

Avis et communications

AVIS DIVERS

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

TRANSPORTS

Avis relatif à la conclusion du débat public et décision du maître d'ouvrage du 26 juillet 2017 sur le projet de modernisation de la ligne Nevers–Chagny (voie ferrée Centre Europe Atlantique - VFCEA)

NOR : TRAT1722229V

Le conseil d'administration de SNCF Réseau,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-13, L. 121-13-1, R. 121-11 et R. 121-12 ;

Vu la décision n° 2016/19/VFCEA/1 de la Commission nationale du débat public sur l'organisation d'un débat public sur le projet de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique en date du 6 juillet 2016 ;

Vu le compte rendu présenté par la présidente de la commission particulière du débat public et le bilan établi par le président de la Commission nationale du débat public en date du 19 mai 2017 ;

Vu le rapport de la commission « Mobilité 21 » du 27 juin 2013 faisant figurer le projet de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique au-delà de 2050 mais en estimant 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 (...) » ;

Vu le contrat de plan Etat-Région 2015-2020 de Bourgogne du 24 avril 2015 ;

Vu le contrat de performance pour la période 2017-2026 signé entre l'Etat et SNCF Réseau le 20 avril 2017,

Considérant sur la question des fonctionnalités du projet et de leur opportunité, que :

- le projet présenté par le maître d'ouvrage a suscité l'intérêt des parties prenantes ;
- il a mis en évidence trois unités fonctionnelles distinctes et indépendantes (la modernisation de la ligne existante, le raccordement à la ligne TGV Paris-Sud-Est et la halte d'interconnexion TER-TGV), même s'il existe des parties communes en termes d'aménagements et d'impacts ;
- le débat public a permis de rappeler à l'ensemble des acteurs l'importance des enjeux financiers, notamment au regard de la rareté des financements publics et des contraintes de redressement des comptes publics. Le maître d'ouvrage doit orienter ses choix en tenant compte des éclairages apportés par le débat public et du nécessaire phasage découlant de cette contrainte ;
- le 1^{er} juillet 2017, le Président de la République a souhaité « marquer une pause et réorienter nos priorités », soulignant que « l'Etat ne prendra plus de nouveaux engagements, ne lancera pas de nouveaux grands chantiers tant que la loi d'orientation des mobilités ne sera pas adoptée ».

Considérant sur la régénération de la ligne Nevers-Chagny, que :

- le débat public a fait émerger la nécessité de rétablir et maintenir les performances de la ligne existante avant toute modernisation ;
- l'expertise de la voie (version 01 du 13 mars 2017) effectuée par le maître d'ouvrage sous l'égide de la commission particulière du débat public a identifié des améliorations possibles en particulier par la résorption de certaines limitations de vitesses et a fait apparaître la nécessité d'intervenir sur l'infrastructure afin d'éviter l'apparition de nouveaux ralentissements ;
- l'estimation des besoins de régénération sur les 10 à 15 prochaines années, nécessite un complément d'étude qui devra être produit par le maître d'ouvrage d'ici à la fin de l'été 2017 ;
- les statuts de SNCF Réseau et le contrat de performance signé avec l'Etat limitent la participation de l'entreprise au financement de cette régénération et rendent nécessaires la recherche de financements complémentaires, afin de définir un schéma de financement dont l'intégralité devra être arrêtée préalablement à l'engagement des travaux.

Considérant sur la modernisation de la ligne Nevers-Chagny, que :

- le débat public qui a permis de confirmer l'opportunité de cette modernisation, l'a placée comme prioritaire, tant pour les usagers voyageurs que pour le transport du fret ;
- tout en reconnaissant l'intérêt de cette modernisation, des questions demeurent sur le périmètre géographique des aménagements (électrification, mise au gabarit, traitement des passages à niveau et système GSM-R) de l'axe concerné (Tours - Nevers-Chagny) et son phasage. Des études complémentaires sont à conduire en prenant en compte un périmètre élargi jusqu'à Tours pour assurer la cohérence des aménagements sur l'axe ;
- la consistance des aménagements connexes à l'électrification de la ligne comme l'électrification des voies de services doit encore être précisée en concertation avec les acteurs du fret ;
- les prévisions de trafic fret à la hausse nécessitent une analyse sur la sécurisation des passages à niveau sur l'ensemble de la ligne entre Tours et Chagny ;
- des études spécifiques seront conduites sur les impacts relatifs au cadre de vie et à l'environnement au regard des prévisions de circulation supplémentaires et des aménagements particuliers à réaliser.

Considérant sur la création d'une halte d'interconnexion TER-TGV au Creusot, que :

- le débat public a permis de mieux comprendre la distinction entre l'aménagement de cette halte d'interconnexion et le raccordement TGV situé au même endroit et que par conséquent, cette halte d'interconnexion répond à un objectif et à une fonctionnalité distincts ;
- cette fonctionnalité et ses différentes solutions d'aménagements requièrent un approfondissement de la part du maître d'ouvrage sur les impacts sur l'environnement, sur le cadre de vie et sur l'activité économique, sur les dessertes TER concernées, sur les coûts associés et sur le bilan socio-économique de cette halte ;
- le débat public a fait émerger une alternative d'aménagement proposée par la Communauté Urbaine Le Creusot-Montceau qu'il convient d'intégrer dans le programme d'études.

Considérant sur la création du raccordement à la ligne TGV au Creusot, que :

- de nombreuses interrogations ont émergé du débat public relatives à son opportunité ;
- les deux scénarios de raccordement (court et long) ont des impacts environnementaux qui ont soulevé des inquiétudes durant le débat public ;
- le maintien de cette fonctionnalité à ce stade est de nature à influencer fortement sur la faisabilité même du projet d'un point de vue économique, mais également vis-à-vis des procédures réglementaires (étude d'impact et enquête publique notamment) ;
- sa rentabilité socio-économique est négative ;
- l'insertion de trains en provenance du réseau classique fragilisera l'exploitation de la LGV Paris-Sud-Est déjà très sensible ;
- la pertinence du raccordement dit « de Nantes » n'est pas avérée, celui-ci n'est pas une option privilégiée par les acteurs du territoire qui est plutôt de favoriser la correspondance TER/TGV pour améliorer les liaisons Bourges/Nevers-Lyon ;
- les impacts sur la desserte TGV de Mâcon et Chalon-sur-Saône sont à préciser.

SNCF Réseau décide des orientations suivantes pour la poursuite des projets, laquelle devra s'inscrire dans le cadre rappelé ci-dessus et notamment les orientations fixées par le Président de la République le 1^{er} juillet 2017 :

1. La régénération de l'infrastructure constitue un préalable à tout projet de modernisation de la ligne Nevers-Chagny. Les conditions du maintien des performances de la ligne pour les dix à quinze années à venir sera à examiner avec l'ensemble des partenaires ;

2. La modernisation de la ligne existante est prioritaire parmi les projets présentés au débat public. Le maître d'ouvrage limite le périmètre du projet VFCEA à la modernisation entre Tours - Nevers - Chagny qui représente une unité fonctionnelle autonome. Par conséquent, la modernisation de la ligne existante relève de procédures administratives et environnementales pouvant être conduites de manière distincte de celles liées à la halte d'interconnexion TER-TGV et au raccordement TGV. Les études correspondantes préalables à l'enquête d'utilité publique viseront, le moment venu, à préciser les différents aménagements, leurs coûts, leurs impacts et de déterminer le phasage le plus approprié. L'inscription de la ligne dans le périmètre du corridor européen n° 4 en tant qu'itinéraire alternatif et complémentaire pourra être recherchée ;

3. Des études complémentaires d'opportunité constituent un préalable à toute poursuite des réflexions autour de l'aménagement de la halte TER-TGV et du raccordement TGV au Creusot, afin notamment d'en préciser notamment l'intérêt socio-économique et en tenant compte de la position du Groupe public ferroviaire ;

4. Pour chaque projet, et conformément aux dispositions du contrat conclu entre l'Etat et SNCF Réseau en application de l'article L. 2111-10 du code des transports, les travaux ne pourront être engagés que si l'intégralité du plan de financement est arrêtée ;