59.

²⁰ Pour la partie Nevers-Montchanin, la Région est responsable de l'entretien de la voie, pour la partie Montchanin-Chagny, c'est SNCF Réseau.

SNCF Réseau a confirmé que la rénovation de la voie était indispensable pour réduire les temps de parcours, des travaux de régénération sont d'ailleurs prévus à horizon 2020 pour la partie Montchanin-Chagny. Le maître d'ouvrage a néanmoins insisté sur les objectifs du projet VFCEA, dont la réduction des temps de parcours ne fait pas partie. La modernisation de la ligne devrait permettre de « proposer aux voyageurs davantage de relations ferroviaires de bout en bout entre Tours et Dijon, et des trajets plus confortables »²¹.

Pour les Nivernais, ce n'est pas suffisant. Les responsables politiques et institutionnels de la Nièvre ont fait de la réduction du temps de parcours pour les voyageurs une priorité absolue pour la ligne. « Il faut régénérer la voie, la refaire. Vous êtes en train de nous vendre une Ferrari sur des routes toutes cabossées », a-t-on pu entendre pendant la réunion publique de lancement²². La question de la priorité entre une électrification et une régénération de la ligne a été posée à chacune des rencontres dans la Nièvre.

Les résultats de l'expertise complémentaire

Plusieurs demandes d'expertises ont été adressées à la CPDP, notamment celle du Conseil départemental de la Nièvre, visant à effectuer un premier diagnostic général de l'état de la voie et à quantifier les coûts d'une éventuelle régénération.

Suite à la demande de la présidente de la CPDP, le maître d'ouvrage s'est engagé à mener, avant la fin du débat, une expertise complémentaire sur la réfection de la voie entre Nevers et Chagny. Le cahier des charges a été établi avec la CPDP, la Mairie de Nevers, le Collectif «Nevers-Dijon en 2 heures», le Conseil départemental de la Nièvre et la Région Bourgogne Franche-Comté, ainsi qu'un représentant de la DREAL Bourgogne Franche-Comté. Les résultats ont été publiés sur le site du débat public et présentés lors des réunions publiques des 13 et 14 mars²³.

Si la ligne est en bon état, il en ressort qu'« en l'absence de régénération, de nouveaux désordres entraînant des ralentissements risquent d'apparaître à partir de 2019 »²⁴. SNCF Réseau précise dans son rapport que les résultats des études en cours, attendus pour l'été 2017, permettront d'obtenir une première estimation des besoins d'investissements de régénération pour le maintien des performances de la ligne.

La levée des limitations de vitesse existantes, en particulier la suppression du passage à niveau n°66 à Mesvres, permettrait aussi d'améliorer les temps de parcours. Enfin, deux autres types d'aménagement sont proposés : des aménagements d'infrastructures, notamment l'électrification de la ligne entre Nevers et Chagny déjà prévue dans le projet VFCEA, et des évolutions d'exploitation, avec par exemple la mise en place de liaisons rapides ne marquant que 3 ou 4 arrêts pour permettre une desserte Nevers-Dijon en deux heures environ.

Nevers-Dijon en deux heures : un objectif affiché par la Région à l'issue du débat

Répondant aux préoccupations des participants, la Région s'est engagée en fin de débat à réduire le temps de parcours entre Nevers et Dijon.

D'une part, près de 6 M€ seraient investis pour la suppression du « point noir » de Mesvres : le passage à niveau n°66 qui occasionne un ralentissement à 40 km/h et génère en conséquence une perte d'environ 3 minutes. Il convient néanmoins de souligner que dans son cahier d'acteur²⁵, la commune de Mesvres exprime une forte réticence à la suppression de ce passage à niveau.

D'autre part, dans le cadre de la renégociation du contrat SNCF Mobilités qui s'ouvre le 31 mars 2017, la Région proposera des trains supplémentaires entre Nevers et Dijon avec 3 ou 4 arrêts seulement, pour permettre, à horizon 2019, une desserte Nevers-Dijon se rapprochant des deux heures (en 2h04 ou 2h06).

²¹ Dossier du maître d'ouvrage.

²² À Nevers, le 5 janvier 2017.

²³ Réunion publique de restitution du débat le 13 mars à Nevers, et réunion publique de clôture le 14 mars au Creusot.

²⁴ Rapport d'expertise complémentaire sur la réfection de la voie entre Nevers et Chagny, 13 mars 2017.

²⁵ Point de vue n°39.

UNE HALTE D'INTERCONNEXION ATTENDUE SUR LE TERRITOIRE DONT LA MISE EN ŒUVRE SUSCITE DES INTERROGATIONS

La création d'une halte d'interconnexion TER-TGV en gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV permettrait de raccorder la ligne TER Nevers-Chagny au réseau à grande vitesse et d'améliorer les correspondances. Une majorité de participants a plébiscité cet aménagement qui, d'une part, faciliterait les déplacements régionaux et interrégionaux des voyageurs, et, d'autre part, participerait au désenclavement et au développement économique du territoire. Sur ce second point, la Communauté urbaine du Creusot Montceau (CUCM) a en particulier mis en avant l'impact positif sur le parc d'activités Coriolis²⁶ qui profiterait à l'ensemble de la région.

Si ce projet de gare de correspondance a été bien accueilli, les solutions d'aménagement proposées ont fait débat.

Le maître d'ouvrage a avancé deux options :

- Une halte « de passage » où l'accès des trains est envisagé par le nord en empruntant une partie du raccordement prévu pour les TGV. Le raccordement dispose donc de sections communes aux TGV et aux TER.
- Une halte « en impasse » où l'accès des trains est envisagé par le sud en créant un raccordement TER spécifique, indépendant du raccordement prévu pour les TGV. Cette solution est donc la seule qui peut être réalisée sans le raccordement.

Les deux options présentent une rentabilité négative. Cette rentabilité est encore plus négative pour l'option de halte « de passage ».

L'atelier « Enjeux d'un projet de gare de correspondance TER-TGV »²⁷ a permis au public de comprendre que la halte d'interconnexion et le raccordement, de par leurs fonctionnalités différentes, pouvaient être appréhendés séparément. Toutefois, de façon générale, il a été très difficile pour les participants de dissocier les deux aménagements.

La solution halte de « passage » conjuguée au raccordement a fait l'objet de nombreuses interrogations quant aux impacts environnementaux. La solution de halte « en impasse » a, quant à elle, fait douter de sa performance pour les gains de temps voyageurs. Par ailleurs, elle fait craindre à certains riverains un risque de morcellement du territoire, en particulier ceux de la commune d'Écuisses : « la halte en impasse est tout simplement à oublier »²⁸. Une grande partie du débat concernant les solutions d'aménagement de la halte s'est finalement structurée autour de l'alternative proposée par la CUCM.

L'alternative proposée par la Communauté Urbaine Creusot Montceau (CUCM)

Dans son cahier d'acteur²⁹ et pendant les rencontres publiques, en particulier l'atelier « Enjeux d'un projet de gare de correspondance TER-TGV », la Communauté Urbaine Creusot Montceau (CUCM) a pu exposer une étude menée en complément du dossier du maître d'ouvrage³⁰ dans laquelle est présentée une nouvelle variante pour la halte d'interconnexion.

²⁶ Zone face à la gare TGV Creusot-Montceau, à Torcy, dédiée aux activités logistiques, industrielles et tertiaires.

²⁷ Le 7 février 2017 au Creusot.

²⁸ Point de vue n° 40.

²⁹ Point de vue n° 35.

³⁰ La CUCM a missionné le bureau d'études TTK.

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 les tracés des voies TER de celles TGV. Cette solution pourrait donc être réalisée sans raccordement. Si elle présente une rentabilité positive, cette variante repose néanmoins sur des hypothèses assez différentes de celles retenues par le maître d'ouvrage. L'étude ne présentant pas les impacts sur l'environnement, le cadre de vie et le paysage, le public s'est parfois montré réticent quant à cette option. De son côté, le maître d'ouvrage a étudié cette alternative et a présenté ses premières conclusions lors de la réunion de clôture du débat³¹ : « La solution proposée par la CUCM nécessite, à notre avis, un approfondissement technique. Toutefois, cette proposition nouvelle d'interconnexion TER-TGV sera intégrée à la réflexion sur la décision à venir du maître d'ouvrage en concertation avec les partenaires cofinanceurs ».

INCOMPRÉHENSIONS ET DOUTES SUR LE RACCORDEMENT À LA LIGNE TGV PARIS-LYON

La création d'un raccordement, ou d'une « virgule », de la ligne Nevers-Chagny à la ligne TGV Paris-Lyon favoriserait les liaisons pour les voyageurs longue distance. Elle offrirait la possibilité pour les TGV reliant l'axe Rhin-Rhône d'emprunter un nouvel itinéraire permettant d'envisager des arrêts supplémentaires entre Strasbourg et Lyon, en particulier à Dijon.

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, de l'entrée dans le nœud Lyonnais et de la desserte de Dijon par les 4 autres trains). Ces trains marqueraient un arrêt supplémentaire à Dijon mais ne pourraient pas s'arrêter en gare de Creusot-Montceau-Montchanin TGV.

Le maître d'ouvrage a soumis deux variantes au débat³² :

- La variante de raccordement court (environ 5 km), dont le tracé franchirait le relief du bois de la Motte³³. Un tunnel de 800 mètres de long est envisagé pour tenter de limiter les impacts sur l'environnement.
- La variante de raccordement long (environ 6,5 km), dont le tracé éviterait le relief du bois de la Motte et nécessiterait la construction d'un viaduc devant la retenue de l'étang de Montaubry.

Les deux variantes utiliseraient, pour rejoindre la ligne Nevers-Chagny en direction de Montchanin, l'actuel raccordement de service, réservé à un usage de maintenance et de secours des rames TGV.

Nous l'avons dit, la confusion entre la création d'une « halte d'interconnexion » et celle d'un « raccordement » ont ponctué les échanges tout au long du débat. Le raccordement est à la fois l'aménagement qui a posé le plus de problèmes de compréhension au public, acteurs institutionnels compris, et qui a été le plus contesté. Des riverains se sont notamment mobilisés contre un aménagement dont ils ne tireraient aucun profit, les trains ne s'arrêtant pas en gare du Creusot, mais dont les impacts sur l'environnement et le cadre de vie pourraient être significatifs.

Pour une grande majorité, le raccordement passe après la modernisation de la ligne. Donner la priorité à la réalisation de la halte d'interconnexion ou de raccordement signifierait pour un certain nombre d'acteurs, en particulier ceux de la Nièvre, privilégier le développement d'une partie de la région au détriment des départements plus périphériques.

³¹ Le 14 mars 2017 au Creusot.

³² L'option dite «raccordement de Nantes», destinée à permettre à des TGV venant de Lyon d'emprunter la VFCEA vers Nantes, n'a pas été retenue dans les analyses socio-économiques du projet soumis à débat.

³³ Inscrit comme corridor écologique de la sous-trame forestière dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de Bourgogne.

Certains sont par ailleurs réservés quant aux bénéfices réels de cet aménagement. Dans son avis déposé sur le site du débat³⁴, l'Association de Promotion des Voies Ferrées Jurassiennes souligne que « le gain de temps n'est que de 8 minutes pour un investissement non négligeable » et conclut qu'« il ne faudrait pas que le potentiel humain, technique et surtout financier mis sur la réalisation de la virgule de Montchanin se fasse au détriment de la modernisation des infrastructures de l'est de la nouvelle région ». Pour d'autres, le raccordement sert de « caution » pour la recherche d'un financement de la région Grand Est. Enfin, 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.

Le groupe SNCF va encore plus loin dans le cahier d'acteur signé par SNCF Mobilités, seul organisateur des dessertes TGV correspondantes. Il déclare n'être : « 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 »³⁵.

DES AVIS PARTAGÉS QUANT AUX CONSÉQUENCES SUR L'ENVIRONNEMENT, LE PAYSAGE ET LE CADRE DE VIE

Les conséquences du projet sur l'environnement, le paysage et le cadre de vie ont suscité questionnements et prises de position tout au long du débat, pendant les rencontres publiques, dans les contributions et cahiers d'acteurs et sur le site internet du débat. Les impacts de la halte d'interconnexion et encore plus du raccordement ont été au cœur des échanges. Le patrimoine naturel et la ressource en eau ont été les sujets les moins évoqués.

Pendant le débat, des riverains se sont regroupés au sein du Collectif de Défense de la Vallée de la Dheune (CoDéVaD), redoutant la fragmentation ou l'emprise sur les propriétés des riverains, l'enclavement des exploitations agricoles, la pollution visuelle et sonore, les nuisances et la perturbation des communications. Le milieu viticole s'est également mobilisé.

L'inquiétude des agriculteurs et des viticulteurs relative aux emprises foncières et à l'impact sur le paysage

Les emprises foncières suscitent l'inquiétude des agriculteurs et des viticulteurs. Certains se sont même demandés si ce projet était pertinent alors que la Côte viticole, entre Dijon et Beaune et jusqu'à Santenay (à l'est du tracé), vient d'être inscrite au patrimoine de l'UNESCO³⁶.

Des questions ont aussi porté sur les emprises nécessaires à la pose des mâts caténaux et GSM-R et à l'aménagement des deux sous-stations électriques entre Nevers et Chagny. « Nous voyons que cette électrification nécessite l'implantation de caténaux. De quelle façon sont implantées ces caténaux ? Parce que nous voyons que, de part et d'autre de la voie, il y a des vignes »³⁷, a constaté la Confédération des appellations et vigneron de Bourgogne pendant l'atelier « Impact de la modernisation du projet sur l'activité viticole ». Le maître d'ouvrage a prévu que l'installation des mâts caténaux 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.

³⁴ Avis n°58.

³⁵ Point de vue n°41.

³⁶ Depuis le 4 juillet 2015.

³⁷ Le 1^{er} février 2017 à Santenay.

Il a par ailleurs fait état de la signature d'un accord de coopération national entre SNCF Réseau et la profession agricole, à travers l'Assemblée permanente des chambres d'agriculture (APCA) et la Fédération Nationale des Syndicats d'Exploitants Agricoles (FNSEA), sur les modalités de réalisation des travaux et les conditions d'indemnisation³⁸.

Pour les riverains, les emprises foncières représenteraient, pour le raccordement TGV et la halte d'interconnexion, entre 30 et 60 hectares.

La mobilisation des riverains contre les nuisances sonores et la dégradation de la qualité de vie

« Va-t-il y avoir un accroissement des nuisances sonores ? »³⁹ Comme cet internaute, l'ensemble des riverains appréhende le bruit et les vibrations. Une préoccupation exprimée de façon récurrente lors des réunions publiques et des rencontres de terrain, qui est surtout liée aux hypothèses d'augmentation des trains de fret, dont certains circuleraient la nuit. Des questions ont également été posées sur les effets de l'électrification sur la santé.

La question des impacts du projet de raccordement et de halte d'interconnexion a été majoritairement soulevée par les territoires situés à l'est de la ligne régionale.

Suite à la visite de terrain sur les lieux du raccordement, FNE Bourgogne a remis en cause l'opportunité de cet aménagement au regard des enjeux écologiques du secteur et des retombées incertaines pour le trafic voyageur longue distance. Pendant l'atelier sur les impacts environnementaux organisé juste après à Écuisses, et qui a réuni plus d'une centaine de personnes, aucun des différents scénarios présentés par le maître d'ouvrage n'a fait consensus⁴⁰. Les participants ont mis en avant la crainte du morcellement des terrains agricoles, les impacts sur la faune et la flore, mais aussi sur la continuité hydraulique. Le Collectif de Défense de la Vallée de la Dheune (CoDéVaD) s'est constitué peu après.

Pour les Nivernais, les interrogations et craintes concernent plus spécifiquement les conséquences de la modernisation de la ligne et le sort des passages à niveau. 90 passages à niveau pourraient être supprimés, 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. Deux propriétés, l'une au Breuil, l'autre à Torcy, seraient particulièrement affectées par la création d'un viaduc et de remblais.

UN DÉBAT SUR LE COÛT ET LES FINANCEMENTS ÉTROITEMENT LIÉ AU PHASAGE DU PROJET

Les coûts et les financements du projet ont fait l'objet de nombreuses interrogations de la part des citoyens et des principaux acteurs du débat. Elles ont notamment été entretenues par le caractère technique de certains concepts, en particulier l'évaluation socio-économique ou la VAN « valeur actualisée nette »⁴¹, et par les contraintes budgétaires qui pèsent sur le projet à ce jour. Le Contrat de Plan État-Région (CPER) Bourgogne 2015-2020 prévoit un financement partiel du projet à hauteur de 247 M€ (pour un coût global estimé à 560 M€)⁴².

³⁸ Signé le 3 mai 2016

³⁹ Question n° 8.

⁴⁰ Visite de terrain sur les lieux du raccordement et atelier sur les impacts environnementaux et humains des différents scénarii de raccordement envisagés entre la ligne LGV et la ligne Nevers – Chagny, le 28 janvier 2017.

⁴¹ Méthode de calcul mise en place par l'État, l'évaluation socio-économique s'impose aux maîtres d'ouvrage de tels projets pour quantifier l'ensemble des avantages du projet (gain de temps, desserte, sécurité, environnement, etc.). La VAN est la différence entre ces avantages et les inconvénients (coûts) valorisés et actualisés : plus la VAN est importante, plus le projet est créateur de richesse ou de bien-être social pour la collectivité.

⁴² La Région ayant précisé pendant le débat que le montant effectivement disponible et identifié est pour l'instant de 91 M€.

Si le projet se poursuit après le débat, un choix devra donc être fait pour une réalisation, en théorie d'ici 2020, d'une partie des travaux. C'est pourquoi la question des coûts a été étroitement liée, tout au long du débat, à celle du choix d'un phasage de réalisation. Il est d'ailleurs assez unique qu'une partie d'un projet ferroviaire puisse être réalisée aussi rapidement à l'issue d'un débat public.

Le CPER prévoit ainsi deux hypothèses pour la première tranche de travaux :

- La première consiste à électrifier la section entre Montchanin et Chagny et à créer un raccordement direct entre la gare TGV Le Creusot-Montceau-Montchanin et Écuisses. S'y ajoute l'équipement complet de la ligne en GSM-R.
- La seconde hypothèse consiste à l'électrification complète de la ligne entre Nevers et Chagny, sa mise au gabarit et l'installation d'un système moderne de communication sol/trains (GSM-R), remettant à plus tard les travaux de la halte d'interconnexion et du raccordement.

Le débat a fait apparaître des positionnements différents en fonction des territoires concernés et des acteurs mobilisés (élus, représentants associatifs, acteurs économiques, particuliers, etc.). La plupart des participants aux réunions à l'est de la ligne 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. Cela étant, sur l'ensemble des rencontres publiques, c'est l'hypothèse 2 qui a reçu le plus de soutiens pendant le débat.

La réalisation rapide de l'électrification de la ligne est notamment défendue par les acteurs du fret ferroviaire, l'association Nevers-Dijon et d'autres acteurs institutionnels. Quant à la Communauté urbaine Creusot Montceau, elle privilégie la réalisation prioritaire d'une halte d'interconnexion afin de participer au développement des mobilités régionales et du parc d'activités Coriolis.

Nous l'avons vu, une option de phasage sur un aménagement non prévue initialement par le maître d'ouvrage a été défendue par les représentants du Nivernais : une régénération de la ligne entre Nevers et Montchanin qui permettrait de réduire le temps de parcours entre Nevers et Dijon (aux environs de 240 M€ suivant les ratios utilisés par SNCF Réseau).

Deux préoccupations majeures : la rentabilité du projet et la recherche de financements

Si plusieurs acteurs ont demandé davantage d'informations et de visibilité sur les coûts des différents aménagements du projet, d'autres ont fortement questionné le bien-fondé d'engager l'argent public sur un projet qui présente une rentabilité globale négative. En effet, lors de la réunion publique thématique « Phasage et faisabilité financière et économique du projet »⁴³, l'évaluation socio-économique présentée par le maître d'ouvrage s'est trouvée être négative avec une VAN de - 118 M€ pour l'ensemble du projet. Il en va de même pour la première hypothèse du CPER avec une VAN de - 230 M€. Seule la seconde hypothèse présente une évaluation socio-économique positive avec une VAN de + 25 M€.

Ce qui a conduit des participants à la remise en question de certains aménagements au regard de leurs coûts très supérieurs aux bénéfices escomptés. Ce fut en particulier le cas du raccordement de la ligne TER à la ligne LGV Paris-Lyon qui 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 captés⁴⁴. Ce fut également le cas du volet fret avec des estimations de trafic à 15 trains par jour jugées très optimistes par certains.

⁴³ Organisée à Dijon, le 27 janvier 2017.

⁴⁴ En prenant en compte toutes les fonctionnalités du projet, le gain de voyageurs serait de 35 300 voyageurs supplémentaires annuels selon les estimations du maître d'ouvrage.

À ce stade du débat, les chiffres avancés par le maître d'ouvrage, relatifs au coût du projet, se fondent sur les études préliminaires et non sur les études d'impacts précises. Il reviendra au maître d'ouvrage de les préciser en cas de poursuite du projet.

De nombreuses questions ont aussi porté sur le financement du projet et en particulier l'identification de nouvelles sources de financement. « Quels sont les types de financements pour ce projet ? Y a-t-il aussi des financements privés ? »⁴⁵, s'interroge un habitant du Creusot. Au cours du débat, SNCF Réseau a détaillé les premiers financeurs du projet qui sont, à l'heure actuelle, l'État, la Région, SNCF Réseau et auxquels pourraient s'ajouter d'autres collectivités locales ou organismes. Des participants ont plusieurs fois suggéré l'éventualité d'un financement européen sans s'accorder néanmoins sur les parties du projet qui pourraient en bénéficier. SNCF Réseau a précisé que « les partenaires co-financeurs de la VFCEA étudient les possibilités de demandes de financement européens au titre des appels à propositions du réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) »⁴⁶. Par ailleurs, la participation d'autres collectivités (les régions Île-de-France ou Grand Est par exemple) a été évoquée. De manière générale, le débat n'a pas permis de lever tous les doutes sur les modes de financement du projet.

L'importance donnée à la nécessité de trouver des sources de financement souligne l'attente d'une majorité de participants de voir se réaliser le projet, non seulement dans le cadre du CPER mais aussi dans sa totalité.

LE DÉROULEMENT DU DÉBAT

Dès la phase de préparation du débat, en septembre 2016, la CPDP a rencontré de nombreux acteurs⁴⁷ afin d'appréhender le contexte territorial et d'identifier les enjeux clés du projet. Grâce à ces échanges, la commission a pu saisir le niveau de connaissances et les attentes du public.

Compte tenu du caractère multifonctionnel et multiscale du projet rendant plus difficile la mobilisation des citoyens, la CPDP a privilégié l'organisation d'ateliers thématiques aux grands rassemblements. Au total, près de 40 rencontres publiques ont été organisées : 14 débats mobiles et itinérants⁴⁸, 9 ateliers thématiques, 6 réunions publiques, 3 cercles de travail, 2 conférences-débats, 1 visite de terrain, 1 opération de porte-à-porte.

Un partenariat a par ailleurs été établi entre la CNDP et l'Université de Bourgogne-Franche-Comté, représentée par l'équipe pédagogique du Master 1 Transport, Mobilité, Environnement, Climat (TMEC) de Dijon. Cette expérience a permis aux étudiants et futurs aménageurs d'être sensibilisés au débat public et au projet. Il convient de saluer leur participation aux rencontres du débat et aux travaux d'évaluation menés à son issue⁴⁹.

Les 6 réunions publiques ont rassemblé plus de 725 participants, mobilisant en particulier élus et acteurs du projet. Les réunions publiques d'ouverture et de clôture au Creusot sont celles qui ont rassemblé le plus grand nombre de participants, confirmant l'intérêt marqué de ce territoire pour l'aménagement d'une halte d'interconnexion. Les autres réunions se sont tenues à Nevers, Dijon et Montchanin.

Prenant en compte la dimension nationale du projet, la CPDP a organisé 2 conférences-débats décentralisées à Paris et à Lyon ; la première visant à éclairer le projet VFCEA à la lumière des enjeux de la politique nationale du

⁴⁵ Question n° 4.

⁴⁶ Réponses notamment aux questions n° 4 et 56.

⁴⁷ Elle a notamment organisé 5 ateliers préparatoires réunissant de nombreux acteurs du territoire et du transport de marchandises.

⁴⁸ 4 débats mobiles, 3 débats itinérants et 7 points d'information.

⁴⁹ Plusieurs étudiants 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.

fret ferroviaire, la seconde visant à étudier les impacts de la réalisation du raccordement à la gare Le Creusot-Montceau-Montchanin TGV sur le trafic voyageurs TGV à l'échelle nationale. Bien que « délocalisée », chacune de ces réunions a été suivie par plus d'une centaine de participants⁵⁰.

Les ateliers thématiques et les cercles de travail ont permis d'approfondir les réflexions sur la modernisation de la ligne Nevers-Chagny, les impacts sur l'environnement des différents aménagements, les effets du projet sur la desserte d'Autun, etc.

Réalisé à la suite d'une visite de terrain sur le site concerné par le raccordement et la halte d'interconnexion, l'atelier sur les impacts environnementaux des différents scénarii de raccordement envisagés entre la LGV Paris-Lyon et la ligne Nevers-Chagny a réuni le plus de participants. Les étudiants du Master TMEC de l'Université de Bourgogne ont restitué les conclusions des échanges entre les citoyens, élus, riverains et le maître d'ouvrage, accompagné d'un paysagiste.

Le cercle de travail sur les impacts de la modernisation du projet sur l'activité viticole a mobilisé un grand nombre de viticulteurs et permis d'exprimer les attentes relevant de la concertation post-débat.

Inédit au cours d'un débat public, des « débats itinérants »⁵¹ ont été expérimentés afin d'aller à la rencontre de près de 200 voyageurs dans des TER et des TGV directement concernés par le projet. Si certains ont été surpris par cette initiative, ils ne l'ont pas moins trouvée intéressante et reproductible. Il convient en effet de souligner le caractère pertinent de ce dispositif, au regard de la diversité des publics rencontrés (travailleurs, étudiants, lycéens, touristes, cheminots) et de la richesse des contributions recueillies.

La CPDP a par ailleurs organisé des débats mobiles à Montchanin, Chagny, Marmagne et Mesvres. Elle a enfin tenu sept points d'information au Creusot, à Nevers, Decize et Imphy.

L'objectif de ces rencontres était d'informer sur les modalités du débat public et de recueillir questions et avis. Au total, la commission a pu nouer plus de 700 conversations avec des citoyens.

La CPDP a réalisé plusieurs campagnes d'envoi direct de SMS⁵², une première dans un débat, à l'approche de réunions publiques ou de cercles de travail. Cette expérimentation a généré d'importants pics de connexion au site internet du débat public. La commission a également recouru à une opération de porte-à-porte auprès des habitants des communes d'Écuisses et de Saint-Julien-sur-Dheune.

Une autre innovation a été testée : l'organisation de débats sans le maître d'ouvrage et sans la CPDP à l'aide d'un « kit pour des débats autonomes ». En présentant de manière simple le projet et ses enjeux, cet outil devait permettre l'organisation de débats à l'attention de publics ne pouvant pas assister aux rencontres organisées par la CPDP. Téléchargeable sur le site du débat, il a été envoyé à l'ensemble des acteurs institutionnels du territoire. Testé par l'Association Étudiante des Géographes (AEGD)⁵³, il ne semble pas avoir été utilisé par les autres acteurs du territoire. Pour rencontrer un plus grand succès, l'outil mériterait un accompagnement de la part de la CPDP, en particulier dans les établissements scolaires (collèges, lycées).

Le débat a été bien relayé notamment dans la presse locale. Entre décembre 2016 et mars 2017, on dénombre plus de 150 retombées presse, audiovisuelles et radio sur le débat public et le projet.

Le bilan de la participation fait état de 2 255 participants aux différents rendez-vous en présentiel, 5 453 visiteurs uniques sur le site internet du débat, 60 questions-réponses en ligne, 69 avis publiés, 391 abonnés à la page Facebook, 167 abonnés à celle de Twitter, 75 points de vue dont 45 contributions et 30 cahiers d'acteurs.

⁵⁰ 133 participants à Paris et 120 participants à Lyon (dont respectivement 83 et 77 via la retransmission en direct sur Internet).

⁵¹ Au total, 3 des 4 itinéraires retenus par la CPDP ont été réalisés (Nevers-Dijon, Strasbourg-Lyon, Montchanin-Paray-le-Monial), le dernier (Tours-Dijon) ayant été annulé pour cause de mauvaises conditions climatiques.

⁵² Au total, 36409 SMS ont été envoyés.

⁵³ Lors d'une conférence-débat organisée à la Maison des Sciences de l'Homme de l'Université de Dijon.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Le projet VFCEA intègre des fonctionnalités voyageurs et fret selon différentes échelles : régionale, interrégionale, nationale et européenne. Il devrait permettre d'achever la modernisation d'un itinéraire fret au centre de la France. Celle-ci pourrait bénéficier à la desserte TER le long de l'axe Nevers-Chagny. Ce projet pourrait aussi permettre de connecter la gare TGV du Creusot-Montceau-Montchanin au réseau TER pour mieux irriguer le sud-ouest de la Bourgogne et offrir un nouvel itinéraire pour les liaisons TGV entre Dijon et Lyon.

À l'exception du Collectif de Défense de la Vallée de la Dheune (CoDéVaD) constitué pendant le débat, le projet a fait l'objet d'un consensus global avec des niveaux d'adhésion variable selon chaque fonctionnalité. Un constat qui s'explique en partie par la faible mobilisation des particuliers : s'attachant principalement à une ligne existante, le projet n'apparaît pas « nouveau » et les débats ont parfois été jugés trop techniques.

Néanmoins de nombreux avis se sont exprimés, des alternatives ont été proposées et des engagements ont été pris. Le raccordement a mobilisé un public de particuliers et le maintien ou non de cette fonctionnalité a été soulevée tout au long du débat public.

Dans ce cadre, la décision du maître d'ouvrage quant aux suites données au débat devra préciser les enseignements tirés de façon précise et claire.

Au terme de ce débat, la CPDP a formulé plusieurs recommandations auxquelles je souhaite m'associer.

Dans un premier temps, il apparaît nécessaire d'approfondir et de mettre à disposition du public un certain nombre d'études. Sur le fret, des précisions devront être apportées sur la cohérence du réseau et la priorité à donner aux aménagements. Les études d'impact permettront, d'une part, d'affiner l'analyse socio-économique, et, d'autre part, de préciser les impacts environnementaux tant des aménagements liés à la modernisation que de la création d'infrastructures nouvelles. Le raccordement et ses différentes solutions d'aménagements requièrent un approfondissement important d'autant que le groupe SNCF s'y est dit opposé. Enfin, des compléments sont attendus sur l'étude de la variante de halte TER-TGV proposée par la Communauté urbaine du Creusot Montceau (CUCM), le maître d'ouvrage s'étant engagé à l'intégrer à sa décision.

Dans un second temps, si le maître d'ouvrage décide la poursuite du projet, il devra poursuivre la dynamique de participation à travers une concertation ciblant les publics les plus impactés, notamment les riverains et viticulteurs, et les différents acteurs institutionnels impliqués afin de répondre à leurs interrogations et de mettre à disposition les études et les informations relatives au projet.

En cas de décision de poursuite du projet, sa réussite reposerait sur la capacité du maître d'ouvrage à répondre aux préoccupations exprimées pendant le débat. Les dispositions de l'ordonnance du 3 août 2016⁵⁴ prévoyant la généralisation d'un garant pour les concertations post-débats publics ne sont pas applicables au projet VFCEA puisqu'il a fait l'objet, avant le 1^{er} janvier 2017, d'une décision de la CNDP. Toutefois, pour veiller à la mise en œuvre de la concertation, la désignation d'un garant semble essentielle ; une recommandation partagée par le maître d'ouvrage, la désignation d'un garant post-débat ayant reçu un accord de principe pendant la réunion de clôture.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.



Christian Leyrit
Président de la Commission
nationale du débat public

⁵⁴ Ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement.



244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
Tél. 01 44 49 85 60 - Fax: 01 44 49 85 61
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr