



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

Projet de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)

DÉBAT PUBLIC

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE LANCEMENT
Nevers, le 5 janvier 2017, 19 h à 22 h

En tribune

Commission particulière du débat public :

Ilaria CASILLO, présidente
Isabelle BARTHE, membre
Dominique HOESTLANDT, membre
Marc d'AUBREBY, membre
Lucie ANIZON, membre
Christine JEAN, membre

Maîtrise d'ouvrage

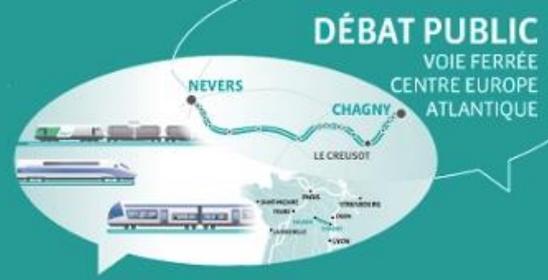
Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau
Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau

(Début de la réunion à 19h15)

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1 Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP

2 Bonsoir. Bienvenue à toutes et tous à la réunion publique, débat public sur le projet Voie Ferrée Centre Europe Atlantique. Je passe
3 tout de suite la parole au maire de Nevers, qui nous accueille ce soir, pour ses propos introductifs. Nous aurons ensuite une
4 intervention de la Région, et ensuite le Préfet. Puis, nous démarrerons avec le débat.

5 Denis THURIOT, maire de Nevers

6 Merci. Monsieur le Préfet, Mesdames Messieurs les parlementaires, Monsieur le Vice-président du Conseil régional, Mesdames
7 Messieurs les élus, Mesdames Messieurs, chers amis, le temps du débat a commencé. Et après la réunion publique de lancement le
8 15 décembre dernier, c'est donc au tour de Nevers d'accueillir la première réunion publique générale de ce débat, qui comprendra une
9 quarantaine de rencontres au total d'ici le mois de mars. Je suis donc ravi au nom de l'équipe municipale de pouvoir accueillir cette
10 première réunion générale dans cette salle du Palais Ducal.

11 Les 18 et 23 janvier prochains, notre ville accueillera également un des ateliers thématiques, le cercle de travail mis en place dans le
12 cadre de cette grande concertation. Je voulais bien sûr saluer tout particulièrement Madame Ilaria CASILLO, présidente de la
13 Commission particulière du débat public, ainsi que tous ses membres qui nous font l'honneur d'être présents ce soir, qui sont en
14 charge de ce débat, de cet exercice de démocratie participative que nous demandons souvent, que nous évoquons souvent, mais qui
15 n'est pas toujours mis en action. Ce soir, c'est le cas pratique, si je puis dire. Et donc, Ilaria CASILLO avec qui j'ai eu le plaisir de
16 m'entretenir en fin d'année dernière, avec quelques membres.

17 L'occasion nous est donc donnée de nous exprimer, de dire d'abord ce que nous pensons de ce projet porté par SNCF Réseau, qui
18 prévoit à la fois la modernisation et l'électrification des 160 km de lignes existantes entre Nevers et Chagny et la création d'une virgule
19 d'environ 5 km afin de permettre l'interconnexion TER – TGV et la réalisation d'une gare de correspondance à la hauteur de la gare du
20 Creusot Montchanin. Il est vrai que cette liaison Nevers – Chagny n'a pas connu d'amélioration sensible depuis plus de 20 ans. Le
21 temps de parcours du TER Nevers – Dijon, 2 h 20, n'a pas été réduit depuis des décennies. Et je le redis, parce que je le dis
22 tranquillement à tous mes interlocuteurs, mais je le dis publiquement : il est inconcevable à l'heure d'une grande région Bourgogne-
23 Franche-Comté que Nevers ne soit pas sur certains trajets à 2 heures de notre capitale régionale pour faire 190 km, alors que nous
24 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
25 question aussi de respect des Nivernais. Cela ne remettra pas en cause certains arrêts, parce que c'est ce que j'entends me dire dans
26 certaines communes. Mais nous avons su le faire pour Paris, où il y a des trains directs en 2 heures. Et d'autres qui sont un peu plus
27 longs pour desservir des communes. Nous pouvons tout à fait travailler en ce sens pour Nevers – Dijon.

28 Et puis, l'électrification de la ligne Nevers – Chagny, dernier tronçon de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique non électrifié entre
29 Nantes et Bâle ou Turin, est aussi le combat. Pas seulement des élus – mais ils pourront compter sur moi –, mais c'est aussi le combat
30 d'associations depuis des années. Alors oui, la Nièvre dit oui à l'électrification pour des raisons évidentes de désenclavement
31 ferroviaire et de meilleures liaisons TER, car notre département, curieusement, reste très isolé de la région, reste très isolé et mal
32 identifié en France. Et c'est donc quelque part ce débat aussi de contribuer à un véritable enjeu paradoxal certes, mais de
33 désenclavement d'un territoire central en France.

34 Nous disons également oui à l'amélioration du confort des voyageurs. Je pense à ceux qui le prennent au quotidien, ou en tout cas
35 plusieurs fois par semaine. Oui aussi à de nouveaux itinéraires. Oui à un axe de transport des marchandises qui permettrait de
36 répondre à la saturation de la région parisienne, par exemple, qui permettrait aussi de répondre, enfin à une autre gestion du fret et
37 donc de la route, et qui permette aussi quelque part de contribuer à la limitation de la pollution.

38 Nous avons donc conscience des besoins et des attentes de tous les territoires concernés, parce que bien évidemment nous ne
39 sommes pas seuls. Nous ne sommes pas seuls, et si nous avons à revendiquer, nous devons respecter certes un équilibre global,
40 comme cela a été rappelé dans le petit film précédemment, mais nous souhaitons légitimement, fermement avec détermination faire
41 part de nos attentes, de nos craintes et des besoins de notre territoire qui attend depuis longtemps, depuis trop longtemps, ce que
42 d'autres ont déjà obtenu.

43 Nous savons que ce projet VFCEA est un projet à long terme et qui se fera par phase. Alors, le contrat de plan État / région a certes
44 engagé l'État, la région Bourgogne-Franche-Comté et SNCF Réseau à deux choses : d'une part, financer les études techniques
45 d'avant-projet pour un peu plus de 22 millions d'euros, et d'autre part engager les travaux d'une première tranche pour 225 millions
46 d'euros. Vous l'avez vu, dans ce petit film, le compte n'y est pas pour faire la totalité de la liaison. L'enveloppe financière ne permettra
47 donc pas de tout réaliser en même temps et deux hypothèses sont prévues : soit nous électrifierons toute la ligne entre Nevers et
48 Chagny et la modernisons. Soit nous électrifierons une première portion entre Chagny et Le Creusot et créons le raccordement de 5 km
49 à la LGV Paris – Lyon. À ce jour, et c'est ce qui est intéressant ce soir, c'est qu'aucun engagement n'a été pris pour la modernisation
50 et l'électrification entre Nevers et Le Creusot. C'est donc ce phasage qui doit être mis en débat ce soir. Et nous refusons – je le dis tout
51 net – que la portion nivernaise de cette ligne soit une fois de plus sacrifiée ou retardée.

52 Il n'y a pas non plus de certitude quant à la réduction des temps de trajet entre Nevers et Dijon, car tout dépend de la qualité des
53 voies. Au-delà de l'électrification, cette réduction – je le redis – est pourtant essentielle pour accroître l'attractivité de la ligne et pour
54 que nous nous sentions pleinement Bourguignon-Franc-Comtois aujourd'hui.

55 Nous devons donc – et c'est ce que je vous invite à faire également ce soir – utiliser cet espace de débat, ce moment d'expression qui
56 est le vôtre, habitants de ce territoire, ce moment d'expression qui nous est donné pour faire entendre nos besoins et nos arguments.



Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

57 C'est le moment aussi d'exiger un calendrier précis des travaux et des engagements fermes quant à l'électrification de la ligne dans sa
58 portion nivernaise et à la réduction des temps de trajet, sans que – je l'ai dit tout à l'heure – des arrêts soient pour autant supprimés
59 systématiquement entre Nevers et Dijon.

60 Ce débat, vous l'avez compris, n'a rien d'un gadget, puisque rien n'est arrêté. Comme rien n'est arrêté pour – et j'élargis le débat – la
61 LGV. Et nous devons rencontrer à nouveau le secrétaire d'État, Alain VIDALIES, au mois de janvier. Et le tracé médian. Comme nous
62 devons bien évidemment exiger le nombre de TET (trains d'équilibre de territoire) et notamment les liaisons Clermont – Paris.

63 Comme le rappelle souvent la Commission nationale du débat public elle-même – et cela a été redit dans ce film, et j'ai confiance en
64 cela –, deux tiers des projets soumis à un débat public s'en trouvent transformés. Donc, c'est à vous de sortir du train-train, de prendre
65 le train – ce sont des jeux de mots faciles. Mais ce qui est important ce soir, c'est que nous sommes face à une commission qui est
66 neutre et qui est indépendante, donc qui a toute latitude pour les préconisations qu'elle fera. Prenons donc tous la parole ce soir et
67 faisons valoir nos enjeux. Ils sont nombreux, ils sont importants et c'est le moment que Nevers, que la Nièvre soient pleinement
68 considérés. Merci de votre écoute.

69 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

70 Merci beaucoup. J'invite maintenant Michel NEUGNOT, vice-président de la Région, à prendre la parole.

71 **Michel NEUGNOT, 1^{er} vice-président de la région Bourgogne-Franche-Comté en charge des finances, des ressources**
72 **humaines, des transports, des déplacements et des intermodalités**

73 Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs, élus, citoyens, représentants soit des collectivités, soit des services de l'État, la SNCF dans
74 sa globalité, les membres de la Commission particulière du débat public avec lesquels j'ai eu le plaisir d'animer en partie la réunion du
75 Creusot, permettez-moi tout d'abord d'avoir des remerciements à donner, déjà à Ilaria CASILLO, la présidente de cette Commission
76 particulière du débat public, pour sa volonté de faire ce débat dans de bonnes conditions, mais dans un temps très limité. C'est tout de
77 même une commission sur des sujets importants, comme l'a dit Monsieur le Maire de Nevers, dont nous avons souhaité à l'époque,
78 avec le Préfet de l'époque, qu'ils puissent se tenir dans un délai qui permette de ne pas enjamber les élections présidentielles et de
79 retarder les conclusions de ce débat public d'un an supplémentaire. Je crois que le travail qui a été fait pour permettre que cela puisse
80 se réaliser dans ces délais est important. Je dois dire aussi, par rapport à quelques interventions que nous pouvons avoir, s'étonnant
81 du coût du travail de cette commission, que quand nous regardons la masse d'heures qui vont être passées pour être réalisés, ceux qui
82 se sont émus du coût du débat public devraient regarder un peu ce en quoi il consiste et ce qu'il apporte comme événement
83 démocratique, où effectivement la parole est libre. Elle doit être construite selon certaines règles, mais la présidente vous les donnera,
84 et elle doit aborder les sujets précis, mais il y a aussi des incidents.

85 Je voudrais remettre dans le temps le débat qui nous occupe aujourd'hui. Le remettre dans le temps, c'est remonter au précédent
86 SRIT (schéma régional des infrastructures et des transports), réalisé par la région Bourgogne à l'époque. Nous étions sous l'ancien
87 régime, avant la fusion. Et dans ce SRIT, il y avait un double slogan. Le premier, faire en sorte que l'on soit, en Bourgogne, à moins de
88 50 km d'une gare TGV. Et j'ai un collègue qui était là qui l'avait vécu. Et d'autre part, de faire en sorte que l'on favorise au maximum
89 les interconnexions entre TGV et TER. Et nous avions, pour ce qui concerne la Nièvre, eu un regard tout particulier sur ce que nous
90 appelons POCL – Paris – Orléans, mais nous ne savons même pas si cela passera par Orléans ou si nous relaierons Orléans – disons
91 le Paris – Nevers – Lyon pour faire plus simple. Et faire en sorte que nous ayons deux nœuds ferroviaires supplémentaires à l'occasion
92 de l'électrification. Le nœud ferroviaire au niveau de Nevers et le nœud ferroviaire au niveau de la LN1 avec Montchanin – Le Creusot.
93 Je pense que c'est important d'avoir cette vision. En sachant très bien que cette vision va être peut-être dans les années 2030, 2035,
94 2040. Mais je voudrais rappeler, comme je suis un élu relativement ancien à la Région, que quand nous avons eu le débat en 1992 à la
95 Région de la LGV Rhin-Rhône, cela paraît aussi lointain que ce que je vous présente maintenant dans sa globalité. Pour autant, les
96 choses se sont faites. Et je crois qu'il faut bien le remettre dans ce contexte global. Avec des fonctionnalités qui sont assez originales
97 sur la VFCEA. C'est que nous sommes déjà sur un axe Budapest – Saint-Nazaire en matière de transport de marchandises, qui a pour
98 vocation à désengorger le bassin parisien et notamment il y a un certain nombre d'autres projets de contournement du bassin parisien,
99 pour éviter de rentrer dans l'étoile parisienne qui est tout de même hyper saturée. Et il y a un débat aussi voyageurs qui existe, où
100 effectivement améliorer cette ligne permet d'avoir des transports plus sûrs, plus sécurisés, en mode plus propre aussi, il faut le
101 reconnaître, et d'avoir également une modernisation du réseau qui puisse se faire. Donc, nous sommes bien dans cette logique-là.

102 Mais je crois qu'il faut prendre la mesure et l'échelle du temps, parce que vraiment – et je resitue le débat que nous avons
103 actuellement – il y a une première partie de financement de réalisation qui a été consécutif au précédent contrat de plan dans le
104 financement d'études. Et Jean-Paul PINOT que j'ai aperçu tout à l'heure dans la salle a travaillé énormément quand il était à mes
105 côtés vice-président de la région. Il y avait le précédent contrat de plan, où nous avons fait des études, et la nécessité de rentrer dans
106 la réalisation maintenant.

107 Sur ces fonctionnalités, effectivement, il y a raccourcir le temps de transport. Quand nous parlons de liaisons améliorées, c'est pour
108 que les trains circulent mieux, soient plus réguliers, plus en sécurité, plus modernes. Et nous sommes bien dans cette logique-là.
109 Simplement, ce que je veux dire, c'est qu'il ne faudrait pas occulter, uniquement par cet aspect de liaison Nevers – Dijon, où la grande
110 difficulté est que peu de moyens de communication traversent le Morvan, que nous sommes en contournement, ce qui rallonge la
111 distance. Le temps actuel est compétitif par rapport à la voiture, et plus sécurisé. Voir comment l'améliorer est effectivement quelque

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

112 chose que nous pouvons faire. Je pense qu'il ne faut pas vendre un miroir aux alouettes et laisser croire l'idée que, par un coup de
113 baguette magique, Nevers – Dijon peut être fait en 2 heures. C'est un ensemble de circonstances qu'il faut créer. Parce
114 qu'effectivement les choses sont un peu plus compliquées que cela. Mais l'électrification est un élément qui permettra d'améliorer cela.
115 Et il faut le faire.

116 Donc, la région va reprendre dans le cadre de son schéma de l'intermodalité et des infrastructures la nécessité de poursuivre cette
117 électrification sur les 160 km de parcours. Nous aurons nous-mêmes un débat dans le cadre du SRADET, une partie de schéma
118 prescriptif que nous devons mettre en place, schéma sur l'intermodalité et les infrastructures où effectivement toutes les infrastructures
119 seront étudiées, que ce soit le rail, que ce soit la route, que ce soit l'eau, puisque nous avons aussi des problèmes au niveau de l'eau.
120 Sur la route, quels que soient les niveaux d'infrastructures que nous pouvons avoir, intégrant les pistes cyclables. Et je voudrais dire
121 aussi l'air, puisque nous avons sur le territoire bourguignon-franc-comtois 34 plateformes aéroportuaires ou aéronautiques de natures
122 différentes. Nous ne pouvons pas raisonner intermodalité sans poser la problématique de tous les moyens de transport existant. Je
123 crois qu'il y a peut-être, dans l'attente de la réalisation de tous les investissements nécessaires, pour que le ferré soit la réponse la plus
124 adéquate, un certain nombre d'analyses et de débats à faire. Et dans le cadre de la CTAP qui se réunit régulièrement avec tous les
125 niveaux de collectivités, à partir de ces plateformes aéroportuaires ou aéronautiques, il y a matière à travailler pour faire en sorte que
126 l'ensemble du territoire bourguignon-franc-comtois soit vraiment irrigué et permette d'avoir le bon moyen de transport au bon endroit et
127 à un prix acceptable. À un prix acceptable.

128 Je terminerai par cela. J'ai un peu débordé, mais Monsieur le Maire de Nevers m'avait un peu tendu la perche pour ce faire, et
129 présidente excusez-moi de ces propos un peu trop longs.

130 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

131 Merci beaucoup. Je passe maintenant la parole à Monsieur le Préfet de la Nièvre, Joël MATHURIN, pour clôturer ces propos
132 introductifs.

133 **Joël MATHURIN, Préfet de la Nièvre**

134 Merci Madame la Présidente. Mesdames et Messieurs les parlementaires, Monsieur le Président du Conseil départemental, Monsieur
135 le Maire de Nevers, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, mes chers citoyens de la Nièvre, c'est un moment
136 important. Un moment même d'histoire pour notre département que le lancement officiel, ici à Nevers, après la séquence du
137 15 décembre dernier au Creusot, de ce débat public de la Commission particulière, qui a été évidemment préparé sous l'autorité de
138 Madame CASILLO. Je tiens à me joindre aux remerciements et aux félicitations qui ont précédé pour vous, Madame la Présidente.
139 Vous avez su mettre en place dans un délai extrêmement court, dans une contrainte de calendrier qui a été rappelée, très forte. Donc,
140 un débat qui sera très intense. Intense dans le temps, mais avec de nombreuses rencontres. Et donc, il y aura une possibilité de réelle
141 appropriation de ce débat public par nos concitoyens. L'enjeu est majeur. D'abord, parce que la démocratie participative est en action.
142 Cela étant dit, le législateur l'a voulu encore récemment. Nous avons eu des outils législatifs complémentaires permettant de renforcer
143 encore l'action et les moyens d'action de la commission nationale du débat public. Et nous pouvons nous en féliciter. La démocratie
144 participative, évidemment, agira en complément et en légitimation de la décision qui devra arriver en temps voulu. C'est une étape
145 incontournable, dont le représentant de l'État dans la Nièvre ne peut que se féliciter. Nous avons donc un sujet à enjeu, s'il en est, qui
146 est celui évidemment de faire en sorte que la région Bourgogne-Franche-Comté, avec la mise en œuvre opérationnelle du contrat de
147 plan État / région qui a été adopté il y a quelques mois, puisse donner toute sa place à la question des infrastructures de transport, à la
148 question du maillage du territoire, au fait que cette région Bourgogne-Franche-Comté puisse faire en sorte que le périmètre qui a été
149 voulu par le législateur soit un périmètre d'opportunité et un périmètre de développement multipolaire, un développement équilibré
150 pour l'ensemble du territoire.

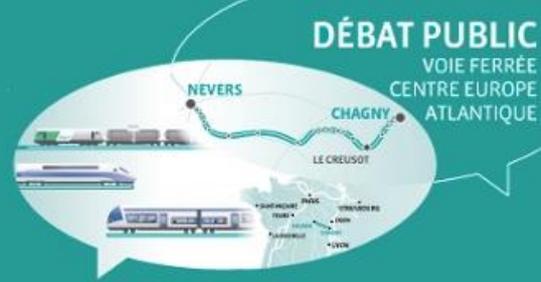
151 Notre département de la Nièvre doit se saisir de ce débat parce que, pour la Nièvre, les enjeux sont particuliers. C'est un territoire dont
152 quelques fois certains disent que c'est un territoire de franges. Ce n'est pas tout à fait vrai, parce qu'il y a aussi des alliances locales
153 qui peuvent se nouer. Mais évidemment, il a une place particulière dans la région Bourgogne-Franche-Comté. Et donc, notre
154 département doit se saisir de ce débat. Non pas simplement pour être en situation de défense, mais pour être aussi dans une logique
155 de participer à une stratégie offensive du débat et notamment pour trouver des alliés sur ce sujet dans l'ensemble de la région, et peut-
156 être même plus loin, puisque les enjeux qui sont présentés aussi parlent aussi à nos concitoyens et au développement économique
157 au-delà de la région Bourgogne-Franche-Comté. Nous avons parlé de Saint-Nazaire. Évidemment, c'est une stratégie importante pour
158 Saint-Nazaire, qui est cette électrification, puisque cela lui permet d'accéder, dans les meilleures conditions, au centre de l'Europe.

159 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
160 mobilisés seront évidemment, par définition, contraints. Donc, ils doivent être optimisés, en prenant en compte un certain nombre
161 d'enjeux. Les enjeux qui vont nous être présentés et précisés tout à l'heure. La question de la vision de la fonctionnalité du fret, qui est
162 un sujet important, notamment dans le cadre qui est celui de la transition énergétique, de faire en sorte que nous puissions participer
163 au fait que la France est un pays exemplaire dans le domaine de la mise en œuvre des accords de la COP 21. L'électrification et la
164 mise en gabarit de la voie ferrée Nevers – Chagny sont un enjeu pour l'axe de fret Est – Ouest, reliant l'Europe rhénane à la façade
165 atlantique. Puis, il y a l'enjeu évidemment pour les voyageurs. Et l'électrification de la partie Est Chagny – Montchanin et son
166 interconnexion avec la LGV Sud-Est, qui constituent aussi bien sûr un sujet et un enjeu, qui peuvent permettre une desserte de Dijon
167 par les TGV Rhin-Rhône. C'est un sujet qui doit aussi être regardé.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

168 Évidemment, le représentant de l'État dans la Nièvre ne va pas prendre position au début de ce débat. Ce serait fort déplacé. Juste
169 quand même un point de vigilance dans nos débats. Je pense que la qualité du débat public n'est pas, de mon point de vue en tout
170 cas, une logique d'affrontement – et je le dis à nos concitoyens – de notre territoire par rapport à un autre territoire. La logique du
171 débat public, à mon avis en tout cas, c'est ainsi que je pense que le législateur l'a entendu, c'est plutôt une logique de compréhension
172 mutuelle, de partage mutuel sur les enjeux. Et donc, je vous invite ce soir à avoir un débat de qualité pour faire prendre en compte les
173 intérêts de la Nièvre, mais aussi à intégrer une dimension plus vaste dans laquelle nous sommes aussi, qui est la dimension
174 européenne, la dimension française et la dimension de la région Bourgogne-Franche-Comté. C'est aussi ce soir en tant qu'Européens,
175 en tant que Français et bien sûr en tant que Nivernais que vous avez à prendre toute votre part et que nous avons à prendre toute
176 notre part dans le débat.

177 Je souhaiterais terminer mon propos en me félicitant que la Commission nationale du débat public – Madame la Présidente, vous me
178 l'avez assuré et c'est très bien – a pris évidemment une dimension forte avec les nouveaux outils des nouvelles technologies, puisque
179 ce débat public sera aussi présent avec les nouvelles technologies sur les réseaux sociaux, sur internet. Cela permettra aussi à la
180 jeunesse – et je terminerai par là – de s'approprier aussi ce débat. Il est important que les acteurs engagés, les militants traditionnels
181 de l'action publique puissent prendre part à ce débat, mais il est important aussi, puisque nous sommes en train de construire l'avenir
182 de notre jeunesse de France, que nous, acteurs publics, puissions être sensibles à la question de la mobilisation de la jeunesse et
183 qu'elle puisse prendre toute sa part aussi dans ce débat. En tout cas, c'est le vœu que je formule au début de cette discussion. Merci
184 de votre attention et bon débat public.

185 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

186 Merci beaucoup. Je vais être très rapide pour permettre de rentrer dans le vif du débat. Mon intervention sera encore une fois très
187 courte. Elle vise juste à vous situer le débat public, ses caractéristiques et la manière dont cela se déroulera, du 15 décembre jusqu'au
188 20 mars, date de clôture du débat public.

189 Tout d'abord, j'invite les membres de la Commission particulière à se présenter pour que vous puissiez les connaître, mettre des noms
190 sur des visages et comprendre aussi qu'une Commission particulière du débat public est faite par des membres issus de la société
191 civile, qui ont une expertise, mais qui n'ont rien à voir avec le projet. La Commission particulière ne donne aucun avis sur le sujet. C'est
192 une Commission neutre et indépendante. Aucun des membres de la CPDP n'a un lien présent ou passé avec le maître d'ouvrage. Je
193 laisse les membres se présenter rapidement.

194 **Dominique HOESTLANDT, membre de la Commission particulière du débat public**

195 Je m'appelle Dominique HOESTLANDT, donc membre de la CPDP. Je suis aussi membre de la CNDP. Je viens du monde de
196 l'entreprise où j'ai fait toute ma carrière, dans les industries de matériaux de construction. Et j'ai présidé pendant 8 ans une fédération
197 professionnelle.

198 **Isabelle BARTHE, membre de la Commission particulière du débat public**

199 Bonsoir Isabelle BARTHE, membre de la CPDP. J'ai également déjà participé à un autre débat public. Je suis garante de concertation
200 recommandée par la CNDP. Je suis également commissaire-enquêteur et j'ai aussi été élue locale dans la région grenobloise.

201 **Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public**

202 Christine JEAN. J'ai été membre de la CNDP, la Commission nationale. J'ai été aussi membre d'une autre CPDP. Je suis issue du
203 monde de la protection de l'environnement. Et je tiens d'ailleurs à souligner le fait que le débat public est régi par le Code de
204 l'environnement. Cela veut dire que ce débat public a aussi comme objectif de mieux prendre en compte les enjeux environnementaux
205 dans les projets publics. Et donc, je suis plus attentive dans ce débat à la question des impacts sur l'environnement du projet.

206 **Lucie ANIZON, membre de la Commission particulière du débat public**

207 Bonsoir. Lucie ANIZON. Moi, je suis plutôt spécialiste des questions de démocratie participative, implication des publics, débat public.

208 **Marc d'AUBREBY, membre de la Commission particulière du débat public**

209 Marc d'AUBREBY, je suis ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts honoraire. Et pendant 10 ans, j'ai coordonné ce que
210 l'on appelle le Collège transports terrestres, qui regroupe les inspecteurs généraux, les ingénieurs généraux du ministère des
211 Transports, à titre de conseil du ministre et d'inspection des établissements publics ou des services déconcentrés de l'État.

212 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

213 Merci. Quant à moi, je suis présidente de cette Commission particulière, vice-présidente de la Commission nationale de débat public et
214 au passage maître de conférence en urbanisme et aménagement.

215 Rentrons dans le vif. Qu'est-ce qu'un débat public et quels sont les objectifs ? Le débat public est une procédure prévue par le Code
216 de l'environnement, mais c'est aussi un processus qui met en débat un projet et qui porte d'abord sur l'opportunité d'un projet, c'est-à-
217 dire oui ou non. Un projet doit être fait. À la lumière de ses coûts, des impacts, ses caractéristiques, si oui, à quelles conditions ? Voilà

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

218 à quoi vise un débat public. À mettre en débat l'opportunité d'un projet, ses objectifs, ses caractéristiques et c'est pourquoi il se déroule
219 en général en amont de la décision publique.

220 Des principes vont régir le débat public : la transparence, l'équivalence, l'argumentation. La transparence, c'est-à-dire que toutes les
221 informations autour d'un projet doivent être disponibles, accessibles, compréhensibles. Nous veillons à ce que toutes les informations
222 mises à disposition par un maître d'ouvrage soient accessibles et compréhensibles par tous. L'équivalence, c'est-à-dire que nous
223 traiterons tous les points de vue, tous les arguments de la même manière. Ce n'est pas parce qu'un point de vue n'est porté que par
224 une seule personne et qu'un autre point de vue est porté par 100 personnes, que la Commission fera une hiérarchie. Encore une fois,
225 nous ne hiérarchisons pas. Nous sommes là pour que tout point de vue ait la même dignité d'existence dans le cadre du débat public.
226 L'autre principe est l'argumentation. J'y reviendrai dans quelques secondes. Un débat public n'évacue pas l'émotion, la passion avec
227 lesquelles on peut soutenir un point de vue, une position très ferme. Par contre, il y a des règles dans un débat public de
228 comportement, c'est-à-dire que lorsque l'on porte une position, on doit savoir aussi l'argumenter et ne pas se refermer dans des
229 positions de principe. Voilà les principes qui régissent le débat public.

230 Quant au rôle de la Commission particulière, quel est notre rôle ? Nous avons plusieurs missions. Tout d'abord, organiser le débat.
231 Organiser un débat signifie tout d'abord aller sur le terrain, aller mettre les pieds là où les choses se passent et rencontrer un nombre
232 très élevé d'acteurs. C'est ce que nous avons fait avant le départ de ce débat. Nous avons rencontré plus de 50 acteurs. Nous avons
233 réalisé des ateliers préparatoires pour comprendre comment organiser ce débat public et pour bien cerner les sujets. Je vous ai dit tout
234 à l'heure que nous n'avions aucun avis sur le projet. Néanmoins, nous avons besoin de comprendre, d'avoir une intelligence de ce
235 projet pour comprendre combien de réunions organiser, quelles thématiques aborder, etc. Donc, tout d'abord, nous organisons le
236 débat.

237 Ensuite, notre rôle est de favoriser la participation la plus large de tous les publics. Non seulement les acteurs forts, les acteurs
238 économiques, les porteurs d'intérêt, mais les citoyens et les citoyennes. Pour ce faire, il faut différencier, il faut essayer d'aller chercher
239 la parole un peu là où elle a du mal à s'exprimer. C'est pourquoi d'ailleurs nous avons un peu diversifié les modalités de participation.
240 Les personnes n'ont pas toutes et tous les mêmes compétences argumentatives. Elles ne veulent pas toutes prendre la parole lors des
241 réunions publiques. Donc, nous avons proposé plusieurs types de dispositifs : ateliers thématiques, débat itinérant, débat sur les
242 marchés, pour vraiment favoriser la venue de la parole au centre du débat public. Notre rôle est de veiller à cette participation large de
243 tous les publics.

244 Ensuite, nous animons le débat. Animer le débat ne signifie pas seulement vous donner la parole, organiser les échanges. Cela
245 signifie aussi, par exemple, organiser, le cas échéant, une expertise complémentaire ou contradictoire. Qu'est-ce que cela signifie ?
246 Cela signifie que si, par exemple, il y a des données un peu techniques à traiter, qui sont produites par le maître d'ouvrage, notre rôle
247 est de voir si d'autres experts ont des points de vue différents par rapport à ceux du maître d'ouvrage et mettre devant le public le point
248 de vue des experts, du maître d'ouvrage et d'autres experts indépendants, pour que le public puisse se construire un avis. Donc,
249 animer un débat signifie aussi nourrir des documents, vous proposer d'autres études, d'autres éléments pour compléter la
250 connaissance du projet.

251 Ensuite, notre rôle est aussi celui de rédiger un compte-rendu à la fin de ce débat public. À la fin du débat public, 2 mois après, nous
252 allons rédiger un compte-rendu et la Commission nationale rédigera un bilan. Qu'est-ce qu'il y aura dans ce compte-rendu ? Encore
253 une fois, nous ne donnerons aucun avis sur le projet. Par contre, nous donnerons à voir une sorte de cartographie de tous les
254 arguments, toutes les positions, tous les intérêts qui sont ressortis des uns et des autres. Nous essaierons de les décrire et de bien les
255 restituer. Encore une fois, nous n'opérerons aucune hiérarchie ou distinction entre les différents arguments. Tout ce qui est dit dans un
256 débat public sera réinjecté dans un compte-rendu qui servira à nourrir la décision finale, parce que 3 mois après la publication du
257 compte-rendu, le maître d'ouvrage, en l'occurrence SNCF Réseau, devra rendre public et publier sa décision. Je vous rappelle que
258 trois possibilités sont données à un maître d'ouvrage : la première est de poursuivre son projet ; la deuxième est de modifier le projet à
259 la lumière des enseignements qui sont issus du débat public ; ou abandonner le projet. Comme cela a été évoqué tout à l'heure, dans
260 les deux tiers des cas des débats sous l'égide de la CNDP, un projet sort sensiblement modifié suite à un débat public.

261 Maintenant, rapidement, je vous donne les dates que vous pouvez voir de ce qu'il se passera après le débat public. Comment avons-
262 nous procédé ? Comment avons-nous construit ce débat ? Vous avez pu le voir par la vidéo, et aussi par certaines interventions. Tout
263 d'abord, nous avons retenu un périmètre très large, mais aussi un peu à géométrie variable. C'est-à-dire que vous avez bien compris
264 que ce projet, via l'électrification de la ligne et son impact sur le fret, donc l'impact que cela pourrait avoir sur des trafics à plusieurs
265 échelles, même européennes et internationales, nous oblige à changer tout le temps d'échelle. Donc, nous aurons un débat qui se
266 situera tout au long du linéaire, entre Nevers et Chagny. Nous serons vraiment partout, à Nevers, à Decize, à Luzy, à Torcy, au
267 Creusot, à Montchanin, à Autun, à Beaune. Nous ne serons pas qu'en modalité réunion publique, nous serons sur les marchés, dans
268 les trains pour discuter avec les voyageurs. Donc, le périmètre est large, mais est aussi très mouvant, selon la thématique traitée. Par
269 exemple lorsque nous traiterons de l'impact sur les viticulteurs, nous serons chez les viticulteurs à Santenay. Selon la thématique,
270 nous adapterons le type de dispositif. Donc, un périmètre très large.

271 Et à la lumière du projet, nous avons choisi un certain nombre de thématiques. Pourquoi est-ce que je vous présente cela ce soir ?
272 Parce que le premier moment d'échange que nous aurons est justement de vous faire réagir quant aux modalités que la Commission a
273 envisagées pour ce débat et aussi pour les thématiques qu'elle a choisies. Nous avons donc envisagé un certain nombre de
274 thématiques qui sont celles qui découlent de ce type de projet. Les impacts environnementaux de la modernisation de la ligne, c'est-à-

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

275 dire l'électrification, la mise à gabarit, le système GSMR, quel impact cela peut avoir, la pertinence du projet dans son volet fret par
276 rapport à la situation de fret nationale. Et cette question sera traitée dans une conférence à l'échelle nationale, mais aussi au niveau
277 local avec les acteurs de fret. Nous traiterons aussi la question de la pertinence de projet dans son volet voyageurs à grande distance.
278 C'est-à-dire que nous questionnerons la pertinence et l'impact de raccordement et de la halte d'interconnexion. Et aussi, nous aurons
279 un moment de réflexion sur les coûts et la contrainte financière qui entoure ce projet qui vous a été expliquée tout à l'heure.

280 Comment allons-nous débattre de tout cela ? À travers plus de 40 réunions en présentiel. Donc, ateliers thématiques, réunions
281 publiques, et je vous disais tout à l'heure dans des débats mobiles, dans les trains avec les voyageurs. Mais pour ceux qui ne peuvent
282 pas se déplacer, nous aurons aussi un système de cartographie en ligne. C'est-à-dire que vous pouvez géolocaliser vos
283 commentaires, les thématiser si vous avez des inquiétudes ou des interrogations, par exemple concernant l'impact sur les emplois.
284 Vous pouvez géolocaliser vos commentaires sur cette cartographie participative à travers un outil qui s'appelle « J'en parle ». Mais il y
285 a plusieurs possibilités de participation aussi. Vous pouvez participer en posant des questions. Je vous rappelle que dans le cadre de
286 la procédure de débat public, toute question posée sur internet ou en réunion publique doit faire l'objet de réponse de la part du maître
287 d'ouvrage sous les 15 jours qui suivent. Et la Commission valide les réponses émises par le maître d'ouvrage. Elle valide bien sûr non
288 pas sur le contenu, mais si la réponse est complète et compréhensible, etc. Voilà un peu la panoplie que nous avons mise en place et
289 la manière à travers laquelle vous pouvez participer aux réunions par des cahiers et des contributions écrites.

290 Je clôture juste pour donner quelques règles d'échange. Je vous disais tout à l'heure qu'un débat public n'évacue pas la dimension un
291 peu émotionnelle et passionnelle. Cela n'empêche que nous avons tout de même des règles de comportement. Il y a des règles
292 communes. Ne pas se couper la parole. Cela paraît idiot, mais parfois quand nous sommes pris dans la passion de nos échanges,
293 cela peut arriver. Respecter un peu l'avis de tout le monde. Ne pas huer contre, ne pas applaudir ou critiquer le point de vue des uns et
294 des autres. Chaque point de vue a sa dignité au sein du débat.

295 Je vous ai présenté le cadre du débat public, la manière dont nous avons travaillé, l'effort énorme que nous avons fait pour avoir un
296 débat dans un temps si comprimé. Pourquoi ? Pour une seule et unique raison. Parce que nous sommes confrontés à la réserve
297 électorale qui nous oblige à clôturer pour le 20 mars. En général, un débat public dure 4 mois ou un peu plus. Mais à cause de la
298 réserve électorale, nous devons clôturer le 20 mars.

299 Je m'arrête là, parce que je tiens vraiment à ce que nous rentrions tout de suite dans le vif du sujet. Je vous remercie encore une fois.
300 Votre présence ici est très importante. Je vous souhaite et je nous souhaite à nous tous un très bon débat public. Je passe maintenant
301 la parole au maître d'ouvrage qui est là, qui va vous faire une présentation détaillée et générale. Ce soir, nous balayerons vraiment
302 tout le projet. Nous ne nous arrêterons pas sur un point ou un aspect précis. Le maître d'ouvrage présentera tout le projet dans ses
303 caractéristiques. Et nous ouvrirons vraiment le débat. Une vingtaine de minutes pour la présentation du projet. Puis, ce sera à votre
304 tour de parler, de poser des questions, d'exprimer des commentaires. Merci.

305 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

306 Monsieur le Préfet, Mesdames Messieurs les élus, Madame la Présidente, pour SNCF Réseau c'est un grand plaisir de partager ce
307 moment avec vous. Nous allons aller vite au cœur du sujet. Je suis Abdelkrim AMOURA, le directeur territorial de SNCF Réseau. Et
308 Monsieur Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet. L'objectif qui est fondamental pour nous, dans cette séquence d'aujourd'hui,
309 c'est d'être en capacité de recueillir vos observations, remarques, avis sur n'importe quel aspect du projet. Comme l'a dit la Présidente,
310 cela nous permettra de nourrir le programme actuel sur lequel nous travaillons, de le faire évoluer éventuellement, mais surtout de
311 nous aider à construire la décision. Et je compte sur vous pour que vous puissiez être des acteurs porteurs de ce projet d'une part et
312 aussi des acteurs actifs de sorte que la décision qui doit être prise par le maître d'ouvrage, donc par nous-mêmes, au terme de ce
313 débat public, soit le reflet des attentes et des besoins de tous. Je vous remercie et je te passe la parole, Laurent, pour la présentation
314 du projet.

315 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

316 Merci. Bonsoir à tous. Je vais vous faire une présentation du projet avec notamment des éléments techniques, sachant que tous les
317 éléments que je vous présente apparaissent et sont développés dans le dossier du maître d'ouvrage qui a été produit. C'est un dossier
318 d'une centaine de pages, qui est disponible ce soir dans la salle si vous souhaitez le récupérer.

319 Cette présentation se fait suivant 5 parties.

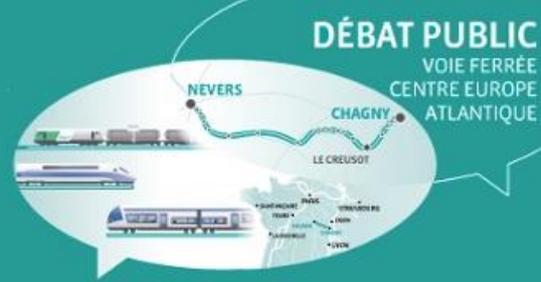
- 320 - Une première partie sur le périmètre de l'opération avec la consistance, un peu de rappel de cartographie.
- 321 - Un point sur la gouvernance du projet.
- 322 - Les enjeux et les aménagements de la VFCEA qui est tout de même le cœur du sujet.
- 323 - Un point sur les éléments de coût et l'évaluation socioéconomique.
- 324 - Et nous regarderons le calendrier envisagé sur le projet.

325 Concernant le périmètre de l'opération, sur la consistance, le projet de la VFCEA concerne la modernisation et l'électrification des
326 160 km de la ligne existante, entre Nevers et Chagny. Je ne m'étends pas, cela a été largement rappelé. La réalisation d'un

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

327 raccordement de quelques kilomètres de la ligne Nevers – Chagny à la ligne à grande vitesse Paris – Lyon, que l’on appelle Paris Sud-
328 Est, raccordement prévu en gare du Creusot TGV. Ainsi que la création d’une halte d’interconnexion TER – TGV en gare du Creusot
329 TGV.

330 Sur la situation nationale du projet, une cartographie par rapport au réseau ferré national. La VFCEA se situe entre Nevers et Chagny,
331 160 km. Vous avez sur la carte les grands corridors européens de transport de marchandises, en bleu et en rouge. Et le corridor
332 atlantique qui se situe sur ce côté. Et nous voyons bien qu’entre ces deux corridors, il y a cette section de 160 km qui n’est pas
333 électrifiée et qui permettrait, si elle était électrifiée, de les relier. Quand nous regardons un peu plus en zoom, voilà la section qui nous
334 intéresse depuis Nevers jusqu’à Chagny, Chagny étant la ville située sur la ligne Paris – Lyon – Marseille, que l’on appelle PLM.

335 En situation régionale, je ne m’étendrai pas puisqu’elle est connue. Simplement, la cartographie rappelle le périmètre avec les
336 différentes gares et haltes qui sont desservies par la ligne actuellement, ainsi que la position du raccordement TGV qui est envisagé à
337 ce niveau-là entre les communes de Saint-Julien – Écuisses et la gare TGV. Et sur cette carte, nous voyons la position envisagée pour
338 l’emplacement de la halte d’interconnexion TER. Cette halte serait située juste en face de la gare du Creusot TGV.

339 Un point sur la gouvernance du projet. Aujourd’hui, les études préliminaires ont été faites. Elles ont été réalisées en 2013 et 2014.
340 Elles ont permis d’analyser les conditions de la faisabilité de cette modernisation et d’avoir une première estimation du coût du projet.
341 Projet estimé aujourd’hui par ces études à 560 millions d’euros. Le projet est inscrit au contrat de plan État / région pour la
342 période 2015-2020, avec une première enveloppe budgétaire de 247,2 millions d’euros, qui représente à peu près 40 % des
343 560 millions estimés du projet. Une conduite partenariale entre l’État français, la région Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau qui
344 est maître d’ouvrage de l’opération, ainsi que d’autres collectivités, les Conseils départementaux de la Nièvre et de la Saône-et-Loire,
345 la Communauté urbaine du Creusot Montceau et Nevers Agglomération, ainsi que les régions voisines. Un comité de pilotage présidé
346 par la Préfète de région. À ce jour, trois comités de pilotage se sont déroulés depuis octobre 2015.

347 La troisième partie porte sur les enjeux et les aménagements. Tout d’abord, sur les fonctionnalités, les enjeux du projet, vous verrez
348 qu’en fonction des fonctionnalités, les aménagements sont variables. Sur la première fonctionnalité qui concerne les déplacements
349 régionaux et interrégionaux de voyageurs, VFCEA permettrait de proposer aux voyageurs des relations ferroviaires de bout en bout
350 entre Tours et Dijon, et des trajets un peu plus confortables et surtout moins polluants en TER électrique. Pour ce faire, il faudra
351 électrifier la ligne, mettre au gabarit un certain nombre d’ouvrages existants, tels que les ponts-routes. Il faudra traiter certains
352 passages à niveau et installer un système de communication un peu plus moderne, appelé GSMR. Nous le verrons un peu plus loin.

353 Deuxième fonctionnalité, permettre au territoire régional de se raccorder au réseau à grande vitesse grâce à des correspondances
354 TER – TGV en gare du Creusot-Montceau-Montchanin. Bien sûr, cela engendrera la construction de ce que je présentais auparavant,
355 la halte d’interconnexion, ainsi que son raccordement. Nous verrons un peu plus loin en détail en quoi cela consiste. La deuxième
356 fonctionnalité concerne les liaisons voyageurs de grande distance avec une évolution envisagée sur la desserte des gares de l’axe
357 Rhin-Rhône, qui aujourd’hui sont circulées par les TGV reliant Strasbourg à Lyon. Certains de ces TGV pourraient emprunter VFCEA
358 et s’insérer sur la ligne à grande vitesse Paris – Lyon au niveau du Creusot TGV. Une deuxième fonctionnalité qui, elle, est plutôt
359 optionnelle : permettre des évolutions du trajet Nantes – Tours – Lyon. Une étude technique a été faite sur la faisabilité technique de
360 créer un raccordement spécifique, ce que l’on appelle raccordement de Nantes. Toutefois, cela n’a pas été pris en compte à ce jour,
361 dans nos études de trafic, parce qu’il y a des difficultés d’insertion sur la ligne Paris – Lyon. Cela nécessite des aménagements
362 supplémentaires en gare du Creusot. Et se pose la question aujourd’hui des trains d’équilibre du territoire actuel, des Intercités qui sont
363 en service. Et cela aurait un impact. Mais la faisabilité a été regardée.

364 Et la troisième fonctionnalité du projet concerne le transport des marchandises. En proposant aux transporteurs une transversale
365 électrifiée qui relierait ces deux grands corridors Nord – Sud tels que nous les avons vus auparavant, cela offrirait une alternative au
366 passage actuel par l’Île-de-France, qui est un nœud ferroviaire relativement compliqué, avec des circulations denses de trains
367 voyageurs, notamment à certaines heures. Donc, c’est une alternative intéressante. Répondre à des besoins de transport de
368 marchandises entre la façade atlantique et les axes Saône, Rhône et Rhin. Et contribuer au report modal de la route vers le rail, et
369 donc de réduire les émissions polluantes. Pour ce faire également, il faudra électrifier, mettre au gabarit les ouvrages, traiter les
370 passages à niveau et installer le système moderne GSMR.

371 Sur les aménagements techniques, nous regardons un peu plus en détail. Concernant l’électrification en 25 000 volts, cela nécessite
372 l’installation des équipements de traction électrique comme les supports caténaires, les poteaux, la ligne et tout le matériel caténaire
373 qu’il faut mettre en œuvre, ainsi que la création de deux nouvelles sous-stations complémentaires, car celles qui sont sur les
374 extrémités ne suffisent pas. Et ces sous-stations sont aujourd’hui envisagées sur le secteur de Sémelay et de Montchanin.

375 Le deuxième aménagement concerne la mise au gabarit des ouvrages notamment les ponts-routes et le tunnel du Creusot. Cette mise
376 au gabarit permettrait de faire passer des trains avec des containers de grand volume. Et c’est surtout nécessaire pour l’électrification
377 de la ligne. Cette mise au gabarit se fera suivant différentes façons : soit un abaissement de la voie, soit un rehaussement simplement
378 du tablier, ou dans certains cas il faudra déconstruire et reconstruire les ouvrages.

379 Le troisième aménagement concerne l’installation d’un système de communication moderne appelé GSMR. C’est le même principe
380 que le système qui est utilisé pour nos téléphones mobiles, mais celui-ci a des fréquences qui sont dédiées exclusivement au rail.
381 Donc, aujourd’hui, ce système se développe sur l’Europe. 18 pays européens sont en train de le développer. Et sur les opérations de

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

382 modernisation, il est mis en œuvre systématiquement lorsqu'il y a ces travaux. Cela permettrait de renforcer la sécurité des circulations
383 et d'optimiser les circulations, à la fois voyageurs et marchandises. Il y a plusieurs types de support pour ce système de
384 télécommunication en fonction de l'étude qui sera faite. Il y a un support un peu plus léger, un mât qui permet de monter l'antenne
385 jusqu'à 15-20 m. C'est un mât qui est rabattable. Ou lorsque l'étude nécessite que l'antenne soit un peu plus haute, il faut installer un
386 support de type pylône, tel que nous les voyons le long des autoroutes.

387 Le quatrième aménagement concerne le traitement des passages à niveau. Il y aura une étude de sécurité détaillée à mener. Et en
388 fonction de cette étude, soit il faudra supprimer le passage à niveau, avec une dénivellation, la construction d'un ouvrage spécifique
389 pour rétablir la route, soit le supprimer et suivant le type de voirie rabattre la voirie sur une autre voirie. Ou faire un aménagement de
390 sécurité en place. Ce travail se fera de manière concertée avec les gestionnaires de voirie qui sont les conseils départementaux, les
391 communes, mais aussi avec la profession agricole et forestière, car il y a beaucoup de chemins qui sont des chemins d'exploitation
392 agricole et forestière.

393 Un point sur le raccordement et la halte d'interconnexion qui sont des aménagements aussi importants. Là, nous sommes plus dans
394 l'aménagement neuf. Deux solutions ont été regardées aujourd'hui pour ce raccordement TGV en gare du Creusot. Un raccordement
395 court d'environ 5 km. Son tracé franchit un relief, il y a une colline à passer. Donc, un tunnel de 800 m de long a été envisagé pour
396 permettre le passage de cette colline. Et le raccordement long qui, lui, fait 6,5 km, donc un peu plus long. Mais cette solution
397 permettrait d'éviter ce relief, avec toutefois la contrainte de construire un viaduc devant une retenue, la retenue de l'étang de
398 Montaubry à Essertenne en Saône-et-Loire.

399 Si nous regardons les croquis, concernant la halte d'interconnexion, il y a également deux variantes qui sont possibles. Une variante
400 avec un raccordement de cette halte d'interconnexion que l'on appelle « de passage », c'est-à-dire que nous verrons un peu plus loin
401 comment cela peut fonctionner – elle serait sur le raccordement directement connecté avec la circulation des TER et des TGV. La
402 deuxième solution consisterait à faire une halte en impasse, qui serait totalement indépendante des circulations sur le raccordement
403 global TER – TGV. Si nous regardons comment cela se passe, tout d'abord les différents tracés. Donc, le raccordement court avec la
404 halte de passage. Là, vous avez la ligne à grande vitesse Paris – Lyon, la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV, la ligne Nevers
405 – Chagny avec la gare de Montchanin ici et la direction de Chagny de ce côté. Et là, vous avez la retenue de l'étang de Montaubry.
406 Donc, le raccordement court se ferait à partir de la commune d'Écuisses. Avec la halte de passage, nous aurions une circulation TER
407 et TGV qui se ferait sur un tracé commun. Les TGV se connecteraient sur la ligne à grande vitesse et les TER viendraient au niveau de
408 la halte et rejoindraient la ligne actuelle. Pour le raccordement long, c'est le même principe, avec le système de la halte de passage,
409 mais ce sont des branchements qui se font un peu plus en amont sur la ligne Nevers – Chagny. Ils passeraient juste devant la retenue
410 et éviteraient la colline qui se trouve ici, de manière à ne pas construire le tunnel.

411 Nous avons fait une petite animation pour voir le principe de fonctionnement. Je lance l'animation. Là, vous avez un TER qui arrive, qui
412 s'arrête à la halte. Le TGV arrive de Paris, s'arrête. Les personnes montent et le TGV repart. Le TER repart. Voilà le tronc commun
413 avec le raccordement des TGV. Le TGV qui vient de Strasbourg et veut aller à Lyon s'insère directement par ce même raccordement.
414 Et pour ce qui est des transports fret, il n'y a pas de changement. Ils restent toujours sur la même ligne. Donc, nous avons la même
415 explication pour le raccordement avec la halte en impasse. La solution, toujours raccordement court, même tracé, mais de façon
416 dissociée entre les circulations TGV qui viendraient de Strasbourg se connecter sur LN1 et les circulations TER qui sont totalement
417 indépendantes. Même principe pour le raccordement long avec la halte de passage.

418 Regardons ce que cela donne sur l'animation. Arrivée d'un TER en halte d'interconnexion au Creusot, arrivée d'un TGV. Départ du
419 TGV, départ du TER qui rejoint la ligne Nevers – Chagny. Un TGV Strasbourg – Lyon sur un raccordement totalement indépendant.
420 Puis, le train fret qui, lui, reste inchangé. Tout cela est bien sûr valable dans les deux sens.

421 La troisième partie de la présentation traite de l'environnement. Nous avons fait, dans le cadre des études préliminaires, un premier
422 diagnostic environnemental qui a permis de faire un premier portrait du territoire et de mettre en lumière les différentes sensibilités
423 liées au milieu humain et naturel. Sur les 160 km de ligne, celle-ci a été scindée en plusieurs parties. Vous voyez apparaître à l'écran
424 les différentes couleurs. La vallée de la Loire, qui est le secteur où nous sommes, à Nevers, large secteur. Ensuite, vous avez le
425 massif du Morvan entre Cercy-la-Tour et Mesvres. Ensuite, le secteur de la montagne autonoise, l'ancien bassin minier de la zone du
426 Creusot-Montchanin, et la vallée de la Dheune, qui est la dernière partie. Ce diagnostic environnemental et les études à venir se font
427 de manière itérative avec les études techniques. L'objectif étant d'éviter au maximum les impacts qui seraient engendrés par le projet.
428 Si nous ne pouvons pas les éviter, il faut faire en sorte de les réduire, et quand il y en a, il faut les compenser.

429 Quels sont ces différents enjeux ? Tout d'abord, les enjeux humains avec l'emprunt d'espace et de foncier, lié aux ouvrages neufs et
430 aux modifications. Nous voyons qu'il y aura 5, 6 km de voie nouvelle à créer. Il y aura besoin d'acquérir du foncier. Et même sur la
431 ligne existante, ne serait-ce que par la création des sous-stations, il faudra un peu de foncier. Et lorsque cela le nécessitera, du fait du
432 traitement de certains passages à niveau ou d'ouvrages, il faudra peut-être acheter du foncier.

433 La protection des riverains au regard du bruit est un point essentiel et important. Nous savons que les riverains sont attentifs à cela.
434 L'intégration paysagère, notamment vis-à-vis des nouveaux ouvrages. Nous pouvons citer la sous-station. Il faudra être attentif à son
435 intégration. Puis, la préservation des espaces forestiers et agricoles. Concernent l'environnement naturel et physique, les enjeux
436 portent essentiellement sur la préservation de la ressource en eau et des zones humides. Et la protection de la biodiversité et de ses
437 fonctionnalités.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

438 Nous avons fait un petit travail d'analyse sur la zone du raccordement, puisque c'est là où l'essentiel des impacts se fera puisqu'il
439 faudra acheter des terrains. Nous avons, sur la base de différents critères pris en compte, notamment les emprises foncières, la
440 proximité des habitations, les eaux superficielles, les secteurs boisés, l'équilibre des terres, déblais, remblais, puisque cela nécessite
441 parfois des impacts sur le terrain, notamment avec le dépôt des terres que nous ne pouvons pas utiliser, puis sur le paysage. Nous
442 avons donc fait un travail pour essayer de regarder, comparer les différentes solutions entre raccordement court et raccordement long,
443 et halte de passage et halte en impasse. Il ressort que, bien sûr, en les comparant les uns aux autres, le raccordement court avec la
444 halte de passage serait la solution qui impacterait le moins le territoire.

445 La quatrième partie traite des éléments de coût et de l'évaluation socioéconomique. Tout d'abord un rappel des différents coûts du
446 projet, avec une décomposition des aménagements.

447 - La modernisation de la ligne entre Nevers et Chagny, avec un coût d'électrification d'environ 200 millions d'euros.

448 - La mise au gabarit des ouvrages représente environ 28 millions d'euros.

449 - Le traitement des passages à niveau, la voie, les accès et différents ouvrages annexes pour 19 millions d'euros.

450 Ce qui représente un montant de 250 millions d'euros.

451 - L'installation du système de télécommunication nouveau représente un coût de 13 millions d'euros.

452 - La création d'un raccordement et de la halte TER, suivant les différentes solutions et variantes, entre 230 et 330 millions
453 d'euros.

454 - Nous avons regardé, la halte TER en impasse seule représenterait un coût de 79 millions d'euros.

455 Donc, l'estimation globale, A+B+C, avec C comme option, raccordement court, halte de passage, estimation études préliminaires de
456 560 millions d'euros. Sachant que le raccordement court avec halte de passage représente un coût de 279 millions d'euros.

457 Un rappel sur le budget VFCEA inscrit au CPR, comme je le disais auparavant, de 247,2 millions d'euros.

458 Concernant l'évaluation socioéconomique, quelques éléments d'explication sur la méthode de travail, sur la socioéconomie. Cela
459 consiste à mesurer l'intérêt d'un projet pour la collectivité suivant une analyse multicritère. C'est établi de façon normative en
460 application d'un référentiel d'État, le référentiel que l'on appelle Instructions cadres Royal, du nom de la ministre. C'est une instruction
461 qui date de 2014. Les indicateurs socioéconomiques sont calculés suivant une méthodologie précise, en s'appuyant sur des outils
462 spécifiques liés à l'économie des transports, tels que les modèles de déplacement. Et l'évaluation est basée sur des hypothèses
463 d'évolution des trafics voyageurs et fret, tel que par exemple le nombre d'usagers supplémentaires, qui pourraient emprunter le train du
464 fait de la réalisation du projet. Mais aussi tel que le report modal concernant le transport des marchandises, qui se ferait par le biais du
465 projet. Cela consiste à quantifier et à monétariser les avantages cumulés du projet de diverses natures, en prenant en compte
466 l'ensemble des coûts.

467 Ce que je rappelle est très synthétique. Les études socioéconomiques sont disponibles sur le site du débat. Tout est en ligne. Tout est
468 détaillé dans les documents. Ces études socioéconomiques ont été faites sur la base des hypothèses du CPER. La première
469 hypothèse du CPER qui consiste à l'électrification partielle entre Montchanin et Chagny, au raccordement sur la LGV, à la création de
470 la halte TER, puis l'installation du GSMR sur la totalité de la ligne. C'est un investissement pour cette hypothèse qui a été calculé à
471 hauteur de 342 millions d'euros et qui permettrait un certain nombre de fonctionnalités, pas toutes, mais notamment le passage du
472 TGV Rhin-Rhône, le déplacement du hub TER aujourd'hui à Montchanin en gare du Creusot TGV, la desserte de la zone d'emploi
473 Coriolis, la desserte de Chalon-sur-Saône, puis les correspondances TGV – TER en gare du Creusot. Donc, la rentabilité
474 socioéconomique sur la base de cette hypothèse est aujourd'hui ressortie négative à hauteur de -230 millions d'euros.

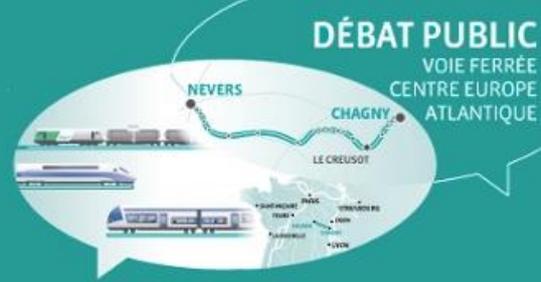
475 L'hypothèse 2 du CPER consiste en l'électrification et l'installation du GSMR sur la totalité de la ligne entre Nevers et Chagny. Cela ne
476 prend pas en compte la création du raccordement au Creusot TGV. L'investissement calculé représente 283 millions d'euros et
477 permettrait le transport des marchandises, ainsi que la circulation de TER électriques entre Nevers et Chagny. La rentabilité est
478 ressortie plutôt positive, à hauteur de +30 millions d'euros. Et nous avons fait l'exercice sur la globalité du projet s'il était réalisé
479 totalement. La fonctionnalité serait totale, pour les voyageurs et le transport des marchandises. Et la rentabilité est ressortie également
480 négative à hauteur de -118 millions d'euros.

481 Un point sur le calendrier avec les différentes étapes du projet. Aujourd'hui, nous sommes sur la période du débat public. À l'issue du
482 débat public, comme l'a dit Madame CASILLO, à l'été 2017 le maître d'ouvrage devra prendre une décision, soit poursuivre le projet,
483 soit l'abandonner. Dans l'hypothèse où ce projet est poursuivi, il faudra engager des études préalables à l'enquête publique, donc des
484 études un peu plus poussées, ce que l'on appelle les études d'avant-projet, de manière à pouvoir lancer les enquêtes publiques sur la
485 base de ces dossiers. C'est un temps qui est évalué aujourd'hui à 2 à 3 ans, suivant le périmètre du projet. À l'issue de cette période,
486 une déclaration d'utilité publique ainsi que d'autres autorisations seraient accordées. Et là, nous pourrions engager des études
487 détaillées de manière à pouvoir préparer l'engagement des travaux. Cette période représente, suivant le projet qui sera retenu de 1 à
488 2 années de travail. Ce qui représente environ 3 à 5 ans de travail d'études à mener, de procédures à mener avant de pouvoir lancer
489 la phase de travaux.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

490 Voilà pour cette présentation très synthétique. Je vous remercie.

491 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

492 Merci beaucoup. Maintenant, l'échange avec la salle peut démarrer. Je vous invite à réagir, si vous avez des questions sur les
493 modalités du débat ou sur le projet, à poser toutes questions, toutes remarques ou commentaires. Je vous demande juste, quand vous
494 prendrez la parole, de vous lever et de vous présenter, parce que tout ce qui est dit dans un débat public est retranscrit dans un
495 verbatim, pour des questions de transparence et pour que nous sachions qui prend la parole. Est-ce qu'il y a des questions ? Trois
496 déjà. Le micro va arriver. Pour que tout le monde puisse s'exprimer, nous avons un compteur, là, que nous essaierons de projeter.
497 Vous l'avez là, avec le temps qui découle. Pour les interventions, je vous prie de ne pas dépasser les 3 à 4 minutes, en sachant que
498 vous pouvez chaque fois reprendre la parole. C'est juste pour commencer à faire un premier aller-retour. Vous pourrez à tout moment
499 reprendre la parole. Je vous en prie.

500 **André FOURCADE, Collectif Nevers-Dijon en 2 heures**

501 Merci. André FOURCADE. Je parlerai au nom du collectif Nevers – Dijon en 2 heures, et au nom de la CFDT qui soutient ce collectif.
502 J'essaierai d'être plus court que les élus locaux qui n'avaient pas de compteurs.

503 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

504 Ils avaient un compteur. 8 minutes étaient prévues pour les élus. Certains ont dépassé de 2 minutes. Mais je veillerai à ce que vous
505 puissiez reprendre la parole à plusieurs reprises, chaque fois que vous le voudrez. Vous pouvez en être sûr.

506 **André FOURCADE, Collectif Nevers-Dijon en 2 heures**

507 En deux mots, notre collectif travaille depuis 3 ans à faire avancer cette question et nous sommes satisfaits qu'aujourd'hui il y ait
508 150 personnes. Je crois que c'est tout de même un succès aussi de présence, et c'est une très bonne chose. Je précise aussi que je
509 ne suis pas cheminot, donc je peux dire aussi quelques sottises de temps en temps. Le travail que nous avons conduit, en particulier
510 de diffusion d'un certain nombre de tracts, de signature de pétitions dans les trains, fait qu'effectivement ces questions sont très
511 sensibles dans le Nivernais. Je n'en dirai pas plus. Et nous avons noté aussi qu'il y avait eu un certain nombre de motions de soutien
512 de collectivités, que ce soit Decize, Luzy, Nevers, l'Agglo, le département, etc. La mobilisation est importante.

513 Trois points dans mon intervention. D'abord, où en sommes-nous aujourd'hui ? Aujourd'hui, le maire de Nevers, Denis THURIOT, l'a
514 dit tout à l'heure, cela fait tout de même plus de 20 ans que nous sommes à 2 h 20 de temps de parcours. J'ai pris le train encore lundi
515 de Dijon. Je suis arrivé comme d'habitude pour prendre mon train vers 16 h 09 pour venir à Nevers, et j'ai failli rater le train. Pourquoi ?
516 Parce que le train, depuis les nouveaux horaires début 2017, dure 10 minutes de plus. Nous sommes passés de 2 h 20 à 2 h 26,
517 2 h 32, selon les liaisons. C'est d'abord un petit cri de colère que je pousse aujourd'hui. On va nous expliquer effectivement que c'est
518 les travaux. Mais de la même façon, on nous avait expliqué à un moment donné que nous perdions 3 minutes, que l'on augmentait le
519 temps de trajet de 3 minutes à cause des problèmes de sécurité d'un passage à niveau vers Mesvres, près du Creusot. Tout cela est
520 du provisoire qui dure. Aujourd'hui, nous avons donc quelques raisons d'être un peu en colère et d'être un peu énervés par ces
521 questions de temps de parcours.

522 Les enjeux sont effectivement la question de la modernisation et de l'électrification. C'est important. Pourquoi ? Parce que si nous ne
523 décidons pas aujourd'hui l'électrification, effectivement nous risquons d'avoir la même situation que sur la ligne Paray-le-Monial –
524 Moulins, que les Nivernais connaissent bien, où nous avons enlevé une des deux voies. Et aujourd'hui, c'est une voie de
525 caractéristique assez secondaire. Donc, l'enjeu stratégique de l'électrification est bien de maintenir une voie de haut niveau entre
526 Nevers et Dijon – Chagny. C'est un enjeu extrêmement important. C'est le chaînon manquant sur le fret, nous l'avons dit. Je
527 n'y reviendrai pas, mais c'est tout à fait important.

528 J'insisterai aussi sur le fait de pourquoi nous disons qu'il faut aller vers 2 h. D'abord, parce qu'en 2 h, le train est nettement
529 concurrentiel par rapport à la voiture. Aujourd'hui, avec 2 h 30, 2 h 32 – et toutes les personnes qui vont régulièrement à Dijon le
530 savent – le train et la voiture sont à peu près équivalents. Pour peu que l'on ait à se déplacer dans la ville, c'est le même temps de
531 parcours. Si nous réduisons le temps de parcours, le train sera nettement compétitif. Cela a des conséquences. Par exemple, en
532 termes de service public effectivement, la fréquence, la rapidité. Il y a aussi des questions d'environnement. Plus de personnes
533 prennent le train plutôt que la voiture, plus cela réduira la pollution liée à la voiture. Je n'insiste pas là-dessus. Et nous savons bien
534 aussi que le remplacement du diesel par l'électrique est effectivement une source de réduction de pollution, de réduction de gaz à effet
535 de serre, etc. C'est aussi la sécurité. Aujourd'hui, la voiture est largement majoritaire sur Nevers – Dijon, par exemple. C'est aussi une
536 cause d'accident. En cette saison par exemple, je ne vous dis pas quand il faut aller à Dijon, traverser le Morvan, que ce soit Luzy,
537 Autun, Château-Chinon, etc., c'est tout de même relativement soumis à des aléas et à des dangers. C'est aussi une question
538 d'aménagement du territoire. Et le vice-président NEUGNOT qui est, là, devant moi, le disait tout à l'heure : avec la fusion des deux
539 régions, maintenant Nevers est une des seules préfectures et grandes villes de la région Bourgogne-Franche-Comté qui a des liaisons
540 aussi mauvaises et aussi longues avec les capitales régionales. Il n'y a pas que les fonctionnaires qui y vont. Il y a aussi les personnes
541 qui vont par exemple au CHU ou des choses comme cela. Donc je pense que c'est tout cela qu'il faut prendre en compte pour avoir
542 des liaisons efficaces, rapides et de bonne qualité.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

543 Le dernier point que je voudrais souligner est : est-ce faisable ? Je vois Madame la Présidente qui opine, parce que j'annonce que je
544 vais bientôt terminer. Il y a des marges d'amélioration importantes. Par exemple, actuellement nous ne sommes pas en marche tendue
545 – c'est du vocabulaire cheminot, cela veut dire que nous allons un peu moins vite que ce que nous pourrions faire. La preuve est que
546 lorsque le train est en retard de 10 ou 15 minutes, nous rattrapons ce retard. Cela veut dire qu'il y a des marges de progression
547 aujourd'hui avec la voie ferrée existante. Nous pouvons aller plus vite. Il y a des marges de progression. Il faut savoir aussi qu'avec le
548 matériel électrique, nous avons un meilleur freinage et une meilleure accélération. Il y a 9 arrêts. Nous pouvons gagner peut-être
549 1 minute à chaque arrêt. Il y a également des points noirs à supprimer. Je parlais tout à l'heure du passage à niveau de Mesvres. Si
550 demain, nous faisons un passage supérieur ou inférieur, etc., nous pouvons gagner encore 3 minutes. Et le dernier point est
551 qu'effectivement il y a complémentarité entre le fret et les voyageurs. Sur les voies qui sont très saturées, comme la voie PML dont il
552 était question tout à l'heure, nous avons parfois du mal à placer certains trains, parce qu'il n'y a plus de place pour passer les trains.
553 Au contraire, sur Nevers – Chagny, il y a de la place. La voie est très loin d'être saturée. Comme disait Mao Zedong à l'époque, « c'est
554 un projet qui doit marcher sur ses deux jambes », la jambe fret et la jambe voyageurs.

555 Le dernier point – et cela a été dit tout à l'heure – est tout de même que cette hypothèse de l'électrification complète est la seule qui a
556 une rentabilité positive. Donc, quand nous parlons de bonne utilisation de l'argent public et dans la période aujourd'hui, c'est tout de
557 même extrêmement important, cela veut dire que c'est dans la deuxième hypothèse, électrification, que seront le mieux utilisés les
558 deniers publics.

559 Je conclus, je n'ai plus que 3 lignes, excusez-moi. Il faut au plus vite que ce projet se fasse, il est positif pour le fret et le voyageur. Il
560 faut une nette amélioration pour les voyageurs, c'est aller vers les 2 heures. Et il faut commencer par l'électrification Nevers – Chagny,
561 parce qu'il y a une rentabilité socioéconomique positive. Et puisque nous sommes dans la période des vœux, je souhaite de bons
562 vœux à tout le monde et je souhaite aussi que nous passions, sur la VFCEA, des vœux à la réalisation. Merci.

563 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

564 Merci beaucoup. Je vous prie de ne pas applaudir les différentes interventions. Vous pourrez reprendre la parole à tout moment. Il y
565 avait encore deux questions, puis je proposerai au maître d'ouvrage de réagir. Nous rassemblons un peu un certain nombre de
566 questions, si vous voulez bien. Préférez-vous répondre tout de suite ?

567 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

568 La question que vous posez du temps de parcours est un sujet majeur. Aujourd'hui, le projet tel qu'il est conçu n'est pas conçu pour
569 faire du 2 heures du Dijon – Nevers. Aujourd'hui, nous travaillons sur l'électrification et permettre une meilleure desserte du territoire.
570 Mais je voudrais juste que chacun comprenne ce que veut dire Dijon – Nevers en 2 heures. Dijon – Nevers, au kilomètre près, il y a
571 210 km de voie ferrée. Cela veut dire que nous devons faire, si nous ne nous arrêtons pas, entre Dijon et Nevers une vitesse moyenne
572 de 105 km/h. Si nous ne nous arrêtons pas. Il faut que les choses soient bien claires. Si nous ne nous arrêtons pas, nous faisons
573 105 km/h, nous ne sommes plus dans un projet de desserte, c'est autre chose. Aujourd'hui, la vitesse varie selon l'infrastructure entre
574 80 km/h et 120, 130 km/h. Nous avons des points noirs où il y a des ralentissements qui vont jusqu'à 30 km/h. C'est le fameux
575 Passage à niveau de Mesvres. Si nous étions amenés à garder un certain nombre d'arrêts, parce que nous ne pouvons pas
576 simplement partir de Dijon et arriver à Nevers, sinon nous ne remplirions pas les trains, donc il faudrait bien desservir. En partant en
577 moyenne entre 5 et 10 arrêts, nous devons faire circuler le train à 140 km/h. Plus à 105, mais à 140 km/h. Pour faire circuler le train à
578 140 km/h, il y a 160 km de voies à rénover. 160 km de voies à rénover, en coût moyen, nous sommes à 240 millions d'euros. Nous
579 parlons d'argent public. Cela veut dire que sur ce projet, tel qu'il est présenté, il faut rajouter 240 millions d'euros. Aujourd'hui, le maître
580 d'ouvrage que je suis n'a pas pris de décision. Que les choses soient bien claires. Nous n'avons pas pris de décision. Nous avons fait
581 des études préalables, avec une volonté de favoriser le trafic fret et une desserte du territoire la plus confortable et la plus sécurisante.
582 Je ne sais pas vers où nous irons dans ce débat public, mais s'il fallait éventuellement changer de cap, parce que nous pouvons
583 éventuellement changer de cap, les financeurs doivent mettre la main à la poche. Par les temps qui courent, si je devais envisager de
584 demander à un partenaire financier de mettre 250 millions d'euros de plus, je pense que vous devinez quelle sera sa réponse.

585 Cela étant dit, je voulais juste vous apporter cet éclairage pour bien comprendre que si nous devons faire du Dijon – Nevers en moins
586 de 2 heures, nous serions amenés à revoir les 160 km de voie entre Chagny et Nevers et la suppression d'un certain nombre de
587 passages à niveau et de sécurisation de passages à niveau. Voilà donc la réponse du maître d'ouvrage à la question. Ce n'est pas
588 une décision, c'est la réponse que je vous apporte aujourd'hui.

589 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

590 Merci beaucoup. Nous reviendrons peut-être tout à l'heure aussi sur la question des coûts et de la rentabilité qui a été aussi évoquée
591 par cette intervention. Monsieur, je vous prie de vous lever et vous présenter.

592 **François CROTTET, habitant de Sermoise**

593 Bonjour. Je m'appelle François CROTTET, j'habite Sermoise. Je ferai la moyenne avec mon prédécesseur, je vais poser mes
594 questions en rafale. Excusez-moi, c'est un jeu de mots facile. Les questions sont peut-être un peu techniques. Pour le raccordement,
595 est-ce que la voie ferrée sera bien mixte comme sur le contournement Nîmes – Montpellier ? Je pensais surtout au raccordement long.
596 Deuxième chose pour le dégagement du gabarit, est-ce que vous vous limitez simplement à le l'UIC ou avez-vous prévu du B+ ? Pour



Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

597 les relèvements de vitesse dans les courbes, ou ailleurs, est-ce uniquement 140 ? Ou est-ce que, par exemple, sur Chagny – Dijon,
598 vous prévoyez de monter à 200 ? Enfin, avez-vous prévu une évaluation du gain de temps des TGV Strasbourg – Lyon, s'ils passent
599 par le raccordement ou s'ils continuent par la voie ferrée classique et/ou éventuellement par une éventuelle branche Sud de la LGV
600 Rhin-Rhône ? Dernière chose, pour vos 250 millions, est-ce que c'est 560 + 250 ? D'accord. Ce sont mes 4 questions, merci.

601 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

602 Souhaitez-vous répondre tout de suite ? Allez-y.

603 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

604 Le raccordement sera exclusif voyageur, c'est-à-dire qu'il ne servira qu'au TGV Rhin-Rhône Strasbourg – Lyon et inversement, ainsi
605 qu'aux TER. Mais les circulations fret continueront à circuler sur la section de la ligne entre Montchanin et Chagny, sans passer par ce
606 raccordement. C'est ce que j'avais un peu expliqué sur l'animation.

607 Concernant la deuxième question, toujours sur ces TGV, les gains de temps de parcours. Une étude horaire a effectivement été faite.
608 Elle a permis de regarder combien de TGV pourraient emprunter VFCEA et se rendre à Lyon. Aujourd'hui, nous avons évalué 3 à
609 4 TGV qui pourraient s'insérer sur VFCEA. Dans nos études socioéconomiques, 3 TGV ont été pris en compte aujourd'hui. Sur les
610 temps de parcours, il y a effectivement un léger gain de quelques minutes qui a été calculé. Mais ce gain, comme je l'expliquais dans
611 la présentation, servirait plutôt à améliorer la desserte Rhin-Rhône et donc à permettre des arrêts supplémentaires sur l'axe Rhin-
612 Rhône. Nous ne pouvons pas aujourd'hui affirmer que les temps de parcours entre Strasbourg et Lyon seront significativement
613 améliorés. Mais insérer des TGV sur LN1 par VFCEA permet du gain de temps, qui serait utilisé pour améliorer les dessertes. C'est
614 bien cela l'objectif.

615 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

616 Avez-vous quantifié le gain de temps ? Si oui, pouvez-vous l'expliquer s'il vous plaît ?

617 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

618 Oui, nous l'avons quantifié suivant les TGV de 2 à 8 minutes. Concernant le gabarit des ouvrages, il y a deux gabarits en fait. Il y a le
619 gabarit haut pour l'électrification qui va nécessiter de dégager 6 m entre la voie et sous le tablier. Et il y a – c'est ainsi que nous
620 l'expliquons dans notre dossier du maître d'ouvrage, je ne suis pas rentré dans les détails tout à l'heure – le gabarit sur les côtés.
621 Celui-ci est utile au transport de marchandises. Là, ce serait du gabarit GB.

622 Sur les relèvements de vitesse, aujourd'hui il n'y a pas de relèvements de vitesse qui sont pris en compte.

623 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

624 Une information complémentaire. Supprimer la limitation de vitesse à 30 km/h au PLM de Mesvres coûte 8 millions d'euros. Donc, déjà
625 traiter les limitations de vitesse – nous ne parlons pas de relèvement de vitesse – pour un point noir, c'est des millions d'euros. Pour le
626 PLM de Mesvres, sa suppression, c'est 8 millions d'euros.

627 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

628 Merci. Il y avait d'abord le Monsieur, qui est là. Et ensuite, vous, Monsieur, tout au fond de la salle. Je vous ai vu.

629 **M. MARTIN, citoyen**

630 Monsieur MARTIN, citoyen. J'ai compris que vous vouliez présenter un projet en 3 étapes, puisque pour moi ce serait plutôt une
631 question thématique sur l'opportunité au motif de la globalité du projet, puisqu'on nous montre qu'une partie peut être rentable, du
632 désenclavement sur l'économie, sur les flux, sur les emplois, et que si vous nous dites au mois de mars que cela peut être l'abandon
633 ou la continuité, ce que je proposerais, c'est que sur toute la partie qui est notamment l'infrastructure à 240 millions, plus l'autre partie,
634 que nous fassions un appel d'offres pour une mise en concession. Je pense que là, effectivement, il faut prendre les moyens pour
635 essayer d'aller beaucoup plus vite. Sinon, nous ferons quelque chose sur 30 ans ou qui n'apparaîtra pas aujourd'hui. C'est vrai que
636 cela change l'ordre des choses. Le service public, public / privé, l'argent public amène sur des choses négatives, c'est ce que vous
637 montriez. Et d'un autre côté, si nous voulons vraiment que cela fonctionne, il faut faire le projet global. C'est pour cela que je pose
638 cette question. Pourquoi ne pas l'avoir vu sur ce côté-là ? C'est un côté sociétal que je pose.

639 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

640 Merci. J'invite le maître d'ouvrage à donner des éléments de réponse.

641 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

642 Sur l'aspect ingénierie financière, ce que je peux vous dire, c'est qu'aujourd'hui il n'y a pas de décision prise sur la stratégie financière
643 qui sera mise en œuvre. Mais je vous prie de croire que si nous allons en concession, ce n'est pas pour autant que cela coûtera moins
644 cher. Si nous allons en concession, nous avons l'impression de ne pas payer. Mais les contribuables que nous sommes payeront sur
645 la durée 2 fois à 3 fois le prix. Ce n'est pas parce que nous passons par une procédure aujourd'hui qui nous permet de ne pas faire



Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

d'avance financière que nous pouvons éventuellement réduire le coût. Cela étant, il n'y a pas de décision sur ce sujet. Aujourd'hui, nous avons deux partenaires qui financent ce projet : l'État en premier lieu et la région. Ce sont les acteurs majeurs de ce financement et c'est avec eux que nous établirons la stratégie financière. Aujourd'hui, il n'est pas question d'aller vers ce genre de projet. Surtout que l'état du réseau n'est pas en capacité d'intéresser des partenaires financiers extérieurs, à mon sens.

Iliaria CASILLO, présidente de la CPDP

Merci. Il y a un autre acteur qui peut donner un élément de réponse à travers la région, Monsieur NEUGNOT, qui représente la région et peut apporter des compléments de réponse.

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

Oui, puisque nous sommes sur l'ingénierie financière, un élément tout de même qui est à prendre en compte par rapport au financement européen. Puisqu'il y a en débat, et nous le saurons en 2018, la capacité ou non de l'Europe de s'intéresser à la deuxième tranche de la LGV Rhin-Rhône, dont ce projet fait partiellement partie. Dans l'équilibre économique, des choses peuvent se dégager dans le temps. C'est-à-dire qu'au départ, la LGV Rhin-Rhône était prévue dans sa deuxième tranche de rajouter 35 km entre Petite-Croix et Lutterbach, vers le Nord, donc Mulhouse, et 15 km entre Genlis et la direction de Dijon. Le choix qui a été fait par les 3 régions financeurs de la LGV Rhin-Rhône a été de dire que la partie des 15 km de Genlis à Dijon n'apporte pas beaucoup en termes d'usage, derrière, parce que les 2 ou 3 minutes n'amèneront rien de plus, puisque la grande difficulté est l'étoile de Dijon qui est tout de même assez engorgée, il faut le dire, avec la LGV Rhin-Rhône. Par contre, remettre une partie des financements globaux de ce projet, financé par l'Europe, puisque la première partie était déjà financée par l'Europe sur l'interconnexion pour permettre justement de donner plus de rentabilité à la LGV Rhin-Rhône qui en manque globalement par rapport aux perspectives. Donc, ramener plus de desserte et donc, ce faisant, avoir plus d'arrêts pour mettre plus de monde et plus de recettes dans le train est quelque chose qui peut modifier l'équilibre économique. Ce sont des éléments qu'il est difficile d'apprécier actuellement, parce que nous ne savons pas quelle sera la position de l'Europe. Il y a au niveau de la LGV Rhin-Rhône un groupe d'étude qui a été fait. Nous avons demandé à la SNCF, aussi à SNCF Réseau, de réduire ses coûts. Nous avons eu une réunion récemment à Strasbourg sur ce sujet, pour réduire globalement les coûts tels qu'ils étaient prévus. C'est un des éléments du dossier dont nous ne connaissons pas encore la pertinence financière actuellement, mais qui peut être un éclairage supplémentaire pour amortir une partie du coût supplémentaire en l'intégrant dans la LGV Rhin-Rhône.

Iliaria CASILLO, présidente de la CPDP

Merci. Monsieur, au fond de la salle.

François DIOT, conseiller municipal à Nevers, responsable Parti communiste dans la Nièvre

Merci. François DIOT, je suis conseiller municipal à Nevers et responsable du Parti communiste dans le département de la Nièvre. C'est un beau et grand projet ferroviaire qui fait l'unanimité. Je pense que c'est cela qui est remarquable, à la fois l'unanimité politique et l'unanimité entre l'ensemble des territoires qui seront traversés depuis les Pays de la Loire, en passant par le Centre, jusqu'à la Bourgogne-Franche-Comté, etc. Ce n'est pas fréquent qu'un projet ferroviaire fasse l'unanimité. Nous avons par exemple le projet TGV ici, POCL, dont Michel NEUGNOT parlait, où tout le monde « se tire la bourre » pour savoir si cela passe chez soi ou chez le voisin. Ici, nous n'en sommes pas là. Donc, il faut réaliser la VFCEA. Il faut la réaliser d'autant plus qu'*a priori*, d'après les coûts qui nous sont présentés, elle coûterait 20 fois moins, je crois, qu'un projet de ligne grande vitesse. Donc, il faut le faire et le faire vite. Et il faut évidemment garder ce consensus-là. Parce que c'est précieux. Et pour cela, il faut tout faire : l'électrification Nevers – Chagny et le raccordement en gare du Creusot-Montchalin. Parce que j'ai cru comprendre qu'il y avait deux phases, ce qui oblige à prioriser. Je trouve cela dommage. Nous aurions pu, dès le contrat de plan État / région, mettre l'ensemble de la réalisation, de l'électrification et du raccordement dans le même contrat de plan État / région. Nous en avons mis la moitié. Cela force à phaser le projet, et donc, à prioriser les choses. Il ne faut pas les opposer. Moi, je suis pour que les pouvoirs publics s'engagent à réaliser les deux choses, pas forcément dans le même contrat de plan État / région, mais à ce qu'au bout du bout les deux choses soient réalisées.

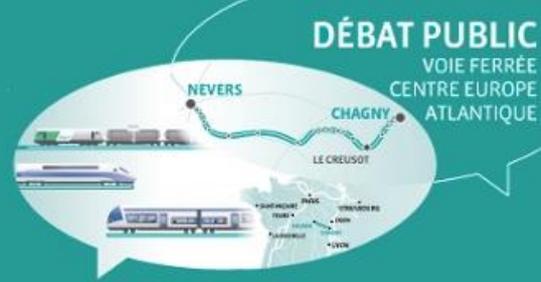
Ensuite, s'il faut prioriser, je pense que pour conserver le consensus – c'est un terme que je n'aime pas trop –, pour conserver l'unanimité sur l'opportunité de ce projet, il faut commencer par faire ce qui sera immédiatement utile à tout le monde, c'est-à-dire l'électrification sans laquelle il n'y a pas de VFCEA. Parce que si nous n'électrifions pas Nevers – Chagny, il n'y a pas de voie ferrée entre le Centre Europe et l'Atlantique.

J'étais la dernière fois à un colloque à Dijon, organisé par l'association régionale pour la réalisation de la VFCEA, où il y avait des transporteurs, le port de Nantes Saint-Nazaire, les élus de l'ensemble de la ligne. Quelqu'un avait eu cette expression : « La VFCEA est un couteau suisse multifonction », c'est-à-dire que c'est un projet qui ne coûte rien pour un projet ferroviaire et qui peut être utilisé de multiples manières. Donc, il faut effectivement aller vers cela et commencer par l'électrification. Et dans le même temps, préparer le raccordement. Parce que j'ai tout de même une inquiétude, c'est que si nous commençons par l'électrification, alors nous pouvons faire le pari que le raccordement avec la LGV se fera. C'est sûr. 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. Donc, n'opposons pas les deux. Prenons l'engagement – je m'adresse aux pouvoirs publics – de tout faire. Et commençons par ce qui permet immédiatement de réaliser la voie ferrée Centre Europe Atlantique.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

701 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

702 Merci beaucoup. Voulez-vous répondre à ce commentaire ?

703 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

704 Je crois qu'il y a une incompréhension. Pour vous rassurer, nous ne pouvons pas faire le raccordement avant l'électrification. Nous ne
705 pouvons pas, parce que le raccordement seul ne servirait à rien.

706 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

707 Pouvez-vous préciser à quel type d'électrification vous pensez, si c'est l'électrification d'une partie ou de toute la ligne ?

708 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

709 Le raccordement n'a de sens que si nous faisons l'électrification de Chagny – Montchanin.

710 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

711 S'il vous plaît, vous pouvez prendre la parole et dire pourquoi vous n'êtes pas d'accord. Mais ne huez pas les personnes, s'il vous plaît.
712 Vous pouvez prendre la parole à tout moment si vous le souhaitez, si vous n'êtes pas d'accord avec ce qui vient d'être dit. Je vous en
713 prie, continuez.

714 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

715 Nous avons une solution d'électrification de l'ensemble de l'axe. C'est une solution. Mais cette solution, si nous électrifions l'ensemble
716 de l'axe, nous viendrions derrière pour faire le raccordement et nous électrifions, cela a du sens. Mais si nous n'électrifions pas, nous
717 ne pouvons pas faire le raccordement. Est-ce clair ? Parce que le raccordement est électrifié. Est-ce clair ou pas ?

718 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

719 Là, vous avez une carte pour être clairs. Si je résume bien, le raccordement seul nécessite l'électrification entre Chagny et Le Creusot-
720 Montchanin. Première hypothèse d'électrification.

721 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

722 Est-ce clair ? Voilà. Pour faire le raccordement, il faut électrifier la première partie.

723 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

724 Merci beaucoup. Gardons l'ordre. Il y avait vous, quelqu'un par là, et vous à nouveau. Allez-y, Monsieur. Si cette réponse n'est pas
725 claire, nous pourrions redébattre là-dessus. Allez-y, Monsieur. Avez-vous un micro ?

726 **Gaëtan GORCE, sénateur**

727 Merci Madame. Gaëtan GORCE, sénateur. Le débat que nous avons s'engage dans un contexte tout de même très délicat, s'agissant
728 du train et concernant la Nièvre. Nous avons parlé du TGV sur lequel nous avons quelques interrogations. Nous pourrions parler aussi
729 de la ligne Paris – Nevers sur laquelle les choses sont encore à clarifier, notamment dans le transfert de compétences. Nous avons
730 besoin d'être rassurés sur la manière dont les choses vont se passer. C'est-à-dire que chaque fois que nous abordons la question du
731 train ici, nous l'abordons avec beaucoup de méfiance, beaucoup d'interrogations, beaucoup d'inquiétudes. Et ce que vous venez de
732 dire, d'une certaine manière, renforce un peu notre méfiance et nos inquiétudes.

733 Ce que nous souhaitons d'abord, vous l'avez compris, c'est l'électrification d'une ligne que nous attendons depuis longtemps et qui va
734 de Nevers à Chagny, qui ne va pas simplement de Montchanin à Chagny, même si c'est une condition pour que vous réalisiez ensuite
735 le raccordement, l'interconnexion. Nous avons besoin de cela pour des raisons multiples qui ont été évoquées, et dont nous voyons
736 qu'elles sont, du point de vue économique – cela nous a été présenté – les plus favorables. La rentabilité économique de cette
737 opération est positive. Et elle correspond à l'enveloppe disponible, sachant que pour ce qui concernait le raccordement, nous sommes
738 bien évidemment au-delà de l'enveloppe.

739 Mais je voudrais le replacer aussi dans une préoccupation d'aménagement du territoire que nous n'avons pas évoquée. C'est implicite
740 évidemment à travers ce qui est dit, sur l'électrification. Mais vous avez abordé un sujet qui est l'aspect oublié de ce débat, qui est
741 effectivement la réfection de la ligne. Parce que si nous voulons gagner du taux, il faut envisager la réfection de la ligne. Et donc, ce
742 que nous souhaiterions, c'est que ces questions soient aussi posées. Vous dites : « Nous allons ajouter 250 millions
743 supplémentaires ». Ne faut-il pas mettre en balance la question de la réfection de la ligne et de l'interconnexion ? Pardonnez-moi de le
744 dire ainsi. Mais le problème qui se pose est tout de même celui de l'amélioration de la vie quotidienne des usagers. Depuis des
745 décennies et des décennies, encore des années, on nous laisse entendre que ces travaux concernant le TGV – et c'est le débat que
746 nous avons avec POCL – nous permettront d'améliorer notre situation économique. Le problème est que le bilan que nous pouvons
747 faire de ces raccordements, qui sont sans doute utiles par le TGV, est que cela se traduit plutôt dans l'intervalle par une dégradation
748 des liaisons traditionnelles et par la mise en place, au fond, d'une conception de la société et de la France fondée sur la vitesse, qui

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

749 oublie les territoires comme les nôtres. Or, pour le coup, la préoccupation de ceux qui habitent ici est d'améliorer leur vie quotidienne et
750 donc de disposer des outils qui leur permettent d'avoir des liaisons rapides, confortables et sûres. La question de l'interconnexion de
751 ce point de vue me paraît, si c'est ce que nous devons mettre comme priorité, mais il me semble que cela va être cela, plutôt que le
752 tout TGV dans lequel nous sommes engagés, pose donc la question de savoir comment nous raccordons la gare actuelle de
753 Montchanin à la gare TGV. Et nous sommes-nous posé la question de l'alternative à ces travaux considérables que vous nous
754 proposez, puisque nous parlons de transport et de mobilité ? Est-ce qu'il n'y a pas d'autres solutions que de créer des viaducs et de
755 creuser des ponts, de façon à mobiliser les crédits d'abord sur la réfection de la voie, et par conséquent sur l'amélioration de la durée
756 de la qualité du transport ?

757 **Iliaria CASILLO, présidente de la CPDP**

758 Merci. Il y avait un Monsieur par là. Allez-y. Ensuite, vous. Et ensuite, quelqu'un qui voulait reprendre la parole par là.

759 **Patrice JOLY, Président du Conseil départemental de la Nièvre**

760 Bonsoir. Patrice JOLY, président du Conseil départemental de la Nièvre. Tout d'abord vous dire, et cela a été évoqué précédemment,
761 que c'est un sujet qui s'inscrit dans un contexte qu'est la question du désenclavement de ce département, département de la Nièvre
762 qui a été trop longtemps à l'écart des grands axes de communication au cours du 19^e et du 20^e siècle. Il s'agit de la communication
763 autoroutière. Nous sommes en train d'achever péniblement l'autoroute A77, le désenclavement ferroviaire. Aujourd'hui, nous n'avons
764 qu'une ligne qui est le Paris – Nevers – Clermont, sur laquelle nous sommes très attentifs et parfois très inquiets – cela vient d'être
765 évoqué. Sur la question grande vitesse, même si les points de vue ici et là peuvent diverger, nous avons des inquiétudes sur le
766 potentiel trajet qui pourra être choisi, puisque pour ce qui nous concerne nous sommes tout de même nettement plus intéressés par le
767 trajet médian que par le trajet Ouest et nous savons aujourd'hui que des décisions concernant le tracé Limoges – Poitiers risquent de
768 tirer vers l'Ouest ce projet-là. Tout cela pour vous dire que les éléments de contexte et l'état d'esprit dans lequel sont les Nivernais et
769 les entreprises nivernaises sont déterminants par rapport à un projet comme celui-ci.

770 Les enjeux ont été évoqués. Ce sont des enjeux d'effet de desserte Est – Ouest, également Nord – Sud. Ce sont des enjeux qui
771 concernent à la fois le fret – vous l'avez évoqué – et également les voyageurs. Les enjeux sont de nature diverse. Tout d'abord,
772 politiques. Et c'est une manière, à travers une amélioration de cette VFCEA, de faire en sorte que les Nivernais se sentent
773 complètement rattachés à cette grande région Bourgogne-Franche-Comté, alors même qu'ils se sentaient jusqu'à maintenant à
774 peine membres de la région Bourgogne, au regard notamment de ce que représente le Val de Loire nivernais qui est beaucoup plus
775 sur des échanges Nord – Sud que sur des échanges Est – Ouest. C'est donc un enjeu politique important à un moment donné où
776 effectivement nous avons parfois le sentiment d'être un peu relégués à l'écart des centres de décision. C'est un enjeu économique
777 majeur, cela a été évoqué, concernant cette possibilité de communication et souhait à travers une électrification qui sera achevée, et
778 en particulier vis-à-vis de l'arc atlantique pour lequel il y a des débouchés importants s'agissant du département de la Nièvre en
779 matière de production forestière ou agricole, notamment pour accéder au port de Saint-Nazaire. Cela a été évoqué. Des enjeux
780 sociaux. Là aussi, je souhaite pouvoir insister sur ce sujet-là au travers des enjeux de désenclavement, de mobilité, d'accessibilité pour
781 l'ensemble nivernais. Et des enjeux environnementaux. La question effectivement des transferts modaux ou des questions du passage
782 du diesel à l'électricité sont majeures.

783 Le projet global, et je voudrais le redire après ceux qui sont intervenus avant moi, doit être pris dans son ensemble, à travers les deux
784 hypothèses qui ont été évoquées, et la troisième que vous avez mise en débat ce soir, c'est-à-dire l'amélioration de la ligne qui est
785 indispensable. C'est-à-dire qu'il va falloir l'envisager. En tout cas, je souhaite que les pouvoirs publics puissent s'engager sur cela, sur
786 un projet global qui effectivement est réaliste dans le temps, à un rythme qui doit être un rythme plus rapide que celui qui a été
787 présenté. Aujourd'hui, tel que cela nous est annoncé, une première tranche pourrait être faite à échéance de 5 ans, avec une
788 réalisation dont on ne nous a pas dit dans quel délai elle pouvait se réaliser. Puis, une deuxième tranche, et la troisième tranche qui
789 est celle de cette amélioration qui pourrait devenir également – je partage les points de vue évoqués – la deuxième. S'il y avait à
790 hiérarchiser et faire des priorités dans la réalisation, mais qui doit être continue – je le répète –, tout d'abord, bien sûr, l'électrification
791 du Nevers – Chagny. C'est des travaux que nous attendons depuis de nombreuses années, qui ont été annoncés à différentes
792 reprises. Aujourd'hui, nous sommes en possibilité, en face de choix. C'est la priorité, en tout cas pour le Conseil départemental, de
793 cette électrification. Puis l'amélioration de la ligne, et enfin ce raccordement qui nous permettrait, là aussi, de pouvoir accéder dans des
794 conditions de temps beaucoup plus satisfaisantes à la région lyonnaise et au Sud.

795 Je voudrais dire aussi que ce qui compte, c'est à la fois les infrastructures, mais c'est aussi le service, les cadencements. Et nous
796 avons une attention toute particulière sur la qualité du service qui pourra être mis en œuvre sur ces infrastructures renouvelées,
797 renouvelées et complétées. Merci.

798 **Iliaria CASILLO, présidente de la CPDP**

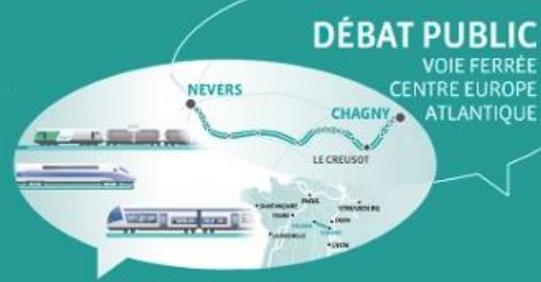
799 Merci beaucoup. J'invite le maître d'ouvrage à réagir sur le temps. Est-ce que vous voulez expliciter les temps, si vous les connaissez,
800 de réalisation pour l'option électrification de toute la ligne et mise à gabarit GSMR, et l'hypothèse en termes de temps de réalisation
801 pour l'option électrification entre Chagny et Le Creusot, réalisation du racc et de la halte, s'il vous plaît ?

802 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

803 J'ai envie de vous dire : « Qui va doucement, va sûrement ». Je ne vais pas m'amuser à vous dire... pardon, mais c'est important.
804 Parce que cette notion de dire... permettez-moi d'être le plus transparent avec vous, parce que sinon je vous dirais que nous y
805 arriverons en 2025. Et en 2025, si nous n'y sommes pas, vous oublierez peut-être que je vous avais dit cela. Mais je n'ai pas envie de
806 vous raconter des histoires. En France, nous sommes dans un processus administratif qui construit un projet, phase par phase. Nous
807 sommes en débat public. C'est une phrase préalable qui nous permettra de construire une décision. Au stade actuel, je ne connais pas
808 la décision qui va être prise, je ne peux pas vous dire dans quel délai je peux la mettre en œuvre. Je vois bien l'orientation aujourd'hui,
809 nous analyserons... à partir du moment où la décision de partir sur une orientation et un phasage ou pas, ou une réalisation globale,
810 nous nous engagerons dans un processus qui va nous conduire, étape par étape après les études préalables, à une enquête publique.
811 L'étape de l'enquête publique se termine par une déclaration d'utilité publique. Et la déclaration d'utilité publique n'est pas prise par
812 SNCF Réseau. Donc, cela pourrait bien se passer, comme cela pourrait être compliqué à faire. C'est le Préfet qui signe la DUP. Et
813 SNCF Réseau n'a pas la maîtrise du temps. Troisième élément, qui est fondamentalement important, c'est qu'aujourd'hui nous
814 sommes en débat public. Nous allons construire un projet qui sera soumis dans un second temps à l'enquête publique. Et au regard
815 des résultats de l'enquête publique se construira le projet définitif. Ce que nous vous avons présenté tout à l'heure pour la mise en
816 service de 2025, nous nous sommes inscrits dans une volonté partagée avec l'État et la région, de sorte que nous fassions au plus
817 vite. Et pour faire au plus vite, il faut que toutes les étapes que nous venons d'inscrire se déroulent à durée minima, et surtout que les
818 décisions que nous aurons à prendre soient partagées par tous. Donc, attendons le mois de mars. Quand la décision sera prise, nous
819 présenterons un planning qui, lui-même, attendra l'enquête publique pour qu'il soit confirmé, parce que derrière tout cela, quelle que
820 soit la volonté que nous avons de faire, ce que nous avons envie de faire, il faut tout de même le financer. Et là, nous n'y sommes pas
821 encore.

822 **Iliaria CASILLO, présidente de la CPDP**

823 Merci. Je crois aussi que la question portait sur les temps de réalisation des travaux, c'est-à-dire au cas où il y aurait une hypothèse ou
824 l'autre qui se fait, si vous avez cet élément de connaissance, si vous êtes en mesure de dire au public. Si jamais vous choisissez de
825 faire en premier la modernisation, combien de temps cela prendrait-il ? Et l'autre option aussi ? Il me semble que cela portait plutôt sur
826 cela.

827 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

828 Nous ne pouvons pas répondre à cette question. Je vais vous dire pourquoi. Parce que si nous voulons faire vite, nous supprimons
829 toutes les circulations. Pendant 2 ans, nous déposons tout et nous renouvelons tout. Qui de nos partenaires aujourd'hui... je prends la
830 Région. Acceptera-t-elle que nous supprimions de bout en bout toutes les circulations de train ferroviaires pour faire des travaux ? Elle
831 nous demandera certainement de faire des phasages. Donc, aujourd'hui, je ne peux pas vous dire. Nous sommes à peu près à 60 –
832 80 km de rénovation de voie par an. Nous en avons de 160 à 210 selon la solution. Il nous faut à peu près 2 à 3 ans de travaux. 2 à
833 3 ans de travaux rajoutés aux procédures. Nous pourrions y être en 2025. Mais nous pourrions y être aussi en 2030. C'est important.
834 2025 n'est pas un engagement.

835 **Iliaria CASILLO, présidente de la CPDP**

836 Merci. Il y avait Monsieur, là. Vous, Madame. Et ensuite à nouveau le maire. J'essaie de respecter l'ordre des levées de main.
837 N'oubliez pas de vous présenter s'il vous plait.

838 **Franck ORSI, Président de la Chambre de commerce et d'industrie de la Nièvre**

839 Bonsoir. Franck ORSI, Président de la Chambre de commerce et d'industrie de la Nièvre. La première remarque est que le titre même
840 de cette enquête qui porte sur la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique n'a de sens que si la voie est électrifiée. Sinon, c'est un autre
841 débat. C'est une première remarque. Ensuite, surtout lorsque nous avons conclu que la solution d'électrification aboutissait à une
842 évaluation positive, avez-vous une idée – il serait intéressant que le public ait l'information – des retombées économiques directes et
843 indirectes dans le cadre de cette électrification qui permettra de mettre des trains avec des portes-containers et des containers
844 beaucoup plus volumineux, et qui donc devrait développer l'activité économique du fret entre l'Est et l'Ouest de l'Europe ?

845 **Iliaria CASILLO, présidente de la CPDP**

846 Merci.

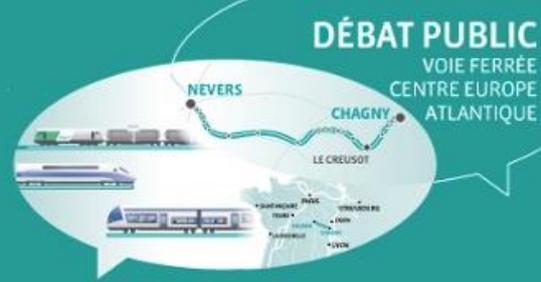
847 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

848 Merci pour cette question, parce que nous arrivons au fond du sujet. C'est toute la problématique du débat public. Ce que nous
849 attendons, nous, SNCF Réseau, de ce débat public, c'est que des acteurs économiques nous disent comment ils accompagnent ce
850 projet-là. Cette électrification en elle-même n'apportera rien, si les acteurs économiques traversés et les communes traversées
851 n'accompagnent pas ce projet d'infrastructure ferroviaire par des projets économiques. J'ai envie d'entendre aussi ce que cette
852 électrification apporte au territoire et ce que les acteurs économiques ont envie de faire ou d'investir pour réaliser ce projet et donner
853 du sens. Si nous voulons favoriser par exemple le transport voyageur, je voudrais entendre le nombre de communes, de collectivités
854 territoriales qui vont créer des projets de bureaux, d'habitats pour renforcer la population et, donc, avoir des acteurs qui prendraient le
855 train. Nous n'allons pas faire dépenser 700 ou 500 millions d'euros pour qu'il n'y ait pas une personne de plus. Et si nous voulons
856 développer le fret ferroviaire – et vous avez raison –, il faut que les acteurs économiques nous disent : « Si vous électrifiez, moi je

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

857 viendrai m'installer à tel endroit, je ferai tel transport, je ferai telle activité ». Et c'est là où la rentabilité socioéconomique que nous vous
858 avons présentée tout à l'heure va évoluer. C'est pour cela qu'il faut bien prendre en considération que ce que nous vous avons donné
859 aujourd'hui, ce sont les éléments avec des hypothèses connues à ce jour. Si demain, de nouveaux acteurs économiques nous disent :
860 « Moi, j'ai envie de faire cela et voilà ce que cela créera comme richesse », les hypothèses changeront, et de fait, la rentabilité
861 changera. Et c'est un élément important dans le débat.

862 J'entends nos partenaires nous dire : « Je priorise telle solution ». Je peux l'entendre. Ce n'est pas un argument pour faire. Les
863 arguments pour faire, c'est de dire comment nous nous arrangerons pour mettre plus de personnes dans le train. S'il y a plus de
864 personnes dans le train, l'investissement est rentable. S'il n'y a pas plus de personnes dans le train, le train ne sert à rien. Et si nous
865 favorisons le fret, combien d'industriels s'impliqueront pour créer des activités qui créeront de la richesse et donneront du sens à notre
866 projet ?

867 **Iliaria CASILLO, présidente de la CPDP**

868 Merci. Je vous demande par contre d'être un peu plus précis par rapport à la question qui a été posée. Est-ce que, oui ou non, dans
869 vos études de faisabilité, notamment dans la partie rentabilité concernant le fret, la question de développement économique a été prise
870 en compte ? Si oui a-t-elle débouché ou pas sur des mesures précises ?

871 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

872 Non. Nous, nous prenons des hypothèses. Des hypothèses connues. Mais ce n'est pas nous qui allons investir à la place des
873 industriels, que les choses soient bien claires. Si les industriels venaient à nous dire : « Voilà, nous avons envie de faire tel type de
874 projet », nous prendrons cela en compte. Et c'est important. Nous devons l'intégrer dans l'enquête publique. Je voudrais bien que nous
875 comprenions la différence qu'il y a entre aujourd'hui, débat public, et l'étude d'impact que nous réaliserons en enquête publique. Lors
876 de l'enquête publique, le commissaire enquêteur – et nous en avons un ici, qui peut en témoigner – analysera l'étude d'impact que
877 nous ferons. Et cette étude d'impact prendra en compte l'ensemble des projets qui seront réalisés autour de cette infrastructure. C'est
878 un élément nouveau, mais nous ne le connaissons pas aujourd'hui.

879 **Iliaria CASILLO, présidente de la CPDP**

880 D'accord. Je vous signale que sur le site internet du débat public, il y a les études qui ont été produites par le maître d'ouvrage dans
881 leur totalité, qui concerne les différentes études de rentabilité, de faisabilité, qui ont été mises en ligne. Vous pouvez les télécharger,
882 concernant la partie voyageur et la partie fret. Je vous signale aussi qu'il y aura des ateliers spécifiquement dédiés à la question de
883 fret, spécifiquement dédiés à la question des coûts et des rentabilités diverses et variées selon les fonctionnalités du projet. Madame,
884 je pense que c'était à vous.

885 **Martine CARRILLON-COUVREUR, députée de la Nièvre**

886 Merci. Martine CARRILLON-COUVREUR, députée de la Nièvre, première circonscription. D'abord, je voudrais saluer la Commission et
887 saluer également SNCF Réseau et Mobilité. Dire personnellement – et nous l'avons d'ailleurs évoqué lors d'une rencontre que nous
888 avons eue lorsque vous étiez passés nous voir – que pour nous ce projet est essentiel. Il est essentiel, parce qu'il y a tellement
889 d'années maintenant que nous l'évoquons et que nous l'attendons. J'ai souvenir moi-même d'ailleurs d'avoir posé plusieurs questions
890 aux gouvernements successifs sur le sujet. Et je crois qu'aujourd'hui nous pouvons nous féliciter d'être dans cette première étape. Je
891 partage tout à fait ce qui a été dit, à savoir que nous sommes sur des projets à long terme, même si nous pensons qu'il faut aller plus
892 vite. Mais nous le savons bien, nous sommes tous des responsables et nous savons qu'il faut le temps nécessaire pour faire en sorte
893 que les étapes soient respectées et vraiment préparées.

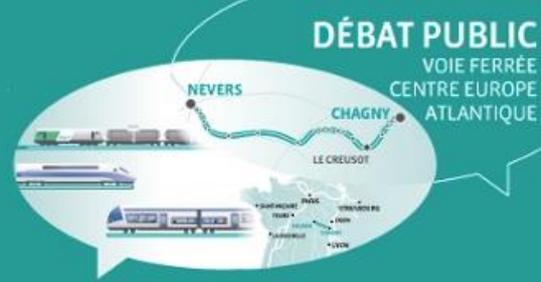
894 D'abord, dire que personnellement je suis très favorable au fait que sur nos territoires – et cela a été dit tout à l'heure – il y ait
895 aujourd'hui une unanimité pour considérer que ce projet est important. Et je voudrais dire, en ce qui me concerne, je vous l'avais dit
896 d'ailleurs, que je soutiens complètement l'électrification évidemment de la voie Nevers – Chagny et Montchanin. Pourquoi ? Parce que
897 je pense que c'est aujourd'hui indispensable que nous puissions passer par cette première étape. Il faut que nous puissions
898 aujourd'hui permettre la mobilité dans de bonnes conditions, permettre l'accès et l'aménagement de notre territoire dans de bonnes
899 conditions. Puis, viendra le deuxième temps – et c'est là-dessus que je voulais poser la question – du raccordement, qui est la
900 deuxième étape, si j'ai bien compris, qui pourrait être mise en place et retenue, en tout cas c'est celle que je privilégie. Savoir comment
901 elle s'enchaînera. Autrement dit, dans le cadre d'un autre contrat de plan État / région, il y aura l'inscription probablement des
902 enveloppes nécessaires pour compléter les financements. Mais pour prendre en exemple ce qui s'est passé ici dans ce département
903 sur la RN7 et l'A77, RN7 à 2x2 voies, nous avons vécu les mêmes étapes. Il a fallu que les collectivités – et c'est le cas aujourd'hui
904 dans ce dossier avec la région comme partenaire – s'engagent et nous permettent d'avancer. Donc, il a fallu aussi préparer les étapes
905 successives, et qu'elles puissent s'enchaîner sans perdre un moment pour aboutir.

906 Je voudrais savoir aujourd'hui comment cette seconde étape s'enchaînerait, si je pouvais avoir l'assurance – mais cela se dira plus
907 tard – que nous puissions aller vers la première étape électrification. Vous l'avez dit d'ailleurs un peu, Monsieur, je crois, tout à l'heure,
908 en disant qu'effectivement il y a des étapes nécessaires qui permettent ensuite de préparer les suivantes. Comment pouvez-vous
909 aujourd'hui nous rassurer sur ce point, étant bien entendu – et je l'ai bien compris, je pense, comme tout le monde ce soir – qu'il y

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

910 aura, dans la durée, nécessité à préparer les travaux qui ne se font pas toujours aussi rapidement que nous le souhaitons ? Merci pour
911 votre réponse.

912 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

913 Merci.

914 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

915 Ce que j'ai envie de vous dire d'abord, c'est que quelle que soit la décision qui sera prise sur la priorisation des 2 ou 3 solutions, parce
916 qu'aujourd'hui dans cette réunion nous avons évoqué la possibilité d'envisager la rénovation du réseau dans sa totalité, donc
917 3 solutions, comment allons-nous les prioriser ? Quand cette décision est prise, l'enquête publique intégrera l'ensemble de ces
918 3 solutions avec un phasage. Après, bien sûr, il y a une recherche de financement. Et là, le contrat de plan État / région est signé par
919 l'État et la région. Nous sommes partenaires. Nous contribuons à essayer de le construire. Mais la décision finale appartient à l'État et
920 à la région. C'est eux qui priorisent. Néanmoins, nous avons la possibilité, dès maintenant, de dire : « Nous avons, avec l'accord de
921 l'État et de la région, la possibilité d'enclencher sur deux CPER la réalisation de ces projets. » Ce qui fait que le 2025 tel qu'il est
922 présenté aujourd'hui est toujours jouable. Le 2025 est toujours jouable parce que si nous résolvons le problème de financer et que
923 nous l'inscrivons sur deux CPER, le prochain CPER est 2021-2027, s'il y a encore des CPER, nous pourrons le faire. Aujourd'hui, la
924 difficulté majeure n'est pas le fait que nous les planifions sur deux CPER. C'est à mon sens de savoir ce que nous avons envie de
925 faire, quelle décision nous prenons et ce que nous ferons, et à quel coût. Et derrière, qui paye ? C'est important.

926 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

927 La question portait sur les enveloppes présentées. Si vous pouvez préciser.

928 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

929 Sur deux CPER, aujourd'hui. La première, c'est le CPER actuel. Et le prochain CPER, le différentiel.

930 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

931 Merci. Monsieur le Maire voulait également poser une question.

932 **Denis THURIOT, maire de Nevers**

933 Merci. Si vous le permettez, deux réflexions et une question. Tout d'abord, bien sûr que nous sommes conscients, et il a été dit que
934 nous ne sommes pas en guerre des territoires et qu'il faut réfléchir à un projet global, qui relie le Centre Europe et l'Atlantique. En
935 revanche, permettez-nous de nous défendre un peu et d'exposer aussi des arguments, parce que c'est aussi l'objet du débat public. Il
936 y en a un qui n'a pas été évoqué, mais qui pour nous est crucial. Je dirais même pour reprendre le slogan du département, puisque
937 Patrice JOLY est là, qu'il est même vital. C'est que nous connaissons, contrairement à d'autres départements, une baisse
938 démographique forte depuis des années. Et cette baisse démographique est aussi – je ne dis pas que c'est le seul motif, mais en
939 partie – liée, parce que nous sommes insuffisamment reliés, que ce soit par l'autoroute qui se débloque enfin grâce aux actions qui ont
940 été menées, mais qui ont pris beaucoup de temps, beaucoup trop de temps. Et également pour le train. C'est pour cela que nous ne
941 pouvons plus entendre qu'il nous faut attendre. Parce que si nous attendons, vous n'aurez plus que des Charolaises à voir passer, et
942 plus de Neversois ni de Nivernais. Je dresse un peu le trait. Bien sûr, ce n'est pas ce que nous espérons. Et nous essayons par des
943 leviers, les uns et les autres, de combattre cela. Mais c'est une particularité de nos territoires qui ne se retrouve pas dans les autres
944 départements traversés par cette voie ferrée. C'est la raison pour laquelle cela me semble aussi être un argument qui justifierait,
945 puisque nous avons bien compris que concernant l'électrification par rapport à la connexion TGV ce n'est pas la nôtre qui est
946 prioritaire. En revanche, l'électrification qui est rentable tout de suite, c'est la nôtre. Donc, c'est tout de même un élément qui me
947 semble important, et notamment aux enjeux.

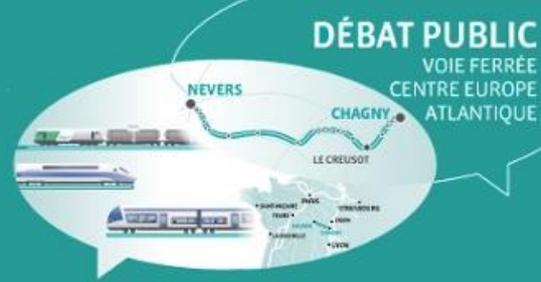
948 Et je le dis, bien sûr que les collectivités seront présentes. Vous avez cité Nevers Agglomération comme partenaire, le département et
949 d'autres. Et bien sûr que nous répondrons présents pour accompagner, parce que toute nouvelle voie ou toute rénovation de voie
950 s'accompagne. Et sur le plan économique, nous avons maintenant la compétence partagée avec la région. Et tout le monde est
951 intéressé à ce que l'économie fonctionne chez nous. Donc, bien sûr qu'aujourd'hui je peux vous répondre que certains font le choix de
952 ne pas venir parce que Nevers – Dijon en 2 h 20 ou 2 h 30, c'est rédhitoire. Je le vois en tant que président du Centre hospitalier.
953 J'essaie de faire venir davantage d'internes. C'est rédhitoire pour la plupart de devoir faire Nevers – Dijon en 2 h 30, de retourner le
954 jeudi à Dijon et de revenir le vendredi à Nevers. C'est non. La réponse est non. Et si nous facilitons, si nous débloquons les choses,
955 cela nous permettra d'accueillir notamment plus de jeunes, parce que c'est un enjeu pour une population vieillissante et davantage de
956 population.

957 Et je vais vous faire une petite confidence. L'autre jour, j'allais voir la Présidente de région dans le TER. Quelques moments un peu
958 épiques, parce que la voie n'est pas toujours confortable, mon dossier s'est retrouvé sur mon voisin. Mais cela s'arrangera, si je
959 comprends bien. Nous verrons le temps que cela prend. Plus sérieusement, un contrôleur est venu me voir en me disant : « Êtes-vous
960 le maire de Nevers ? » Je lui ai dit oui. Et il m'a dit : « Si vous saviez le nombre d'usagers que nous n'avons pas, parce que le Nevers
961 – Dijon, c'est 2 h 20, 2 h 30. » Cela a été dit par d'autres, et notamment par François DIOT, dont je partage aussi complètement les

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

962 propos sur le besoin de travailler sur les deux, l'électrification et la modernisation. C'est un peu ce que j'avais dit dans mes propos
963 liminaires. Mais oui, aujourd'hui, je vous pose la question très clairement : savez-vous le nombre d'usagers qui vous font défaut parce
964 qu'aujourd'hui avec le même temps les personnes choisissent la voiture ? Elles sont plus libres de rentrer, elles sont même sûres de
965 rentrer, parce qu'après certaines heures le soir les personnes dorment à l'hôtel à Dijon. Donc, c'est une véritable problématique. Et je
966 pense qu'il y a un manque à gagner aussi du fait que nous n'améliorons pas la rapidité de la voie et que nous ne nous décidons pas à
967 le faire rapidement. C'est vraiment dommage.

968 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

969 Merci. Est-ce que vous pouvez répondre ?

970 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

971 Nous vous répondrons en deux temps. Sur l'aspect purement stratégique, sachez que le maître d'ouvrage aujourd'hui n'a pas fait de
972 choix, n'a pas pris de décision. Il est à l'écoute. L'argument que vous présentez ici est exactement le contraire de ce qui a été dit au
973 Creusot, mais c'est la démocratie qui est ainsi. Aujourd'hui, vous me dites que la priorité pour vous est de réduire le temps de
974 parcours, et je le comprends. Ce que je peux simplement vous dire, c'est que pour réduire le temps de parcours, c'est aussi intégrer la
975 rénovation de la voie en totalité. Il ne faut pas l'ignorer. C'est un élément de réponse qu'il ne faut pas ignorer. Cela ne veut pas dire
976 que nous avons pris la décision de ne pas le faire ou que nous ayons fait d'autres choix. Simplement, pour faire moins de 2 heures, il
977 faut faire circuler les trains entre 140 et 160 km/h. Ce n'est pas le cas aujourd'hui.

978 Combien de voyageurs nous manque-t-il ? Beaucoup. Mais il n'y a pas de chiffres en soi, parce qu'aujourd'hui l'équation n'est pas
979 mathématique. Et je vous prie de croire que l'intérêt général prime devant la problématique financière, surtout qu'avec nos partenaires
980 – Monsieur Michel NEUGNOT ici présent peut en témoigner – il est très sensible à cette problématique. Sauf que, puisque c'est la
981 région qui finance, nous devons avec nos partenaires SNCF Mobilités – et le Directeur de SNCF Mobilités est là – établir un calcul
982 financier qui dit quelle est la rentabilité de cette ligne et qui paye le différentiel. C'est la région.

983 Si Monsieur Éric CINOTTI veut bien compléter sur ce sujet, parce que nous touchons aux transporteurs.

984 **Éric CINOTTI, Directeur de SNCF Mobilités**

985 Merci Abdelkrim. Je suis Éric CINOTTI, je suis le Directeur SNCF Mobilités Bourgogne-Franche-Comté, donc l'exploitant, les
986 conducteurs, les contrôleurs, les agents des gares que vous voyez, les agents qui entretiennent le matériel roulant. Je parlerai sous
987 couvert aussi de mon autorité organisatrice, puisque le TER est une activité largement conventionnée. Il faut savoir tout de même que
988 les recettes que nous percevons de nos voyageurs couvrent environ 19 % de nos charges. Et tout le reste, c'est vous. C'est le
989 contribuable de Bourgogne-Franche-Comté qui le finance. Il faut l'avoir en tête. Donc, effectivement, nous pouvons travailler, et nous
990 avons un travail technique peut-être pour regarder les marches, comme nous disons, voir si nous pouvons les retendre un peu. Nous
991 pouvons travailler le plan de transport, mais nous le faisons sur la commande de Michel NEUGNOT et de ses équipes, parce que ce
992 sont des moyens supplémentaires qui sont engagés. Et si la clientèle n'est pas au rendez-vous, automatiquement, la contribution de la
993 région augmentera.

994 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

995 Est-ce que l'autorité organisatrice veut ajouter un élément de réponse ?

996 **Michel NEUGNOT, 1^{er} vice-président de la région Bourgogne-Franche-Comté en charge des finances, des ressources**
997 **humaines, des transports, des déplacements et des intermodalités**

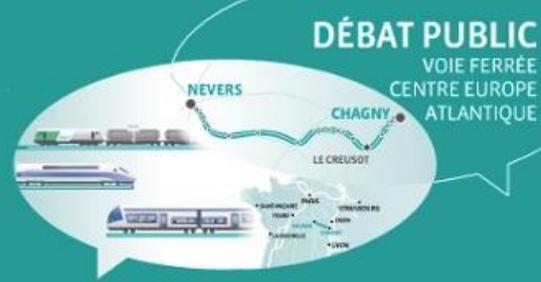
998 Merci. C'est un peu le principe de la « patate chaude », mais nous allons y aller (*Rires*). Nous sommes au cœur même du débat, c'est-
999 à-dire que nous parlons d'infrastructures en oubliant que ces infrastructures servent pour réaliser des transports et que la situation du
1000 transport en France est telle que, d'une part, nous avons un prix de production qui est plus élevé qu'ailleurs, pour des raisons
1001 historiques. Pour faire très simple, le kilomètre parcouru par un train est de moitié moindre que dans les autres pays d'Europe
1002 auxquels nous pouvons nous comparer. Donc, l'amortissement pèse deux fois plus que dans les autres pays d'Europe. Et d'autre part,
1003 nous avons une entreprise SNCF où il y a un certain nombre – je le dis carrément, parce que je le dis au niveau national – de blocages
1004 d'évolution, où effectivement le modèle économique doit être revu. Et il y a aussi par rapport à d'autres pays, puisque nous sommes
1005 sur le réseau, le fait que l'État – mais ce n'est pas d'aujourd'hui, c'est de tout temps – finance en gros à 30 % son infrastructure, alors
1006 que dans un autre pays, qui était très critiqué quand Thatcher était au pouvoir, mais cela a beaucoup évolué depuis et c'est devenu
1007 une vraie régionalisation, l'Angleterre, l'État participe aux infrastructures à plus de 70 % de son coût. Une fois que j'ai dit cela, vous
1008 connaissez la difficulté dans laquelle nous sommes. Ce qu'il faut, c'est trouver plus de voyageurs. Et c'est une combinaison de moyens
1009 qu'il faut avoir et aussi des évolutions sur la façon de produire les trains.

1010 Le gros problème que nous avons actuellement, et cette ligne n'est pas en concurrence avec du TGV, en Est-Ouest, est que nous
1011 avons une concurrence d'une façon générale sur la Bourgogne-Franche-Comté intramodale, c'est-à-dire des tarifications TGV qui sont
1012 parfois moins chères que nos tarifications TER. Et cela n'ira pas en diminuant. Deuxièmement, une concurrence intermodale. Et là, la
1013 concurrence intermodale, c'est tous les jeunes qui la pratiquent au quotidien. C'est Blablacar, c'est d'autres modes que nous voyons
1014 naitre ici ou là. C'est les cars également. Là, on ne se pose pas le problème de la durée, on se pose uniquement le problème du prix.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1015 Nous avons cette concurrence-là qui existe. Mais une concurrence qui existe dans tous les pays d'Europe, et les autres pays d'Europe
1016 réussissent à s'en sortir. Ce qu'il faut, c'est débloquer cette situation. Et ce que nous avons envisagé pour développer ces dessertes,
1017 c'est d'avoir une tarification qui soit différente. Et notamment sur la tarification au niveau des usagers occasionnels, parce que nous
1018 n'avons pas encore totalement la liberté tarifaire sur les tarifs conventionnés domicile – travail, domicile – études, nous aurons une
1019 grille tarifaire beaucoup plus lisible, sur laquelle nous pourrions communiquer. Ce ne sera pas une tarification au kilomètre, mais une
1020 tarification par tranche de kilomètres. Nous avons commencé de le faire sur ce que nous appelions les petits prix, avec des tarifs à 2, 5
1021 et 10 euros, qui sont liés à des distances kilométriques et qui sont commandés par internet, parce que là c'est la concurrence même
1022 où les jeunes, les moins jeunes vont parfois sur ce type de marché. Donc, il y a une révolution à faire sur la façon d'appréhender le lien
1023 entre l'autorité organisatrice de transport et son opérateur, et les usagers, qui doit être totalement différente. Et c'est cette mutation
1024 que nous devons faire en même temps. Parce que la façon dont les usagers du train utiliseront le train en 2025 est fortement guidée
1025 par la capacité que nous aurons à garder sur le transport par train nos jeunes. Et un jeune qui se détourne du train et qui va vers
1026 d'autres moyens de transport qui lui semblent beaucoup plus simples, beaucoup plus réactifs, beaucoup plus intuitifs, ce sera très
1027 difficile de les reprendre. Et il faut imaginer tout cela aussi avec les moyens qui sont ceux utilisés par les jeunes. C'est-à-dire
1028 l'explication directe que nous avons.

1029 Je déborde un peu, mais je pense que c'est important de redonner ces perspectives. Et puisque nous avons parlé aussi des
1030 problématiques des TET, il y a tout de même le Paris – Nevers – Clermont qui est maintenu, qui reste en TET. Il y a le Paris – Lyon via
1031 Nevers qui reste en TET. Sur la partie du Paris – Nevers, nous sommes en partenariat, et ce sera transféré en TER. Et nous
1032 recomposerons l'offre, comme nous l'avons fait sur la ligne 4 entre Paris et Belfort pour avoir un prix qui soit acceptable, souvent avec
1033 des économies, mais ce qui ne veut pas dire des performances en matière de desserte qui soient inférieures. C'est tout le travail que
1034 nous allons construire au cours de cette année. Et un nouveau matériel qui arrivera dès 2019. C'est ce qui est en cause actuellement.

1035 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1036 Merci. Il y avait des réactions. Madame, puis Monsieur. Le micro arrive. N'oubliez pas de vous présenter, s'il vous plaît.

1037 **Nathalie CHARVY, conseillère municipale, Nevers**

1038 Bonjour. Nathalie CHARVY, conseillère municipale écologiste à Nevers. Je voudrais commencer, si vous me le permettez, par un
1039 propos politique un peu plus général. Pour que les trains circulent, il faut des rails en bon état. Or, l'argent manque pour les travaux. Et
1040 depuis une vingtaine d'années, il y a une baisse des financements, notamment parce que l'on a supprimé l'écotaxe. Je rappelle que
1041 cette taxe sur le transport routier devait financer la rénovation du réseau ferroviaire et soutenir la renaissance du fret. Alors qu'en 1947,
1042 l'âge d'or du fret ferroviaire, 75 % des marchandises transitaient en France par le rail, le taux est passé sous la barre de 15 %. Et le
1043 Grenelle de l'environnement de 2007 et sa grande ambition pour la relance du fret ferroviaire à l'horizon 2020 paraissent bien loin. En
1044 réalité, je crois, Messieurs, qu'il n'y a de politique ferroviaire claire. Nous n'avons pas une politique publique qui privilégie le transport
1045 sur le rail. Il faut, je crois que cela n'a pas été dit ce soir, que le politique reprenne le dessus sur l'économique. Remettre le politique à
1046 sa place, c'est ne pas céder aux lobbies par exemple. L'argent manque, non seulement parce que l'écotaxe a disparu, mais parce que
1047 nous avons choisi la LGV, je crois aussi. Pour ce qui concerne la LGV qui nous intéresse dans ce territoire, la LGV POCL défendue, je
1048 le rappelle, par la municipalité de Nevers, l'agglomération et le Conseil départemental, l'évaluation du projet oscille entre 12 et
1049 14 milliards d'euros, bien loin des chiffres que vous nous avez annoncés tout à l'heure. Et le déficit public, est-il besoin de le rappeler,
1050 a explosé au cours des dernières années pour atteindre des niveaux record.

1051 Alors, prétendre que nous pourrions poursuivre ainsi et tout financer, la LGV, la VFCEA, me semble démagogique. Que l'on nous
1052 explique quels seront les choix financiers, quelles politiques partiront des grands chantiers LGV. Et il me semble – je n'ai pas très bien
1053 compris par rapport à l'électrification – que ce soir, en fait, on nous demande de choisir – mais sans doute n'ai-je pas compris – entre
1054 l'électrification du tronçon Nevers – Chagny et l'interconnexion des réseaux TGV et TER au Creusot. En tout cas, l'impossibilité de tout
1055 financer pose problème, si j'ai bien compris, pour la durée de 2 heures entre Nevers et Dijon, qui coûte donc 250 millions.

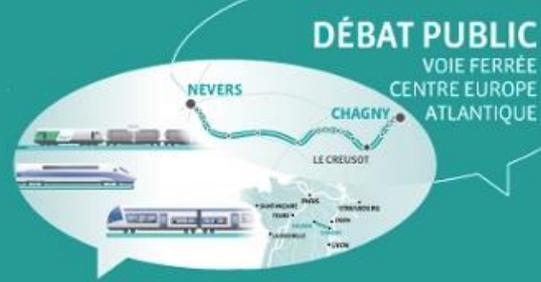
1056 Il me semble que définir une politique, c'est définir des priorités. J'en vois deux qui vont dans le sens du choix que nous ferons ce soir.
1057 C'est d'une part d'être plus écologique. Et compte tenu de la nécessaire diminution des émissions de gaz à effet de serre, je crois que
1058 nous sommes tous concernés en ce moment par ce problème, les principaux efforts financiers doivent viser un fort report de la route
1059 vers le rail pour les déplacements domicile – travail, mais aussi pour le fret, tout en favorisant un meilleur maillage territorial. C'est un
1060 enjeu de sécurité sanitaire et environnementale. Il me semble que nous n'en avons pas assez parlé ce soir. Et bien entendu, un défi
1061 pour la vitalité et l'économie de notre territoire. C'est ce que permet – j'insiste là-dessus – l'électrification Nevers – Chagny.

1062 D'autre part, pour moi, la deuxième priorité est de répondre aux besoins des usagers. Et les usagers, particulièrement les habitants qui
1063 vivent éloignés des pôles urbains où se concentrent les activités et les services, ont besoin de se déplacer facilement, pour leur travail,
1064 pour leur loisir. Pour ce qui me concerne, je vais à Dijon chaque semaine. Je mets mon vélo dans le train. Il arrive que ce ne soit pas le
1065 dossier qui tombe, mais le vélo. Nous constatons que la politique du tout TGV n'a pas été profitable à tous. Elle a surtout généré de
1066 véritables fractures ferroviaires au profit des grandes métropoles, laissant à l'usager quotidien un circuit classique de plus en plus mal
1067 desservi et dégradé. C'est pourquoi, encore une fois, j'insiste, c'est bien la modernisation de la ligne Chagny – Nevers qui répondrait
1068 réellement aux besoins des Neversois qui sont nombreux à travailler à Dijon. À ce titre, je terminerai en disant, encore une fois, que
1069 c'est l'électrification Nevers – Chagny qu'il me semble devoir privilégier.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1070 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1071 Merci.

1072 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1073 Les représentants de SNCF Réseau que nous sommes ici n'ont pas une posture politique. Nous sommes maîtres d'ouvrage. À ce titre,
1074 nous répondons au regard des éléments techniques, factuels que nous possédons, et les solutions que nous pouvons apporter. Ce
1075 que je peux vous dire pour la stratégie de SNCF Réseau, c'est que le tout TGV est révolu. Notre investissement va vers le réseau
1076 classique, le réseau TER et le réseau TET. C'est la stratégie de l'entreprise. Sur l'aspect politique du sujet, je ne peux pas faire de
1077 commentaires. La seule chose que je peux vous dire est que je suis à votre écoute, et je comprends vos attentes. Et au regard de
1078 l'ensemble de ce qui se dit, nous prendrons une décision que nous proposerons à nos partenaires pour qu'elle soit financée.

1079 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1080 Merci. Il y avait aussi peut-être des éléments de compréhension par rapport au projet, au phasage, expliciter si vous avez
1081 effectivement fait des choix, parce qu'il paraît que cet élément n'était pas clair. Si vous souhaitez l'expliquer, soyez explicite là-dessus.

1082 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1083 Nous n'avons pas fait de choix. Nous vous présentons aujourd'hui l'état d'avancement des études. Dans cette réunion a été évoquée
1084 une troisième possibilité, la nécessité de travailler sur l'infrastructure, sur les voies, de sorte que nous envisagions le Dijon – Nevers en
1085 moins de 2 heures. Je vous ai expliqué que pour cela il faut rouler entre 140 et 160 km/h et mettre des personnes dans le train. Au
1086 terme de ce débat public, nous déciderons. Mais aujourd'hui, il n'y a pas de priorisation, il n'y a pas de choix, il n'y a pas de décisions.
1087 Nous sommes simplement à l'écoute de l'ensemble des acteurs qui veulent bien s'exprimer pour nous aider et vos expressions vont
1088 nous aider à construire notre décision.

1089 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1090 Merci. Il y a un Monsieur ici, là-bas, puis vous et vous. Allez-y, Monsieur. Vous pouvez vous lever.

1091 **Guillaume MAILLARD, conseiller régional, président du pôle Nevers Magny-Cours**

1092 Merci, bonsoir. Guillaume MAILLARD. Je suis conseiller régional, mais également président du pôle de Nevers Magny-Cours, Magny-
1093 Cours qui est au sud de Nevers. Je vous écoute depuis tout à l'heure, et je ne suis pas Nivernais depuis aussi longtemps que certains
1094 élus dans la salle, mais il y a un thème, l'électrification de Nevers – Chagny, qui apparemment est un problème qui est là depuis
1095 longtemps. Vous avez un propos qui m'a choqué, au même titre que le maire de Nevers. Qui a doucement, va sûrement, il ne faut pas
1096 se précipiter. Je sens un certain malaise. Je ne sais pas s'il est ressenti par les autres personnes dans la salle, sur les priorités que
1097 vous avez données sur ce grand chantier. Vous sentez tout de même qu'aujourd'hui de façon tout à fait collégiale et sans prendre de
1098 posture politique, nous avons un réel souci pour la Nièvre. Nous avons un souci de démographie, nous avons un souci de poumon,
1099 nous avons un souci d'économie. Le Président de la Chambre de commerce et d'industrie vous parlait tout à l'heure de l'économie
1100 nivernaise. Votre réponse est de dire que c'est bien de faire des infrastructures, mais effectivement j'aimerais bien voir quelle
1101 économie va se développer autour de cette infrastructure. Je pense que la méthode n'est pas la bonne. Je pense que sans
1102 infrastructure, évidemment il n'y aura pas d'économie.

1103 Je pense également aux étudiants. Nous parlions tout à l'heure de concurrence intermodale. Cher collègue, Michel NEUGNOT, la
1104 concurrence intermodale d'accord. Par contre, entre Nevers et Dijon, bon courage ! Je suis convaincu qu'électrifier cette ligne, lui
1105 donner un sens politique, un sens d'infrastructure dans le temps, c'est également donner un avenir à notre département. Nous parlons
1106 de la survie de l'aéroport, de l'autoroute, de TGV. S'il vous plaît, tant que la Nièvre sera dans la Bourgogne-Franche-Comté, prenez en
1107 compte nos considérations de façon très sérieuse. J'ai senti poindre tout à l'heure une opposition des priorités entre les acteurs du
1108 Creusot et *a priori* les acteurs de la Nièvre. Nous sommes sur un axe stratégique. Prenons cet axe stratégique comme un axe
1109 fondateur d'un axe transversal nécessaire à ce que la Nièvre se sente Bourguignonne et Franc-Comtoise. Ne nous mettons pas en
1110 opposition. Et je reviens à ce qui a été dit tout à l'heure : quand je vois le coût de la création d'un raccordement, cela paraît colossal
1111 par rapport au coût de l'électrification qui, pour moi, est une réelle priorité. Ne phasez pas Montchanin – Chagny et la création d'un
1112 raccordement, parce que j'ai l'impression qu'à la fin nous serons les dindons de la farce. Je vous remercie.

1113 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1114 Merci. Allez-y, vous avez le micro là.

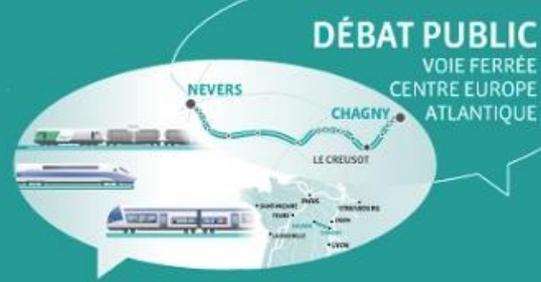
1115 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1116 Il est important que les choses soient claires. Il n'y a pas de malaise dans mes propos. Simplement, j'insiste. La notion d'expression de
1117 besoin est fondamentale pour moi, mais je vais vous dire pourquoi. Nous sommes tous ici des pères de famille et nous avons tous la
1118 responsabilité de la gestion de notre portefeuille privé. Quand nous allons faire les courses, et si nous voulons réussir nos courses,
1119 nous avons intérêt à définir nos besoins avant de rentrer dans le supermarché d'à côté, parce que sinon ce n'est pas vous qui décidez,
1120 c'est le supermarché qui remplit votre panier. Il n'y a pas de malaise, nous n'avons pris aucune décision. Et nos partenaires, l'État et la

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1121 Région, n'ont pris aucune décision. Je veux comprendre quelle est l'attente des citoyens sur cet axe-là qui passe par Le Creusot et qui
1122 arrive à Nevers. Je n'ai pas de malaise à vous le dire.

1123 Par contre, je préfère prendre le temps, et j'insiste sur cela : qui va doucement, va sûrement. Et nous allons prendre le temps. Nous
1124 allons prendre ces 3 mois de débat public pour construire le programme de l'opération. Je ne vais pas jouer aux devinettes. J'ai deviné
1125 ce que vous voulez. Non. Je veux le formaliser, le factueliser, le partager avec nos partenaires et réinterroger le système. Quand
1126 j'aurai pris conscience – quand je dis « je », c'est SNCF Réseau, maître d'ouvrage avec ses partenaires – quand je serai certain que la
1127 solution que nous apportons, celle que nous déciderons, est celle qui répond le mieux aux attentes, nous prendrons cette décision.
1128 Mais je ne me précipiterai pas, parce que le risque est que j'engage l'argent du contribuable, donc votre argent, sur une solution
1129 technique qui pourrait être remise en cause après. Cela voudrait dire que j'ai mal dépensé l'argent public. Nous avons une
1130 responsabilité majeure qui est la bonne gestion de l'argent public. Et je suis un père de famille comme vous, donc j'ai besoin de définir
1131 le contenu de mon panier avant d'aller faire mes courses. Mais il n'y a pas de malaise. Sachez simplement une chose en plus : il n'y a
1132 rien de décidé. Aujourd'hui, rien n'est décidé.

1133 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1134 Merci. Il y avait un Monsieur au fond de la salle. Puis vous et vous. Je vous ai vu.

1135 **Gilles DEVIENNE, adjoint à l'environnement à Urzy, Europe Écologie les Verts**

1136 Bonjour. Je suis Gilles DEVIENNE, adjoint à l'environnement de la commune d'Urzy, membre d'Europe Écologie les Verts et surtout
1137 ancien conducteur de train. J'aime bien vous entendre parler du fait que vous n'allez pas obligatoirement moderniser la ligne, et surtout
1138 la refaire, sachant que pendant des dizaines d'années elle n'a absolument pas été entretenue. Je me souviens en début de carrière
1139 qu'il y a eu des portions sur cette ligne-là où nous roulions à 140, voire 150 km/h. Vous n'avez absolument rien fait pendant des
1140 années. Vous n'avez fait qu'une chose : vous avez baissé les vitesses limites. Ça n'a été que cela pendant des dizaines d'années.

1141 L'autre chose est que je me suis rendu compte que les conducteurs de train partaient en retraite et n'étaient pas remplacés.
1142 Actuellement, sur Nevers, nous savons que plusieurs trains, pratiquement tous les jours, sont supprimés, parce qu'il n'y a pas de
1143 conducteurs. Quand je vous entends dire que maintenant il ne faut pas sortir l'argent, parce que cela peut coûter de l'argent et qu'il n'y
1144 aura pas obligatoirement de retombées. Je suis désolé, mais c'est vous qui êtes à l'origine de cela. C'est vous qui êtes à l'origine du
1145 fait que nous ne roulons plus vite sur cette ligne. Après, je vous poserai des détails techniques. Quand nous parlons des trains de
1146 marchandises, est-ce que vous tenez compte du pont d'Étang-sur-Arroux ? Parce qu'il me semble que sur les trains de marchandises,
1147 ils ne passent pas à vitesse normale. Il doit être refait. Pourquoi la radio GSM doit-elle être refaite obligatoirement ?

1148 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1149 Merci. Je vous propose d'entendre d'abord la réponse de SNCF Mobilités, parce que vous touchez une question qui relève plutôt de la
1150 compétence de SNCF Mobilités, puis je passerai la parole au maître d'ouvrage.

1151 **Éric CINOTTI, Directeur de SNCF Mobilités**

1152 Merci Madame CASILLO. Je réponds, sachant que c'est plutôt un sujet de comité de ligne. Nous sommes bien d'accord. Là, nous
1153 sommes dans un débat public sur une infrastructure nouvelle. Vous posez des questions sur des sujets qui ont trait soit au passé –
1154 pourquoi n'avons-nous pas fait de travaux ? – soit à l'actuel – pourquoi manquons-nous de conducteurs ? Sur le passé,
1155 Abdelkrim AMOURA a répondu. Il y a eu, mais ce n'est pas un choix de la SNCF, c'est un choix de la collectivité, pendant des années
1156 en France une politique qui était de privilégier le TGV. Certains en ont profité fortement. Certains n'en ont pas profité du tout, comme
1157 dans la Nièvre. C'est un fait. Mais il ne faut pas mettre cela sur le dos d'une entreprise publique. C'est un choix qui a été porté par
1158 l'ensemble de la collectivité publique et des politiques. C'est la première chose. Et Abdelkrim AMOURA vous a bien expliqué le virage
1159 depuis 10 ans, à la suite du rapport de l'école Polytechnique de Lausanne, qui a démontré que le réseau existant était en train de se
1160 dégrader à grande vitesse, si vous me permettez cette expression. Et depuis 10 ans, il y a une inversion. Nous mettons plus d'argent
1161 dans la régénération du réseau que dans la création de lignes à grande vitesse, même si sous un précédent septennat il y a eu la
1162 décision de construire 4 lignes à grande vitesse d'un coup. Ça, c'était pour le passé.

1163 Pour le présent, vous dites quelque chose qui est vrai, c'est-à-dire que nous avons des moyens qui sont plus contraints, parce
1164 qu'encore une fois nous sommes obligés d'être plus vigilants dans notre gestion de nos ressources. Et le personnel fait partie de la
1165 gestion de nos ressources. Effectivement, nous sommes parfois obligés de faire des choix, ce qui explique – cela peut arriver, mais
1166 c'est rare – que certains trains ne puissent pas rouler, faute de moyens de traction, de conducteurs ou de contrôleurs. Et c'est un sujet
1167 sur lequel nous travaillons, mais que nous sommes obligés de prendre en compte pour garantir une maîtrise de nos charges auprès de
1168 notre autorité organisatrice.

1169 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1170 Merci beaucoup. Monsieur AMOURA, voulez-vous compléter la réponse ?

1171 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1172 Je voudrais positiver votre propos parce que vous avez raison. Je ne vous raconterai pas d'histoires. Je représente SNCF. Oui, nous
1173 n'avons rien fait. Mais il a bien précisé que c'est une stratégie nationale. Le tout TGV n'a pas été décidé par Monsieur ou Madame X. Il
1174 a été décidé au niveau national, une volonté forte, et il n'y a pas très longtemps nous avons engagé des projets pour 4 LGV. Mais j'ai
1175 envie de voir les choses autrement. Nous parlions de l'âge d'or du ferroviaire. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. Mais nous sommes
1176 dans une phase où nous sommes en train de s'interroger sur cette ligne-là. Essayons de sortir avec un consensus partagé par tous
1177 pour que nous fassions cet investissement. Sachez qu'il y a des endroits où nous fermons des lignes. Ce n'est pas facile d'évoquer ce
1178 sujet, mais j'ai envie de vous dire que cette ligne, quand nos partenaires, la région en premier lieu puisque c'est elle qui porte ce
1179 projet-là, disent : « J'ai envie de mettre jusqu'à 500 ou 600 millions d'euros pour l'électrifier », ce n'est pas pour la fermer demain.
1180 Donc, il faudrait essayer, quels que soient le choix et les priorités qui seront faits, d'aller jusqu'au bout du processus. Parce que le
1181 problème de fond est que si nous nous retrouvons dans une situation où aucune solution n'est en capacité de satisfaire la majorité, je
1182 vous promets que le nombre de lignes que nous sommes en train de fermer et les délimitations de vitesse descendent très vite. Nous
1183 avons parlé du passage à niveau de Mesvres. C'est 30 km/h. Je vous invite à voir le nombre de passages à niveau qu'il y a sur cette
1184 ligne-là et leur sécurisation est relativement coûteuse. Donc, soyons positifs.

1185 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1186 Le micro, pour que tout le monde puisse vous entendre s'il vous plait.

1187 **Gilles DEVIENNE, adjoint à l'environnement à Urzy, Europe Écologie les Verts**

1188 Pouvez-vous expliquer pourquoi nous devons passer à vitesse réduite sur ce passage à niveau de Mesvres ? Parce que je ne pense
1189 pas qu'il y ait beaucoup de monde qui sache pourquoi.

1190 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1191 Ce n'est pas compliqué. C'est parce que la sécurité des hommes et des femmes passe en priorité, avant la vitesse des trains. Et nous
1192 avons vécu quelques moments terribles sur ce passage à niveau. Donc, la sécurité n'est pas assurée. Et en 2011, c'est moi qui ai pris
1193 la décision de réduire la vitesse sur ce passage à niveau. Cela a déplu énormément à mes partenaires de SNCF Mobilités, parce qu'il
1194 y a une perte de temps de parcours énorme, mais pour moi la sécurité du citoyen passe avant la qualité de service.

1195 **Gilles DEVIENNE, adjoint à l'environnement à Urzy, Europe Écologie les Verts**

1196 Vous n'avez pas répondu par rapport au pont d'Étang-sur-Arroux.

1197 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1198 Intégré dans le périmètre.

1199 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1200 Et le gestionnaire aussi.

1201 **Gilles DEVIENNE, adjoint à l'environnement à Urzy, Europe Écologie les Verts**

1202 Est-ce que le pont d'Étang-sur-Arroux sera modernisé, refait ? Si nous faisons passer du fret dessus, il me semble qu'il passe à vitesse
1203 réduite. Certaines locomotives passent...

1204 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1205 Il sera fait en 2018-2019.

1206 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1207 Pouvez-vous répondre sur le GSMR aussi ?

1208 **Gilles DEVIENNE, adjoint à l'environnement à Urzy, Europe Écologie les Verts**

1209 Le GSMR est obligatoire. Je ne sais pas pourquoi.

1210 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1211 Je crois qu'il faut vivre avec son temps.

1212 **Gilles DEVIENNE, adjoint à l'environnement à Urzy, Europe Écologie les Verts**

1213 Moi, je sais que pour un train de marchandises, si nous n'avons pas le GSMR, il y a un aide-conducteur. Si nous avons le GSMR, nous
1214 sommes seuls dans le train.

1215 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1216 C'est un autre sujet.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- 1217 **Gilles DEVIENNE, adjoint à l'environnement à Urzy, Europe Écologie les Verts**
- 1218 Non, mais ce n'est pas une histoire de vivre avec son temps.
- 1219 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**
- 1220 Il faut vivre avec son temps. Aujourd'hui, nous évoluons. Demain, peut-être que nous achèterons nos billets...
- 1221 **Gilles DEVIENNE, adjoint à l'environnement à Urzy, Europe Écologie les Verts**
- 1222 Non, c'est parce que cela coûte des millions d'euros, mais là, cela ne vous gêne pas trop de les sortir pour le faire.
- 1223 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**
- 1224 Non. Nous construisons l'avenir.
- 1225 **Iliaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1226 Monsieur AMOURA, pouvez-vous expliquer concrètement en quoi consiste l'aménagement GSMR, le réseau mobile entre conducteurs pour le trafic ? Et répondre effectivement, puisque nous avons le contenu de la question.
- 1227 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**
- 1228 Laurent, peux-tu répondre à cet aspect purement technique ? Mais ce que j'ai envie de vous dire – vous aurez le détail technique – est que la sécurité des circulations aujourd'hui passe par un aspect simple de communication. Nous devons être en capacité de communiquer entre le sol et la machine et devons être en capacité de communiquer à tout moment. Aujourd'hui, les systèmes évoluent – Laurent va vous en parler. Et il est important de construire le réseau de demain avec les technologies d'aujourd'hui et de celles que nous projetons pour demain. Nous ne pouvons plus revenir au Nokia. Aujourd'hui, je crois que plus personne n'a de téléphone portable d'il y a 10 ans.
- 1229 **Iliaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1230 Monsieur MAZZUCHELLI, pouvez-vous préciser à quoi cela sert et pourquoi, pour vous, c'est utile ?
- 1231 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**
- 1232 Cela sert à améliorer la communication. C'est un peu comme aujourd'hui tous nos téléphones mobiles qui facilitent la communication. Donc, c'est tout de même le premier principe : améliorer la communication entre les conducteurs de train et les régulateurs, ainsi qu'entre les conducteurs de train entre eux. C'est l'objectif premier du système GSMR. Pour le mettre en œuvre, il faudra bien sûr le déployer sur les 160 km, comme je l'ai expliqué tout à l'heure, installer des supports d'antennes de différents types, suivant les études qui seront faites. Il y aura un support tous les 3 ou 4 km. Aujourd'hui, nous ne savons pas. Mais ces supports d'antennes seront installés le long des voies ferrées et permettront cette liaison meilleure entre le régulateur et les conducteurs de train.
- 1233 De plus, si nous ambitionnons de faire évoluer le trafic fret sur l'axe, aujourd'hui le système GSMR est installé sur les grands corridors européens. VFCEA est positionné entre les deux grands corridors. Et donc, c'est un aménagement qui est indispensable au titre du développement du transport des marchandises. Est-ce que cela éclaircit ?
- 1234 **Iliaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1235 Merci beaucoup. Est-ce clair pour vous ? Merci. Il y avait une question, là, une autre par là. Vous aussi. D'abord, un membre de la Commission voulait apporter un élément d'information.
- 1236 **Dominique HOESTLANDT, membre de la Commission particulière du débat public**
- 1237 J'en profite puisque nous parlons du fret. Je voudrais reprendre une question que vous a posée Monsieur ORSI, le Président de la Chambre de commerce. Je ne suis pas sûr que vous ayez absolument répondu à la question. Au fond, il disait qu'en matière de fret, cela peut vivifier une activité économique et demandait comment vous aviez pris cela en compte. Et vous avez répondu : « Nous n'avons pas fait d'études de marché, nous n'avons que des hypothèses. » Mais il serait intéressant que vous donniez, à titre d'hypothèses, les chiffres que vous avez retenus pour faire le bilan socioéconomique.
- 1238 Ce que j'ai vu dans le dossier, c'est qu'actuellement, du côté de Nevers, il y a moins d'un train par jour de fret. C'est entre 2 et 3 par semaine. L'hypothèse prise avec l'électrification – je parle sous votre contrôle – est de dire que ce serait 15 par jour. Autrement dit, c'est quelque chose de significatif. Je voulais simplement le signaler et je termine là-dessus. Je signale aussi qu'il y aura 3 ateliers spécialisés qui vont justement travailler sur cette question du fret. Le prochain est lundi prochain à Paris, mais ensuite d'ici la fin janvier il y en a un autre ici et un à Chalon-sur-Saône.
- 1239 **Iliaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1240 Merci. Nous laissons répondre directement le maître d'ouvrage.
- 1241 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1264 Oui. Je vais apporter des éclaircissements sur ces hypothèses. C'est vrai que pour arriver à une évaluation de trafic et à une
1265 évaluation économique, il a bien fallu partir sur un potentiel qui serait apporté par cette électrification. Ce potentiel a été élaboré sur la
1266 base d'une quinzaine de trains. Nous avons fait l'état de ce qui circule aujourd'hui, suivant les différentes sections et c'est vrai que
1267 c'est variable entre Montchanin et Chagny et entre Nevers et Montchanin. Et donc, nous sommes partis sur cette hypothèse. Nous en
1268 avons fait plusieurs. Pour vous dire, 3 scénarios ont été établis. Ils sont disponibles dans les études qui ont été mises en ligne. Mais
1269 dans les présentations, nous n'évoquons que le scénario médian d'une quinzaine de trains, comme l'a dit Monsieur HOESTLANDT.
1270 Cette quinzaine de trains, sur la base du trafic évalué, ferait transiter un peu plus de 1,4 million de tonnes de marchandises sur l'axe
1271 VFCEA. Ce volume de marchandise concernerait à la fois du report modal...

1272 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1273 À quel horizon, Monsieur MAZZUCHELLI ?

1274 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1275 Horizon 2025. Nous sommes toujours sur ce même horizon, à la fois trafic, marchandise. Donc, horizon 2025. Cela correspondrait à du
1276 report modal, c'est-à-dire du trafic routier aujourd'hui, que nous avons évalué qui pourrait être transporté par la voie ferrée. Mais
1277 également du report d'itinéraire, justement comme je l'expliquais, en évitant la grande ceinture de Paris. Et donc, des trains qui
1278 viennent de la façade atlantique, qui doivent se rendre sur la région Rhône-Alpes, voire Lorraine et au-delà, pourraient emprunter
1279 VFCEA, plutôt que passer par l'Île-de-France. C'est sur cette base, si vous voulez, que nous avons bâti notre évaluation de trafic, et
1280 derrière, les résultats économiques.

1281 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1282 Merci. Il y avait vous, quelqu'un par-là, puis la dame et vous. Allez-y, Monsieur.

1283 **André FOURCADE, Collectif Nevers-Dijon en 2 heures**

1284 Une ou deux réactions. Tout à l'heure, nous parlions de malaise. Moi, je sens bien le malaise. Je le sens dans la salle au vu des
1285 réponses qui ont été faites.

1286 Deuxième remarque. J'ai le sentiment que l'on nous expose depuis le début toutes les raisons pour ne pas faire, pour faire plus tard ou
1287 pour ne faire qu'à moitié, ou pour reculer. Effectivement, les décisions ne sont pas prises. Mais on nous dit : « Il ne faut pas faire, nous
1288 ne pouvons pas, cela va coûter la peau des fesses, etc. »

1289 Troisième remarque. Vous citez 240 millions pour refaire la ligne. Je vous ai dit que je n'étais pas cheminot, j'ai dit que je suis à la
1290 CFDT où nous avons aussi des cheminots. Et les éléments que j'ai amenés sont des éléments qui sont amenés par des cheminots, qui
1291 connaissent le terrain, qui sont dans différents endroits de la SNCF. Donc, je conteste absolument et j'attends que l'on m'amène les
1292 études qui disent que cela coûterait 240 millions pour refaire la ligne. Nous pouvons effectivement aller à 2 heures avec des
1293 aménagements très ponctuels et en profitant effectivement du chantier de l'électrification.

1294 Quatrième point. Il y a tout de même quelque chose qu'il ne faut pas oublier, c'est la notion de service public. Nous n'en avons pas
1295 beaucoup parlé depuis le début de la soirée. Le service public, c'est-à-dire le droit pour les personnes de se déplacer, etc. Cela a aussi
1296 un coût. Et vous l'avez dit – c'est effectivement une réalité – que nous avons eu la priorité au TGV pendant de nombreuses années. Il
1297 ne faudrait peut-être pas oublier les territoires comme la Nièvre qui n'ont pas bénéficié de grand-chose. La question aujourd'hui pour la
1298 Nièvre – le maire l'a dit tout à l'heure – est que nous avons tout de même perdu près de 6 000 habitants en 5 ans. Est-ce comme dans
1299 le hit-parade, « On continue ou on arrête ? » ? Notre département est-il aidé ? A-t-il effectivement droit à des investissements
1300 structurants ? Ou le laissons-nous continuer à « crever », ce qui est une réalité ?

1301 Dernier point. Vous disiez tout à l'heure : « Est-ce qu'il y a un consensus dans la salle ? » Ce n'est pas très compliqué. Il n'y a qu'à
1302 demander à faire voter les personnes de la salle, un vote à main levée. Et nous demandons qui est pour l'électrification complète. Si
1303 vous voulez, nous pouvons faire l'expérience tout de suite et vous aurez le consensus de la salle.

1304 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1305 Ce n'est pas la logique d'un débat public, Monsieur. Nous ne votons pas. Nous débattons et confrontons les arguments.

1306 **André FOURCADE, Collectif Nevers-Dijon en 2 heures**

1307 C'était pour répondre à la question de tout à l'heure. Madame la Présidente, je m'excuse de marcher sur vos plates-bandes.

1308 Dernier point qui me paraît important : il faut tout de même continuer à se mobiliser massivement dans la Nièvre, avec tous les acteurs
1309 qui sont là et d'autres, pour être nombreux et pour tirer dans le même sens, parce qu'il y a de vrais enjeux stratégiques pour ce
1310 département, ses habitants, ses entreprises et ses territoires. Merci. J'espère ne pas avoir été trop long.

1311 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1312 Non, 2,15 minutes, pour vous c'est très bien, parce que je vous ai entendu souvent (*Rires*). Juste une précision : pourquoi ne votons-
1313 nous pas dans un débat public ? Parce que nous ne sommes pas là pour compter, pour consulter. Nous sommes vraiment là pour
1314 mettre en débat, pour entendre tout ce que vous avez à dire. C'est très important, c'est loin d'être un détail.

1315 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1316 Madame la Présidente, j'aimerais que tout le monde prenne acte ensemble : il n'y a pas de malaise. Il faut que les choses soient bien
1317 claires. Il n'y a pas de malaise dans mes propos. Par contre, il faut bien que je vous précise que le préalable à ma posture aujourd'hui
1318 est que je vous respecte. Et quand j'ai vocation à m'intégrer dans cette ligne, je n'ai pas vocation à avoir de certitudes. Je n'en ai
1319 aucune. Donc, je vous écoute, j'analyse parce que je suis maître d'ouvrage, parce que SNCF Réseau doit prendre une décision au
1320 bout de 3 mois. Mais il n'y a pas de malaise. Par contre, je dois aussi vous dire des vérités. Je ne veux pas rentrer dans l'histoire des
1321 chiffres. 1 km de ligne, c'est 1,2 million. Avec la sécurisation des passages à niveau, j'ai dit 240 millions. C'est peut-être 230, peut-être
1322 250. Vous trouverez peut-être quelqu'un qui trouvera une solution et qui dira que c'est 200 millions d'euros. Je dirai : « OK, je
1323 prends ». Mais c'est tout de même 200 qui ne sont pas intégrés dans la solution actuelle. La seule chose que je voudrais que tout le
1324 monde comprenne, c'est que le projet tel qu'il vous a été présenté aujourd'hui n'intègre pas dans son périmètre la rénovation de la
1325 voie. Si nous devions l'intégrer, cela coûterait 200 millions, peut-être 180, peut-être 220. Je n'ai pas fait le calcul. C'est un ratio, mais
1326 c'est un coût supplémentaire.

1327 Donc, très important, je voudrais que la Commission soit témoin : il n'y a pas de malaise dans mon propos. La seule chose est que
1328 nous n'avons pas de décision au stade actuel, nous sommes en phase d'écoute. Et nous vous répondons en fonction des éléments
1329 dont nous disposons.

1330 **Michel NEUGNOT, 1^{er} vice-président de la région Bourgogne-Franche-Comté en charge des finances, des ressources**
1331 **humaines, des transports, des déplacements et des intermodalités**

1332 En réponse là aussi, il n'y a pas de malaise. La région Bourgogne-Franche-Comté est l'une des seules régions de France qui s'est
1333 engagée pour développer le ferroviaire. Je tiens à le dire.

1334 Je tiens à dire également que nous entendons beaucoup que c'est au moment où nous amenons des solutions et en débattons que,
1335 finalement, nous nous faisons le plus « engueuler ». Cela pose tout de même un peu quelques problèmes.

1336 Troisième élément. Je le dis avec beaucoup de sincérité et de conviction – je l'espère : nous sommes à un tournant actuellement. Et
1337 vous voyez que nous voulons tout avoir. En même temps que nous disons qu'il faut aller – et je pense que c'est quelque chose à
1338 travailler – avec la phase supplémentaire qui est la mise à niveau des rails, parce qu'effectivement ce n'est pas l'électrification qui fera
1339 gagner du temps, nous demandons en même temps la LGV POCL. Nous voulons aussi cet investissement en même temps. Des
1340 personnes se sont exprimées pour le demander aussi. Je connais la position des élus de Nevers, du département, de
1341 l'agglomération, etc. Je voulais simplement dire cela, parce que l'avantage de cette forme de débat permet de mettre à plat l'ensemble
1342 des problématiques. Et j'espère que tout le monde sera convaincu que la présidente de région, l'exécutif, croit au fer, veut le faire
1343 avancer et met tous les moyens disponibles qu'elle a pour le faire, contrairement à ce que j'ai lu avant.

1344 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1345 Merci. Il y avait vous, Monsieur. Après, la dame et Monsieur par-là, avec les lunettes, et Monsieur qui est par là. Je suis désolé, je ne
1346 connais pas votre nom de famille, donc je ne peux pas vous appeler par votre nom.

1347 **Jacques Mercier, Maire de Parigny-les-Vaux**

1348 Bonsoir. Jacques MERCIER, maire de Parigny-les-Vaux, père d'enfants également, dont un est à Dijon et qui « galère » bien souvent
1349 pour prendre le train. Parigny n'est pas Nevers, nous voyageons tout de même en voiture pour l'emmener jusqu'à la gare.

1350 Ma réflexion sera toute simple. Nous parlons d'une Voie Ferrée Centre Europe Atlantique et là nous débattons sur Nevers – Chagny.
1351 Et le débat notamment par rapport à l'électrification, c'est si nous voulons faire cette ligne qui va du centre de l'Europe à l'Atlantique, il
1352 faut d'abord électrifier Nevers – Chagny. Sinon, il n'y a pas de débat. Nous ne sommes plus sur le débat de la ligne Atlantique Centre
1353 Europe, nous ne sommes que sur un débat intrarégional. Moi, je vois que l'économie de la Nièvre, l'économie de la Bourgogne et la
1354 Nièvre vers la Bourgogne, ne peut se développer que par l'électrification complète, avant de penser à améliorer le nœud TGV, parce
1355 qu'en gros c'est cela. Nous améliorons la ligne pour favoriser les échanges de Strasbourg vers Lyon, au détriment des investissements
1356 de la région pour favoriser les déplacements d'une agglomération bourguignonne vers la Bourgogne et la Franche-Comté.

1357 Ensuite, au niveau des priorités financières, j'ai cru comprendre que c'est l'un ou l'autre, l'un avant l'autre. Notre vice-président régional
1358 nous a annoncé que l'Europe, en 2018, avait des fonds pour améliorer le TGV qui partirait de Strasbourg vers Lyon. Donc, des fonds
1359 arriveront à ce moment-là et pourront être utilisés pour améliorer ce nœud. Mettons la priorité sur les fonds qui sont prêts maintenant,
1360 sur notre ligne Nevers – Chagny.

1361 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1362 Merci beaucoup. Madame, ne voulez-vous plus intervenir ? Attendez le micro.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1363 **Sylvie DUPART-MUZERELLE, Europe Écologie les Verts**

1364 Bonjour. Sylvie DUPART-MUZERELLE, Europe Écologie les Verts. Je prends la parole juste après Monsieur. Et c'était aussi le sens
1365 de ma question. En tant qu'écologiste, le projet tel qu'il nous était présenté ne pouvait que nous séduire. Retravailler l'existant,
1366 l'électrification, possibilité d'un trafic de fret plus important, ce qui veut dire moins de camions sur les routes. Quelle n'est pas ma
1367 déception qui, me semble-t-il, est partagée par de nombreuses personnes dans la salle ? Je n'avais pas compris le choix que vous
1368 proposez aujourd'hui. En entrant, comme beaucoup d'entre nous, j'ai pris cette brochure qui s'appelle Voie Ferrée Centre Europe
1369 Atlantique. Ma question sera très simple : que reste-t-il de cette Voie Ferrée Centre Europe Atlantique, si l'électrification Nevers –
1370 Chagny n'est pas faite complètement ?

1371 **Iliaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1372 Merci.

1373 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1374 Le principe du débat public, ma chère dame et mon cher monsieur, est de débattre. Donc, aujourd'hui, je ne peux pas vous dire ce qu'il
1375 resterait de la VFCEA si Nevers – Chagny n'est pas électrifié, puisqu'aucune décision n'est prise. Par contre, je peux vous dire que si
1376 ce n'est pas électrifié, nous ne sommes plus dans VFCEA. Il faut que les choses soient bien claires. Nous sommes dans le cadre d'un
1377 débat public. Nous débattons, nous vous écoutons et nous prendrons la décision qu'il faudra prendre pour essayer de répondre au
1378 mieux aux sollicitations. Donc, il n'y a pas de décision prise. Mais si nous n'électrifions pas, il n'y a pas de VFCEA. Donc, ce projet
1379 VFCEA est un projet d'électrification de la ligne avec les solutions qui s'additionnent, la rénovation du réseau, le raccordement. Mais à
1380 ce jour, nous sommes juste dans le cadre d'un débat public où les uns et les autres s'expriment comme vous le faites. Et nous vous
1381 entendons.

1382 **Iliaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1383 Vous voulez expliquer qu'aucune préférence n'est faite entre la modernisation...

1384 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1385 Non.

1386 **Iliaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1387 Si c'est le cas, pouvez-vous le dire explicitement pour ne pas répéter...

1388 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1389 Il n'y a aucune préférence. Par contre, il y a quelque chose d'important, et vous le dites bien, Madame : s'il n'y a pas d'électrification, il
1390 n'y a pas de projet. Le projet que nous présentons aujourd'hui, c'est l'électrification de Nevers – Chagny. C'est la totalité. Le projet est
1391 cela. Ce n'est pas autre chose.

1392 **Iliaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1393 S'il vous plaît, posez bien la question du phasage, parce qu'il me semble qu'il y a depuis tout à l'heure une incompréhension quant à la
1394 question des options et du phasage. Pouvez-vous préciser cela ? Pourquoi se pose-t-il, à la lumière de la contrainte financière, la
1395 question des phases et donc des options ?

1396 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1397 Je vais essayer de rendre cela le plus simple possible. Nous sommes dans le cadre d'un projet d'électrification de la ligne Chagny –
1398 Nevers. C'est cela le projet VFCEA. Le phasage est un enjeu financier. Si nous ne pouvons pas financer la totalité du projet, nous le
1399 financerons par phase. Après, se rajoute à cela les solutions ou les sollicitations des uns et des autres, parce que si le sujet était
1400 simple, ce n'est pas la peine d'avoir un débat public : VFCEA, nous allons électrifier et nous n'en parlons plus. Mais puisque nous
1401 sommes dans un pays où nous favorisons l'échange et donc la démocratie participative, à vous de faire cet investissement. Nous
1402 venons vous voir. Et quand nous allons par exemple d'un côté, on nous dit : « Nous avons besoin d'un raccordement », donc nous
1403 l'étudions. Et ici, vous avez raison de le dire, vous voulez réduire le temps de parcours et nous l'étudierons. Mais la décision,
1404 aujourd'hui, n'est pas prise. Mais s'il n'y a pas d'électrification, il n'y a pas de projet. Et si nous devons prendre un autre projet qui ne
1405 soit pas dans le périmètre de VFCEA, les financements européens changeraient. Le projet changerait. Il faut bien comprendre une
1406 chose : si le débat public nous pousse vers un autre projet que VFCEA, nous perdons le bénéfice des financements européens. Donc,
1407 vous avez raison, le projet est l'électrification et ses annexes. Et nous sommes en train de discuter des annexes.

1408 **Iliaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1409 Je passe une seconde la parole à Isabelle BARTHE qui voudrait rebondir sur cela.

1410 **Isabelle BARTHE, membre de la Commission particulière du débat public**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1411 Juste une précision supplémentaire pour que tout le monde comprenne. Si l'électrification à l'issue du débat est faite partiellement,
1412 c'est-à-dire sur le tronçon Chagny – Montchanin, est-ce que pour autant les financements européens disparaissent ou pas ? Il me
1413 semble que c'est une question cruciale.

1414 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1415 Je vais vous répondre autrement. Ce n'est pas un projet d'électrification partielle. Il faut dissocier la notion de phasage de la notion de
1416 projet. C'est une électrification de l'ensemble de l'axe. Le projet est cela. Et nous le présenterons comme cela. Sinon nous perdons.
1417 Nous ne pouvons pas parler d'électrification de Chagny – Montchanin. Ce sont des sujets techniques. Nous les abordons entre nous :
1418 comment allons-nous phaser ? Quelle est la première dépense que nous ferons ? Mais le projet est l'électrification de l'ensemble de
1419 l'axe. Les financements européens ne viennent pas sur le raccordement. Les financements européens ne viennent pas sur la
1420 régénération de la voie. Il n'y a que l'électrification. Le projet VFCEA, c'est l'électrification de Nevers à Chagny. Que les choses soient
1421 claires. Ce n'est pas autre chose. Donc, il n'y a que cette condition qui fait que nous pouvons obtenir les financements européens.
1422 Cela ne veut pas dire que nous ne pouvons pas changer de programme. Mais si nous changeons le projet, les financements
1423 changeront. Et donc, avec nos partenaires, la région et l'État, si nous devons éventuellement changer de projet, nous discuterions
1424 autrement. Mais les financements européens ne sont accordés que si nous parlons de l'électrification dans sa totalité, quel que soit le
1425 phasage.

1426 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1427 Merci beaucoup. Il y a encore 5 ou 6 questions, il y avait des personnes par là. Puis je viens vers vous, et vous, Monsieur. Je favorise
1428 ceux qui n'ont pas encore pris la parole, mais je n'ai pas oublié que vous voulez la reprendre. Et vous aussi.

1429 **Alain LASSUS, maire de Decize, Vice-président du Conseil départemental**

1430 Alain LASSUS, maire de Decize et vice-président du Conseil départemental. Nous sommes encore tout près de Noël. Vous nous avez
1431 demandé d'exprimer nos besoins. Moi, je veux tout. C'est-à-dire que j'ai besoin de tout. L'électrification, mais cela me semble évident,
1432 et je pense que nous tournons en rond, parce que cela fait 20 ans que je suis élu et cela fait 20 ans que j'entends le projet
1433 d'électrification de la VFCEA. Je pense que c'est la base de la discussion. Donc, déjà, nous faisons cela. Cela me paraît évident. Et
1434 après, il faut effectivement répondre à la question de Monsieur THURIOT et dire qu'effectivement il faut aller un peu plus vite à Dijon.
1435 Et pour cela, il faut bien réparer un peu la ligne. Je le veux aussi. Et après, je veux aussi le raccordement, parce que c'est aussi un
1436 facteur de désenclavement de la Nièvre. Et dans la Nièvre, nous sommes plutôt un peu relégués. Nous en avons un peu marre d'être
1437 relégués et nous avons envie qu'au niveau de nos infrastructures cela se développe. Et je pense que cela va devenir une priorité. Et je
1438 pense que c'est bien que la région en fasse une priorité, parce que la Nièvre est un des départements relégués de cette nouvelle
1439 grande région. Et je pense qu'effectivement il faut se mettre au travail et y arriver très vite.

1440 J'en profite tout de même parce que je suis maire de Decize, et Decize est une ville qui est sur l'itinéraire. J'attire l'attention. Je suis
1441 actuellement très content du cadencement des trains sur Nevers – Dijon. Je m'en félicite. Je crois qu'il y a 3 allers-retours par jour et
1442 c'est une très bonne chose. Cela nous permet effectivement de travailler correctement. Et je remercie la région, parce que c'est à mon
1443 avis très efficace. Si nous y allons un peu plus vite, ce sera bien. Mais moi, j'ai l'avantage d'avoir une demi-heure d'avance sur mes
1444 collègues neversois. Je suis effectivement à moins de 2 heures de Dijon. J'en suis extrêmement content. Mais je comprends bien qu'ils
1445 seront très contents le jour où ils pourront aller à Dijon en 2 heures. Et je pense qu'il faut aussi que nous nous rapprochions de cela.

1446 Je voulais dire tout cela, mais cela paraît évident. Je vais être vigilant sur le fait que je ne voudrais pas que nous expliquions que, pour
1447 aller plus vite de Nevers à Dijon, nous pourrions supprimer quelques arrêts sur les gares qui sont le long du parcours. Je ne le
1448 souhaiterais pas. D'autant plus que je pense – il faudrait ressortir les chiffres – que c'est plusieurs centaines de Decizois qui montent
1449 dans le train tous les jours. C'est extrêmement important et nous voyons qu'il est important qu'il y ait ces arrêts dans les gares. J'en
1450 profite, parce que je pense que pour tout ce que j'ai dit tout le monde est d'accord avec moi.

1451 Je voudrais rajouter quelque chose. J'en profite, puisque Monsieur NEUGNOT est là. Cela fait un an que je demande que nous
1452 puissions aller directement en train de Nevers jusqu'à Besançon, sans être obligés de descendre sur le quai de Dijon. Parce que si
1453 nous avons construit une grande région, cela me paraît important aussi que nous puissions nous rendre dans la capitale bis ou la
1454 deuxième capitale assez vite, de Nevers à Besançon. Je profite de sa présence pour lui dire que je trouve un peu anormal qu'au bout
1455 d'un an de cette nouvelle grande région, nous ne puissions pas encore aller aujourd'hui de Nevers à Besançon sans descendre de
1456 train.

1457 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1458 Merci beaucoup. Je vous laisserai répondre. Je voulais juste recueillir 3 ou 4 questions, parce que la salle se vide et je ne voudrais pas
1459 que les autres s'en aillent. Je vous assure, je vous laisserai répondre. Il y avait le Monsieur avec les lunettes. Je viens vers vous, je
1460 n'ai pas oublié. Puis le Monsieur juste devant. Et vous, Monsieur, je vous ai bien vu. Allez-y.

1461 **Sylvain MATHIEU, vice-président de la région Bourgogne-Franche-Comté**

1462 Bonsoir à tous. Sylvain MATHIEU, vice-président de la région, Nivernais, et responsable départemental du parti socialiste. Je partage
1463 très largement ce qui a été exprimé par les élus et autres acteurs nivernais avant moi. Ce que j'aimerais dire... Monsieur AMOURA,

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1464 vous disiez qu'il n'y a pas de malaise. Je regrette, j'éprouve un sentiment de malaise ce soir, de par la manière dont nous a été
1465 présenté le débat.

1466 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1467 Le débat ou le projet ?

1468 **Sylvain MATHIEU, vice-président de la région Bourgogne-Franche-Comté**

1469 Les hypothèses, les scénarios. On nous présente en fait deux hypothèses. Or, il est apparu au cours du débat – mais je vous en
1470 remercie, Monsieur AMOURA, de l'avoir exposé oralement – une troisième hypothèse, qui était en fait la modernisation de la voie, de
1471 la résorption des points noirs qui limitent la vitesse. Parce que ce qui ressort du débat de ce soir tout de même, vous l'avez dit aussi
1472 vous-mêmes, l'enjeu numéro 1, la question que nous devons nous poser, aussi bien les acteurs SNCF que région ou État, c'est
1473 comment augmenter le trafic pour augmenter le chiffre d'affaires, raisons économiques. Mais aussi mettre plus de voyageurs dans les
1474 trains, c'est aussi bénéfique sur le plan environnemental. Et réduire les temps de trajet est aussi bénéfique sur le plan social. Si
1475 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
1476 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
1477 pose et j'aimerais que dans le débat public, réellement à partir de maintenant, nous n'envisagions pas non plus deux hypothèses, mais
1478 trois. En tout cas, il me semble que c'est ce qui est prioritaire. Et c'est le point de vue que je défendrai au sein de l'exécutif régional.

1479 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1480 Merci. Pardon ? Est-ce que vous voulez répondre tout de suite ? Monsieur AMOURA va répondre rapidement et vous enchainerez
1481 avec votre question. Monsieur, là, vous et vous.

1482 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1483 Je voudrais répondre s'il vous plaît. Je vais me rapprocher de vous.

1484 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1485 Monsieur AMOURA, cela concerne tout le monde.

1486 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1487 Il n'y a pas de malaise. Il faut que les choses soient claires. Je refuse l'idée de ne pas répondre à cette question. Il n'y a pas de
1488 malaise. Par contre, il y a des solutions qui pourraient être vues. Mais attention à une chose. Nous sommes – et je le répète – sur un
1489 projet VFCEA. L'intitulé du projet est Voie Ferrée Centre Europe Atlantique. C'est cela, le projet. Laissez-moi aller jusqu'au bout, parce
1490 que le terme « malaise » est un terme inadapté. Pourquoi serait-ce mal, puisque je suis là pour vous écouter ? Et c'est important que je
1491 vous écoute. VFCEA, cette Voie Ferrée Centre Europe Atlantique, dans le programme de l'opération, il n'y a que l'électrification. Il faut
1492 que les choses soient claires. C'est cela qui est mis au débat public. Deuxième hypothèse, une solution, le raccordement. Aujourd'hui,
1493 troisième hypothèse, rénovation de la voie. Tout s'additionne sur la base de ce projet qui est mis au débat public.

1494 Après, les fameux 240 millions dont vous parlez intègrent des financements européens. Si nous sortons du VFCEA, si nous sortons de
1495 l'électrification, c'est terminé.

1496 **Sylvain MATHIEU, vice-président de la région Bourgogne-Franche-Comté**

1497 Mais pas du tout. Nous ne sortons pas de la VFCEA, c'est additif. Je reprends vos propos. C'est juste une question de phasage. Je
1498 demande juste que nous propositions une troisième phase et que nous réfléchissions à nouveau à l'ordonnancement, au phasage.

1499 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1500 Là, je suis d'accord avec vous. Nous avons deux options. Cela devient trois à partir d'aujourd'hui, et nous l'intégrons.

1501 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1502 Donc, vous déclarez d'intégrer comme troisième option, à mettre en débat dorénavant, cette option de...

1503 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

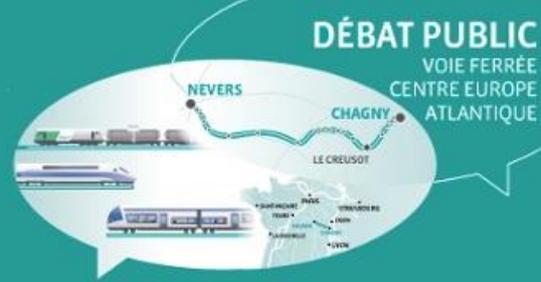
1504 Non. Je vous précise que le débat public est ouvert. Le débat n'est pas fermé. VFCEA, c'est le projet sur lequel nous ouvrons le débat.
1505 Après, il y a le raccordement qui est intégré. Aujourd'hui, j'entends votre demande. Je ne peux pas vous dire non ou vous dire autre
1506 chose que j'entends votre demande. Par contre, très important, la décision finale, si elle devait être prise sur des solutions hors de ce
1507 qui est financé dans le cadre de VFCEA, c'est des financements complémentaires. Donc, cela devient des projets d'infrastructures.
1508 Est-ce clair ? Il faut que les choses soient claires.

1509 **Sylvain MATHIEU, vice-président de la région Bourgogne-Franche-Comté**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1510 Pour être très clair, la position que je défendrai, c'est : phase 1, modernisation de la voie ; phase 2, électrification Nevers – Chagny ;
1511 phase 3, l'interconnexion au Creusot.

1512 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1513 Oui, sauf que cela n'est pas financé aujourd'hui.

1514 **Sylvain MATHIEU, vice-président de la région Bourgogne-Franche-Comté**

1515 La seule chose qui soit financée, c'est l'électrification *a priori*. Enfin, même pas...

1516 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1517 Bien sûr, c'est le projet.

1518 **Sylvain MATHIEU, vice-président de la région Bourgogne-Franche-Comté**

1519 Non, 247 millions. Donc, s'il y a une phase qui est finançable aujourd'hui, c'est celle que je dis.

1520 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1521 Non, non.

1522 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1523 Rien n'est décidé. Aucune préférence n'est arrêtée. S'il vous plait, tout le monde. Je vous propose d'écouter les interventions des uns
1524 et des autres, s'il vous plait. Nous restons calmes, nous nous écoutons. Monsieur ?

1525 **René BONNEAU, adjoint à la mairie d'Urzy**

1526 René BONNEAU, adjoint à la mairie d'Urzy, ancien cheminot, 37 ans de travaux à la SNCF à Varennes-Vauzelles. Je viens amener
1527 quelque chose de technique à la Commission. Pourquoi les trains ne roulent-ils pas vite sur ces voies ? C'est parce que nous ne
1528 voulons pas qu'ils déraillent. Et pourquoi un train déraille-t-il ? Les personnes de la SNCF doivent bien le savoir. Ce n'est pas parce
1529 qu'il roule vite, mais c'est parce que la voie n'est pas entretenue. Je rejoins Monsieur MATHIEU : il faut régénérer la voie, la refaire.
1530 Vous êtes en train de nous vendre une Ferrari sur des routes toutes cabossées.

1531 Par contre, j'ai une suggestion à vous faire pour trouver de l'argent. Nous sommes cheminots, il y en a quelques-uns que j'ai reconnus
1532 dans la salle. Au lieu de reverser des dividendes à l'État tous les ans, ils n'ont qu'à investir dans les voies. C'est tout.

1533 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1534 Merci beaucoup. Il y avait le Monsieur qui est là, et vous, de l'autre côté. Je vous ai bien vu, Monsieur. J'essaie de respecter l'ordre.

1535 **Dominique LAVENIR, usager**

1536 Bonjour. Dominique LAVENIR. Je suis un usager, tout simplement. Depuis 20 ans, j'utilise la ligne Nevers – Dijon pour me rendre à
1537 Dijon pour des raisons professionnelles essentiellement. Et je peux vous dire que ce n'est pas facile tous les jours d'y aller. Enfin, je n'y
1538 vais pas tous les jours tout de même, mais quand j'y vais ce n'est pas simple. C'est presque un sacerdoce d'y aller. Je force un peu le
1539 trait.

1540 Je voudrais simplement dire aussi une chose, c'est que les temps n'ont pas évolué depuis 20 ans. Nous sommes toujours à 2 h 20. Et
1541 je dirais même que depuis le début de l'année, cela a plutôt tendance à augmenter. Nous sommes plutôt à 2 h 30, et non pas à 2 h 20.

1542 Et simplement, dire aussi que j'ai des enfants, 3 filles. Elles ont toutes fait leurs études non pas à Dijon, mais à Clermont-Ferrand.
1543 C'est à 1 h 30.

1544 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1545 Merci beaucoup, Monsieur. Il y avait vous, Monsieur. Je ne vous ai pas oublié. Vous, là.

1546 **Christophe MAGNIN, adjoint Saint-Martin d'Heuille**

1547 Bonsoir. Christophe MAGNIN, adjoint Saint-Martin d'Heuille. Je ne reviendrai pas sur la nécessité de partir sur un projet global. De
1548 nombreux élus se sont expliqués brillamment. Tout simplement, une question qui a dû être abordée au cours de ce débat. À l'issue de
1549 la phase de débat qui est en fait décisionnaire. Est-ce une décision collégiale, à laquelle seraient associés les financeurs en particulier,
1550 ou une décision proprement RFF ?

1551 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

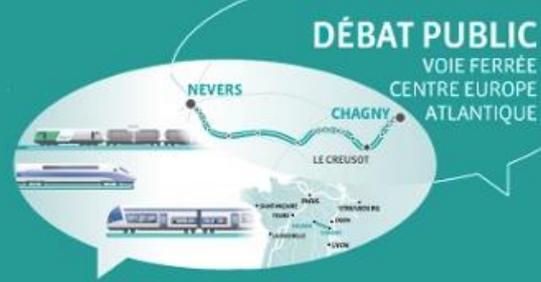
1552 SNCF Réseau, car RFF n'existe plus désormais.

1553 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1554 Si vous saviez comme c'est difficile de décider. Pourquoi est-ce difficile de se décider ? Parce qu'il ne suffit pas de dire : « Voilà ce que
1555 j'ai décidé de faire », faudrait-il aussi trouver préalablement les moyens de le faire. Donc, quand SNCF Réseau va construire sa
1556 décision, même si c'est lui qui la prend, il aura préalablement vérifié sa faisabilité. C'est important. La décision sera donc prise par le
1557 maître d'ouvrage, mais il ne l'aura pas prise simplement tout seul dans son coin. Il aura préalablement veillé à ce que sa décision soit
1558 portée et faisable.

1559 Par contre, pardon, mon cher Michel, de te passer « la patate chaude », aujourd'hui la région est le premier financeur des
1560 investissements de l'infrastructure ferroviaire. C'est le premier financeur, 90 % du financement de la régénération du réseau des
1561 « petites voies » est financé par la région. Je vous invite juste à ne pas changer l'environnement dans lequel nous sommes
1562 aujourd'hui. Nous sommes venus vous présenter un projet qui s'appelle Voie Ferrée Centre Europe Atlantique, avec des financements
1563 européens. Ce projet consiste en l'électrification de cette ligne. Si, mon cher Michel, ce débat devait nous mener vers autre chose qui
1564 est par exemple la régénération, tu comprendras que je viendrai te solliciter pour voir dans quelle mesure tu es capable de financer.
1565 Parce qu'aucune décision non financée ne peut être considérée comme décision. J'espère avoir été clair. Donc, je ne vous demande
1566 pas de limiter vos ambitions. Je vous demande simplement de veiller à ce que l'ambition que nous pouvons porter ensemble ne se
1567 retrouve pas, comme cela, envolée partout pour d'autres ambitions qui peuvent éventuellement ne pas être réalisables. C'est la région
1568 qui décide sur le financement. Et c'est l'État qui contribue. Ce n'est pas SNCF Réseau. Quand SNCF Réseau met 1 euro, il attend le
1569 retour. Si cela ne rapporte rien, nous ne finançons rien. Que les choses soient claires.

1570 **Illaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1571 Merci. Donc, pour être clairs, avant de passer la parole à la région pour vous répondre, je profite pour vous demander un complément
1572 d'information après. Donc, au contrat de plan État / région, il y a une somme qui est inscrite pour ce projet. Peu importe le phasage.
1573 Autre chose, c'est l'argent qui servirait pour régénérer la ligne. D'où le fait que je demandais de préciser tout à l'heure si un contrat de
1574 plan État / région peut être modifié ou pas, pour que tout le monde le sache, ce qui répondrait à la manière dont nous pouvons financer
1575 cette régénération de la ligne, donc d'apporter des précisions sur cela. C'est Monsieur NEUGNOT qui répondra tout à l'heure. Il y a
1576 d'autres questions. J'essaie vraiment de respecter l'ordre. Monsieur attend depuis tout à l'heure. Vous, là-bas. Il y a une question là-
1577 bas. Vous, puis vous. Allez-y. Répétez votre nom, s'il vous plaît.

1578 **François CROTTET, habitant de Sermoise**

1579 Je m'appelle François CROTTET, j'habite Sermoise. Si je résume la globalité du projet, elle se heurtera aussi aux capacités
1580 financières des payeurs. Si je résume, nous arrondissons, 250 millions pour une électrification financée avec participation européenne.
1581 560, si nous rajoutons le raccordement, et donc là, pas de financement européen. Et 800, si nous rajoutons 240 millions pour la
1582 rénovation de la voie. Gardons les 250 de l'électrification. Vous avez le droit d'imposer à SNCF Réseau d'abandonner son
1583 raccordement. Et plutôt que de faire 240 + le complément, soit 560 pour faire le raccordement, vous faites 250 d'électrification + 240
1584 de régénération et vous lui dites qu'il fera son raccordement quand nous aurons de l'argent et que la France sera riche. Donc, nous
1585 pouvons très bien aussi le faire ainsi. Sauf si vous avez 240 millions sous le sabot de votre cheval, mais je ne pense pas que ce soit le
1586 cas. Nous pouvons leur imposer cela. Et Monsieur AMOURA, vous êtes aussi l'héritier d'un malaise. C'est que RFF, depuis que la
1587 SNCF a été scindée en deux, a toujours été le démanteleur du réseau, celui qui fermait les voies ou les lignes sans la moindre
1588 concertation, sans les moindres études, etc. Donc, à force d'avoir passé le temps à démanteler le réseau, vous êtes l'héritier
1589 effectivement d'un certain malaise que vous ne résorberez pas aujourd'hui. L'idée est cela. C'est l'électrification + la voie. Et votre
1590 raccordement, excusez-moi, est secondaire.

1591 Et une chose que nous n'avons jamais abordée : la région Rhône-Alpes, quand la LGV PSE a été prolongée à Marseille, a eu la très
1592 intelligente décision de faire la gare TGV de correspondance de Valence à cheval sur la voie ferrée classique et donc sur la ligne
1593 nouvelle. Avons-nous étudié l'erreur d'implantation de la gare au Creusot et le déplacement éventuel au croisement de la voie ferrée
1594 classique et de la LGV ? Pourquoi pas ?

1595 **Illaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1596 Donc, vous voulez dire une solution alternative par rapport à la halte de passage en impasse qui a été proposée. Déplacer la gare,
1597 plutôt que déplacer le hub.

1598 **François CROTTET, habitant de Sermoise**

1599 Voilà. Comme la région Rhône-Alpes et Valence.

1600 **Illaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1601 Merci. Je vous propose de répondre. Vous avez déjà répondu sur le malaise. Donc, allez-y directement.

1602 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1603 Non, parce que s'il y a un malaise, cela veut dire qu'il y a une décision préalable. Donc, il n'y a pas de malaise. Maintenant, pour le reste,
1604 j'ai tendance à vous dire que la région, partenaire privilégié de SNCF Réseau, est un acteur majeur de la décision, de ce que nous
1605 ferons. L'État aussi est un partenaire majeur de ce qui se fera. Maintenant, est-ce que ex-RFF, SNCF Réseau a été acteur du

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1606 démantèlement du réseau ? Moi, je voudrais simplement vous inviter à réfléchir à cela. Nous n'avons rien pour rien. Quand le réseau
1607 ne rapporte plus, nous ne pouvons pas jeter l'argent, votre argent, à la poubelle. Donc, je suis garant de la bonne gestion de l'argent
1608 public. Je suis garant de la bonne gestion de votre argent. Donc, si l'investissement ne rapporte pas, je ne le ferai pas. Quand je dis
1609 « je », c'est SNCF Réseau. Parce qu'en fait, vous êtes un citoyen et votre argent doit être respecté et bien dépensé. Et ceci est
1610 important. Nous ne pouvons pas investir sans retour. Aujourd'hui, nous n'avons plus d'argent. Nous ne sommes plus assez riches pour
1611 nous permettre de jeter de l'argent sur des investissements non rentables. Donc, nous ne sommes pas en train de démanteler le
1612 réseau, mais nous sommes en train de l'optimiser et de le rendre le plus bénéfique possible aux citoyens.

1613 Et c'est la dernière fois que je parle sur le malaise, c'est fini.

1614 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1615 Par contre, vous devez répondre sur la question de déplacement de la gare. Est-ce que nous pourrions mettre la *slide*, pour que tout le
1616 monde puisse comprendre le terme de la question ? Monsieur posait la question de savoir, par rapport aux deux hypothèses
1617 envisagées de la gare en impasse où le train arrive, s'arrête et repart dans un autre sens, ou la gare de passage à travers le
1618 raccordement, s'il y avait une alternative à ces deux hypothèses.

1619 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1620 Là, nous voyons sur le croquis du bas la position de la halte.

1621 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1622 Et montrer aussi là où les lignes se croisent effectivement. Je pense que c'était cela, la question posée.

1623 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1624 Sur la carte du bas, nous voyons la position d'intersection entre la ligne à grande vitesse Paris – Lyon et la ligne existante Nevers –
1625 Chagny, la gare TGV qui est implantée ici depuis 35 ans, et la position envisagée ici. Pourquoi est-elle envisagée ici ? Parce que des
1626 infrastructures existent. L'idée est d'utiliser les infrastructures qui existent pour compléter, apporter les aménagements que nous
1627 souhaitons faire. Donc, la position de la halte a été imaginée le plus proche possible de la gare existante. Il y a donc plusieurs
1628 solutions de raccordement. Nous n'allons pas revenir dessus. Soit une halte en impasse, c'est-à-dire avec un raccordement comme
1629 ceci, en utilisant une voie ferrée et un ouvrage au-dessus de la ligne à grande vitesse qui existe. Donc, cela simplifie le tracé et
1630 l'aménagement. En venant se connecter de ce côté sur la ligne existante. C'est une solution qui permet d'avoir une halte et une
1631 circulation TER indépendante des circulations TGV.

1632 Vous évoquez l'idée de dire : pourquoi ne pas installer la halte ici ? Oui, pourquoi pas ? Nous pourrions étudier cette solution, ce qui
1633 veut dire que les voyageurs, pour se rendre à la gare TGV, devront cheminer sur environ 800 m. Ce n'est pas l'idée première qui
1634 ressort quand nous analysons une situation pour implanter une halte TER le plus proche possible de quais TGV existants. C'est pour
1635 cette raison, si vous voulez, que nous avons étudié les différentes solutions de raccordement.

1636 Et l'idée qui a émergé est de dire : pouvons-nous mutualiser le raccordement du TGV Rhin-Rhône avec le raccordement du TER ?
1637 C'est pour cela qu'il y a eu la première solution, qui était de dire : nous faisons un raccordement court ou un raccordement long avec
1638 une halte de passage. Et nous mutualisons le plus possible les tracés.

1639 **François CROTTET, habitant de Sermoise**

1640 Si j'ai bien retenu vos chiffres, c'est entre 231 et 332 millions pour l'hypothèse du raccordement. Est-ce que cela ne coûterait pas
1641 moins cher de déplacer carrément la gare TGV et la halte à cheval, comme l'a fait la région Rhône-Alpes ? Et donc, cela coûtera moins
1642 cher que 332 millions.

1643 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1644 Ce n'est pas si simple que cela. Pour déplacer une gare, il n'y a pas que le bâtiment où circulent les voyageurs, où il y a les boutiques.
1645 Il y a toutes les installations ferroviaires, avec les quais, les voies à quais et tous les systèmes de signalisation, de sécurité. Donc, là je
1646 réponds clairement : non, nous n'avons pas étudié cette solution. Ce n'est pas une solution qui nous est venue à l'esprit, en tout cas
1647 de la direction de l'ingénierie, parce que c'est assez dimensionnant en termes de coûts.

1648 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1649 Merci.

1650 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

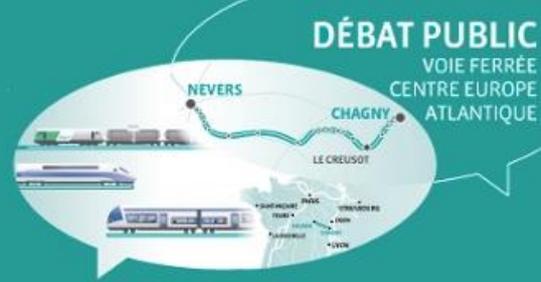
1651 Elle n'a pas été étudiée et ne sera pas étudiée. Que les choses soient claires. Elle ne sera pas étudiée, parce que c'est hors du projet.
1652 N'oublions pas que VFCEA est le projet ici. Pas le déplacement de la gare.

1653 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1654 Merci. Le projet prévoit tout de même la constitution d'une gare et d'une halte d'interconnexion. En tout cas, à l'intérieur du débat
1655 public, nous pourrions débattre de cette question si la question vient. C'est votre responsabilité. Nous, nous vous poserons la question
1656 telle qu'elle est proposée par le public et telle qu'elle a émergé, puisque le projet tel que nous l'avons mis en débat prévoit aussi de
1657 débattre de la question de la halte et du raccordement.

1658 Il y avait d'autres questions par là. Je ne vous ai pas oublié. Il y avait d'abord le Monsieur qui est là. Je vous ai vu, Monsieur, mais je
1659 prends la question qui était depuis un moment là. Puis, c'est vous. Et le monsieur au fond.

1660 **Patrice JOLY, Président du Conseil départemental de la Nièvre**

1661 Patrice JOLY, président du Conseil départemental, à nouveau. Je dois dire que je me réjouis de la tournure qu'a prise le débat puisque
1662 nous sommes rentrés dans la salle pour choisir entre deux hypothèses. Et en définitive, il s'agit de priorités à définir sur un projet
1663 global, qui est enrichi parce qu'il a été abordé par la suite à travers la question de la rénovation de la voie. Et je me réjouis aussi parce
1664 qu'au regard des calendriers de réalisation des différentes opérations, nous devons pouvoir trouver quelque chose qui permette de ne
1665 pas attendre 2025. Là, aujourd'hui, pour les travaux qui sont envisagés sur les deux hypothèses ou deux priorités qui nous ont été
1666 présentées, c'est un début de travaux en 2025. Vous l'avez évoqué. Nous sommes ici sur un contrat de plan qui va jusqu'en 2021. Ces
1667 crédits-là existent. Ce sont des crédits régionaux. Peut-être en partie 250 millions, avec un certain nombre de financements
1668 européens. Vous nous dites que la rénovation coûte 200 à 240 millions. Nous avons 240 millions. Si une partie est peut-être financée
1669 sur des fonds européens, vous nous dites que ce n'est pas éligible aux fonds européens, avec 150, voire 100 millions, nous devons
1670 pouvoir nettement améliorer cet itinéraire ferroviaire. Ce qui nous permettrait de lancer assez rapidement, parce que je présume que
1671 les études à réaliser pour des rénovations n'ont rien à voir avec des études d'électrification ou d'interconnexion. Ce qui permettrait
1672 d'aller beaucoup plus vite, de consommer les crédits tels qu'ils existent aujourd'hui, de continuer sur l'opération qui serait la priorité 1,
1673 tel que vous l'avez évoqué c'est-à-dire l'électrification, pour aller ensuite vers la priorité 2, tel que nous la considérons comme étant
1674 l'intérêt du territoire et l'intérêt de l'ensemble du parcours de la VFCEA. Je crois que nous avons là un phasage qui permettrait d'user
1675 le crédit que nous avons aujourd'hui, de ne pas perdre le bénéfice des crédits européens tels que vous les avez évoqués, pour les
1676 priorités 1 et 2. Et ce qui éviterait d'attendre que nous ayons déjà des avancées significatives dans l'amélioration de la desserte
1677 Nevers – Dijon.

1678 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1679 Merci. S'il n'y a pas d'éléments de réponse, je passerai à la question suivante.

1680 **René GIRARD, usager**

1681 René GIRARD, je suis un usager du train. Je vais encore à Dijon lundi. Je suis aussi un contribuable. Je ne fais pas une priorité sur la
1682 vitesse. Ce qui ne veut pas dire que sur les infrastructures, cela ne devrait pas être amélioré, parce qu'il y a des portions au sud de
1683 Beaune où dans le train... d'abord, je voudrais dire que je ne mets pas en concurrence le train et la voiture, parce qu'avec la voiture
1684 nous mettons actuellement plus de temps. En plus, nous avons beaucoup plus de risques. Et en voiture, nous ne pouvons
1685 généralement pas travailler, alors que dans le train nous pouvons travailler. Seulement, dans certaines portions, au sud de Beaune et
1686 dans certaines autres portions, nous avons des difficultés à lire et à travailler. Cela fait comme des aiguillages sans arrêt sur des
1687 kilomètres. Et donc, nous sommes interrompus. Cela ne dure pas énormément de temps, mais cela dure tout de même. Il y a donc des
1688 choses à envisager du point de vue infrastructure.

1689 Moi, je suis pour l'électrification, mais je ne suis pas, je le répète, pour une deuxième raison, un « fada » de la vitesse. 2 h 20 ou 2 h 30
1690 pour Nevers – Dijon, cela me convient assez. Parce que la vitesse est aussi génératrice de plus d'énergie consommée. Là, il y a une
1691 question de prix également, parce qu'il faut bien payer l'énergie. Et finalement, au bout du compte, c'est l'utilisateur qui paye. Je serais
1692 donc plus pour une amélioration de la voie, pour des questions de confort que pour des raisons de vitesse. N'en déplaise à nos élus.
1693 Et je pense que les jeunes sont sur ce plan-là, parce que je vois beaucoup de personnes et de jeunes travailler dans le train, utiliser
1694 leur ordinateur. J'ai eu des enfants aussi et ils ne se sont jamais tellement plaints, alors que cela durait plus longtemps, de la durée du
1695 trajet. C'est plus une raison de confort.

1696 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1697 Je vous remercie, Monsieur, de votre contribution.

1698 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1699 Un éclairage. Je voudrais, pour que les choses soient claires, et Monsieur Michel NEUGNOT est ici présent, rappeler que nous
1700 sommes ici dans un débat public VFCEA. Nous pouvons éventuellement sortir du cadre qui est intégré ici et que l'on nous demande de
1701 modifier le programme de l'opération au terme du débat public. S'il devait être ainsi, déplacement d'une gare par ci, régénération d'une
1702 voie par-là, cela devient un autre projet. Je voudrais bien que les choses soient claires. Cela devient un autre projet, avec un autre
1703 financement à intégrer dans le CPER. Et à ce moment-là, ce sont les partenaires financiers, l'État et la région, avec nous, qui
1704 décideront. Mais la priorisation n'est plus la même. Si nous sortons de VFCEA, de l'électrification globale de la ligne, et si le débat
1705 public nous conduit vers des priorités autres que celles-là et que le reste est en annexe, tout le financement doit être revu autrement.
1706 Nous pouvons déplacer tout ce que vous voulez, mais il faut le payer. Encore faudrait-il en vérifier l'opportunité. C'est important pour
1707 que nous ne sortions pas du projet. Et si nous devons sortir du projet, il faudrait que nous trouvions d'autres financements que les

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1708 financements européens qui sont actés aujourd'hui au CPER signé. Le débat public n'a pas vocation à modifier les clauses
1709 contractuelles inscrites au CPER.

1710 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1711 Nous laisserons répondre la région sur cette question. Il y avait vous, il y avait aussi quelqu'un d'autre tout au fond. Je prends la
1712 question de Monsieur qui est là, puis je viens vers vous, Monsieur, et vous.

1713 **François DIOT, conseiller municipal à Nevers, responsable Parti communiste dans la Nièvre**

1714 François DIOT, élu à Nevers et responsable du Parti communiste. À mon avis, il ne faut pas perdre de vue l'intérêt global de la
1715 VFCEA. Parce que nous parlons ici de Nevers – Chagny, mais le tronçon Nevers – Chagny n'a d'intérêt que parce que c'est le dernier
1716 maillon à électrifier sur toute la ligne qui va de Saint-Nazaire, jusqu'en Italie et jusqu'en Europe de l'Est. C'est cela. Et en cela,
1717 l'électrification est ultraprioritaire, puisque c'est cela qui constituera définitivement la VFCEA et qui en fera un outil de développement
1718 économique majeur. Les Chambres de commerce et d'industrie, les ports de Nantes et de Saint-Nazaire, les transporteurs publics et
1719 privés, etc., sont très intéressés par cela. Ce n'est pas pour gagner du temps entre Nevers et Dijon. Leur intérêt est de développer le
1720 transport de fret ferroviaire. Donc, développement économique, développement social, développement écologique. C'est en cela un
1721 projet de développement durable authentique. Et cela passe par l'électrification. L'objectif numéro 1 de la VFCEA n'est pas de réduire
1722 le temps de parcours entre Nevers et Dijon. Si l'objectif est de réduire le temps de parcours entre Nevers et Dijon, il ne faut pas
1723 électrifier, il faut refaire la voie. La VFCEA n'est pas cela. L'objectif de la VFCEA est de finir cette « satanée » électrification qui n'a que
1724 trop duré.

1725 J'ai beaucoup entendu parler de chiffres, notamment de la part du maître d'ouvrage, sur la fréquentation, la rentabilité, votre argent,
1726 l'argent public, etc. Je précise tout de même que si nous récupérons les 80 milliards d'évasions fiscales, nous ferions 160 projets
1727 comme cela chaque année. 160 fois 500 millions. Première chose. Ensuite, il y a des choses qui ne se chiffrent pas. C'est les vies
1728 humaines. Parce que pas loin d'ici, nous avons la RCEA, la route Centre Europe Atlantique. 5 000 camions par jour, des dizaines de
1729 morts chaque année. Chaque fois, cela fait des pleines pages. Et nous attendons toujours la VFCEA. Donc, cela ne se chiffre pas. Il y
1730 a d'autres choses qui ne se chiffrent pas. Nous avons organisé en grandes pompes la COP 21. Il faudrait peut-être un jour que nous
1731 passions aux actes. Et il y a des centres de triage à Gevrey-Chambertin qui n'attendent que cela, que nous électrifiions cette ligne.
1732 Mais cela suppose une politique publique. Nous avons effectivement aujourd'hui un opérateur SNCF qui se comporte plus
1733 franchement comme une grande entreprise publique, mais comme un opérateur privé qui parle de rentabilité, de coûts, etc. Cela passe
1734 par une grande politique publique de transport et par le refus des directives européennes de libéralisation, etc. Vous allez dire que je
1735 fais de la politique, mais c'est extrêmement politique un sujet comme celui-là. C'est l'avenir de l'aménagement du territoire.

1736 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1737 Merci Monsieur. Nous allons prendre d'autres questions. Avant, juste une précision, parce qu'il me semble vraiment très important de
1738 bien préciser une chose. Un débat public, je l'ai dit tout à l'heure, porte sur l'opportunité, sur la pertinence d'un projet, ce qui signifie
1739 que du point de vue du débat public, il n'y a aucun sujet interdit. C'est une chose que le maître d'ouvrage dise que les options qui sont
1740 émergées ne font pas partie de son projet. Autre chose pour la commission. Tout type de projet alternatif peut être débattu dans le
1741 cadre d'un débat. Débattre la pertinence signifie permettre à certains acteurs de dire : « Nous considérons que ce projet n'est pas
1742 pertinent et nous considérons plus prioritaire pour notre territoire cet autre type d'alternative ou de projet ». C'est une des vocations du
1743 débat public et nous sommes là pour être aussi garants de cela. Je voulais préciser cela pour que les choses soient claires.

1744 Allez-y. Nous avons une question là, le Monsieur avec les lunettes. Puis vous, tout au fond, qui avez déjà pris la parole. Et je pense
1745 que nous aurons... la salle se vide au fur et à mesure, donc je vous invite à faire court.

1746 **François MARTIN, citoyen**

1747 François MARTIN, citoyen. À propos du projet alternatif, nous sommes tout de même dans un département rural. Je fais appel à la
1748 solidarité des autres régions. Je me retourne en disant qu'effectivement il s'agit bien d'électrification d'Est en Ouest. Et pourquoi ne
1749 pas faire appel à la solidarité des autres régions ? Puisque quand il y a des cas limités, nous savons très bien que la Sécurité sociale
1750 ou les CAF reversent à d'autres, etc. Je pense qu'il faut mettre cela dans le débat, la solidarité interrégionale des 13 nouvelles régions,
1751 puisqu'effectivement nous avons peut-être donné les compétences, mais pas les financements. Premier point.

1752 Deuxième point. Je pense que dans le débat public vous allez faire des enquêtes dans les trains. Je propose, la volonté populaire, de
1753 mettre ce jour-là, pour tous les usagers 1 jour à 1 euro et d'interroger les personnes, toutes celles qui seront dans ce train, sur l'option
1754 qu'elles veulent. Si c'est la rapidité, si c'est l'électrification complète Est – Ouest, ou comme vous dites tout à l'heure le débat est
1755 ouvert, donc poser des questions là-dessus. Et vous aurez peut-être du monde. Et en même temps, cette offre permettra de voir
1756 combien nous pouvons récupérer d'usagers ou pas. Tout à l'heure, j'entendais que 81 euros sur 100 sont à la charge de la région.
1757 Mais moins nous allons vite, plus nous perdons d'usagers et plus le contribuable paye. Et s'il y a moins de confort, c'est pareil. Voilà un
1758 peu les questions alternatives que je pose.

1759 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1760 Merci Monsieur. Il y a une autre contribution prévue par là. Et je vous propose, si vous en êtes d'accord, de conclure par Madame.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1761 **Gilles DEVIENNE, adjoint à l'environnement à Urzy, Europe Écologie les Verts**

1762 Gilles DEVIENNE, adjoint à l'environnement à la mairie d'Urzy et membre d'Europe Écologie les Verts. Je voulais revenir par rapport à
1763 ce que vous aviez dit : une des options. Quand je suis arrivé ici, benoîtement, je ne pensais pas du tout à l'option que vous nous aviez
1764 sortie, à savoir de faire le raccordement avec uniquement une électrification entre Le Creusot et Chagny. Ah si, au tout début, vous
1765 l'avez dit. Et je ne m'attendais pas à ce que vous sortiez une chose comme cela. Nous, nous étions là pour parler de l'électrification
1766 entre Nevers et Chagny, et pas du tout de parler de cela. Pour moi, faire ce raccordement n'est pas du tout une priorité, puisque vous
1767 aviez dit qu'actuellement nous ne sommes plus dans le tout TGV. Je suis entièrement d'accord avec vous, nous ne sommes plus dans
1768 le tout TGV. Moi, je serais pour que nous fassions des trains à haut niveau de service. Et ce type de train sera bien meilleur que les
1769 TGV. Pour moi, le raccordement n'est pas du tout une priorité. C'est là que vous avez entraîné ce malaise justement. Le fait que vous
1770 ayez parlé de cette option-là d'électrifier entre le raccordement et Chagny, et pas Nevers et Chagny, cela a créé un malaise.

1771 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1772 Merci. Pouvez-vous préciser que cela est prévu dans le contrat de plan aussi, comme option ? Merci.

1773 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1774 En fait, tout à l'heure, je disais que nous ne pouvions pas faire le raccordement, nous ne pouvions pas prioriser le raccordement sans
1775 électrification de cette partie-là. Mais il ne faut pas non plus ignorer une réalité contractuelle. C'est que ce raccordement est inscrit au
1776 CPER. Ce raccordement est inscrit au CPER, intégré dans le projet, même s'il n'est pas financé par l'Europe.

1777 **Gilles DEVIENNE, adjoint à l'environnement à Urzy, Europe Écologie les Verts**

1778 La manière dont vous l'avez dit, c'est comme si vous disiez que vous alliez prioriser cela par rapport à l'électrification de la ligne
1779 Nevers – Chagny.

1780 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1781 Incompréhension. C'est une incompréhension.

1782 **Gilles DEVIENNE, adjoint à l'environnement à Urzy, Europe Écologie les Verts**

1783 Justement, c'est de là qu'est parti le malaise.

1784 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1785 Incompréhension.

1786 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1787 Il y avait une dame qui voulait poser une question.

1788 **Isabelle BONNICEL, élue à Varennes-Vauzelle**

1789 Merci. Je voulais juste clore le débat, pour une question de parité. Un homme, une femme. Isabelle BONNICEL, je suis élue aussi
1790 dans une ville qui s'appelle Varennes-Vauzelles. Et cette ville a comme particularité d'être née par la SNCF, grâce à la SNCF. Je suis
1791 responsable d'une commune qui vit grandement par un atelier SNCF, qui est un joyau de technologie, il faut le savoir aujourd'hui.
1792 Nous avons entendu le maire de Decize tout à l'heure qui nous a parlé de sa ville, mais il faut savoir que tout au long de cette voie, à
1793 Cercy-la-Tour, à Béard, à Imphy, vous avez des entreprises importantes. Il y a de l'économie tout au long de cette voie, pas seulement
1794 à Nevers. Et Varennes-Vauzelles est au bout. Je vois passer dans la ville des camions qui portent des éléments de train qui ne
1795 passent pas sur la ligne SNCF, qui passent en camion. Donc, ne serait-ce que pour desservir en priorité ces ateliers SNCF, nous
1796 avons besoin d'une ligne qui puisse transporter du fret. Peut-être que dans les 15 frets quotidiens, vous avez compté aussi du fret pour
1797 la SNCF éventuellement. Ce serait tout de même pas mal. Puis, je pense que cette desserte... je suis une fervente adepte de la région
1798 Bourgogne-Franche-Comté telle qu'elle est faite. J'adore la Franche-Comté. Monsieur NEUGNOT le sait, je lui ai déjà parlé de cette
1799 ligne. Il m'a dit que j'étais hors sujet la dernière fois. Mais nous avons besoin d'être en lien avec notre région. Le dimanche soir du
1800 1^{er} janvier, j'étais devant ma télévision et je suis tombée sur un reportage. Et là, je vous parle en tant que citoyenne, pas en tant
1801 qu'élue. Et en tant que citoyenne, j'ai vu apparaître Nevers, le pont, etc. Et je me suis dit : « Chouette ! Le 1^{er} janvier, la vie est belle.
1802 On commence à parler de Nevers. » Et après, quand nous avons entendu le discours de France 3 Bourgogne, c'était juste pour nous
1803 annoncer que nous étions le département le plus en perte de vue de France. Je demande à la région de nous soutenir. Je fais un appel
1804 vraiment vibrant pour les Neversois, les Nivernais et tout le département. Mais pas que pour l'agglomération de Nevers. Pour Imphy,
1805 pour Béard, pour Decize, pour Cercy, pour Luzuy. Nous avons besoin de ce train, nous avons besoin de cette liaison, nous avons
1806 besoin de la région, nous avons besoin de la SNCF, nous avons besoin de vous. Merci.

1807 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1808 Merci beaucoup, Madame. Est-ce que vous voulez apporter des éléments de réponse ? Puis, il y aura Monsieur NEUGNOT pour la
1809 réponse sur les différentes questions évoquées, si vous le souhaitez.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1810 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1811 Madame, merci de votre intervention. Vous faites rappeler qu'entre Dijon et Nevers, il y a beaucoup de villes que nous traversons. Et
1812 c'est l'objet du projet. Au fait, il y a Imphy, Béard, Cercy-la-Tour et j'arrive jusqu'à Dijon. Et ce projet n'a de sens que s'il apporte une
1813 richesse à l'ensemble des villes traversées. Donc, il n'y a pas que Nevers. Nevers, c'est la limite de notre projet qui commence à Dijon,
1814 mais l'intérêt général, et c'est là où les acteurs économiques de l'ensemble de ces villes traversées doivent nous aider pour donner du
1815 sens à ce projet et pour le rendre rentable, parce qu'aucun investissement ne peut être fait s'il n'y a pas de retour sur investissement,
1816 et que cela reste de l'argent public.

1817 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1818 Merci. Monsieur NEUGNOT ?

1819 **Michel NEUGNOT, 1^{er} vice-président de la région Bourgogne-Franche-Comté en charge des finances, des ressources**
1820 **humaines, des transports, des déplacements et des intermodalités**

1821 J'essaierai de ne rien oublier, je vais peut-être remonter un peu le temps. Déjà, expliquer que la situation financière dans laquelle se
1822 trouve SNCF Réseau avec 48 milliards de dettes à la fin 2017. Expliquer aussi qu'il n'a jamais été fait autant pour régénérer le réseau
1823 que ce qui est fait actuellement. Ce sont 6 milliards par an qui sont apportés. Et il y a une augmentation de 500 millions qui a été
1824 réalisée cette année. Et progressivement, nous arriverons à 1 milliard supplémentaire d'ici 2020. C'est la première fois qu'il y a un
1825 effort aussi important.

1826 Pour autant, cet effort ne permet que de maintenir en l'état une seule partie du réseau, qui est le réseau où il y a le plus de
1827 fréquentation. Et notamment, cela pose des problématiques très fortes notamment Paris – Lyon, des secteurs qui sont très fragiles, où
1828 il y a beaucoup de population qui est à déplacer. Et les risques sont très forts sur ce domaine-là.

1829 Ensuite, il y a le problème aussi de la modernisation des gares, avec des gares dans lesquelles aucun investissement n'a été fait sur la
1830 structure depuis 70 ou 80 ans. Et là, il y a un effort colossal à faire. Et c'est cette génération-là, qui est la nôtre, qui doit la faire. Je
1831 donne cela pour bien montrer que le débat dans lequel nous sommes doit se mettre non pas dans les vœux, mais prendre en compte
1832 cette réalité.

1833 Ensuite, j'ai entendu plusieurs fois « la Nièvre oubliée ». J'ai sorti il y a 3 ans, mais je peux le refaire maintenant, ce que la région a
1834 apporté à chacun des départements. Et j'ai mis cela en regard de la population ou de la superficie. Et dans les deux cas, la Nièvre a
1835 été tout de même le département qui a été le plus doté. Je vais vous dire une chose. Ne serait-ce que pour la partie dont nous ne
1836 parlons pas, parce qu'il n'y a pas de trains, le Morvan et le parc du Morvan. Nous mettons 1 million par an de fonctionnement sur le
1837 parc du Morvan, qui fait aussi partie de la Nièvre. Et nous n'en avons pas parlé parce qu'il n'y a pas de trains. Et ils ont aussi des
1838 problèmes de mobilité. Donc, je remets cela dans l'ensemble du contexte. Ce que nous avons en responsabilité maintenant, c'est tout
1839 l'interurbain.

1840 Ensuite, sur pourquoi il y a une rupture de charge entre Nevers – Dijon, Dijon – Besançon. Tout simplement, parce qu'il y a deux
1841 conventions SNCF actuellement, et que nous aurons une seule convention au 1^{er} janvier 2018. Nous travaillons dessus actuellement.
1842 Et notamment pour les camarades d'Europe Écologie, qui vilipendent la région qui ne serait pas pour le train, je vais tout de même
1843 donner un élément. Il y a deux façons de voir le train, puisque nous avons du mal à supporter les coûts de fonctionnement et tout qui
1844 augmente. Il y a 6 ans, nous devions être en moyenne en France à 18 euros du km. Nous sommes maintenant à 24 euros. Et nous
1845 avons maintenant une inflation – je ne reviens pas sur les raisons. Il faut que nous nous arrêtons. Si nous ne croyons pas au train,
1846 nous serons dans une politique malthusienne. C'est-à-dire que nous allons réduire et prendre en compte l'état des voies qui sont
1847 mauvaises et les fermerons. C'est le choix de certaines régions. Ce n'est pas le choix de la région Bourgogne-Franche-Comté. Dans le
1848 contrat de plan, l'électrification Auxerre – La Roche, nous avons la ligne Paray-le-Monial – Lyon où sur des dizaines de kilomètres
1849 nous sommes à moins de 30 km/h, où le temps de parcours actuellement est supérieur à ce que nous connaissions il y a un siècle. Et
1850 ça, c'est dans les priorités du contrat de plan. Nous avons la VFCEA tout de même. Comme je dis, nous nous faisons disputé, mais si
1851 nous en parlons là, c'est parce qu'il y a quelque chose qui est fait.

1852 Ensuite, sur la partie franc-comtoise, il y a deux lignes nouvelles en France qui ont été faites dans les 5 dernières années, dont une qui
1853 est en Bourgogne-Franche-Comté. C'est Belfort – Delle, qui a aussi un rôle frontalier important à faire. Nous avons la ligne des
1854 horlogers que nous faisons, la ligne du Revermont. Nous sommes sur tous les fronts. Et alors que d'autres régions limitrophes qui ont
1855 été mises en avant, notamment Rhône-Alpes, ont décidé de ne pas faire la partie après Saint-Claude. Nous, nous ferons la partie
1856 jusqu'à Saint-Claude, mais eux arrêtent. Donc, nous aurons cette ligne qui va mourir et il y aura un transfert sur le train.

1857 Donc, je veux bien dire cela ici avec force et un peu de vigueur, même si je suis un peu long, pour bien expliquer qu'au contraire... le
1858 choix que nous avons n'est pas une politique malthusienne. C'est une politique où nous voulons développer l'offre. Et c'est tout le
1859 débat que nous aurons avec notre opérateur historique. Nous voulons développer l'offre en partant du principe que s'il y a plus
1860 d'offres, nous aurons plus de recettes. Nous voulons aussi – je l'ai dit tout à l'heure – avoir une politique de tarification qui soit
1861 différente. Et nous voulons aussi l'intermodalité, ne pas opposer les types de transport les uns aux autres. C'est le bon moyen de
1862 transport au bon endroit. Et ne pas opposer les uns aux autres. Moi, je ne suis pas celui qui oppose le TGV au reste. Il y a un
1863 complément sur le territoire. Ils ont des fonctions différentes. Il faut permettre de les développer.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1864 Sur le contrat de plan, c'est vraiment très dur de revenir en arrière, parce que comme cela a été dit par Monsieur AMOURA, nous
1865 sommes dans un système de contractualisation, où effectivement c'est l'électrification qu'il faut faire. Et c'est bien l'électrification sur
1866 toute la longueur. Je note bien, et je l'avais dit à chaque fois – je suis content que ce soit ressorti – que ce n'est pas l'électrification qui
1867 fera gagner du temps parce que nous roulerons plus vite. C'est un autre sujet que nous verrons. Donc, faisons ce contrat de plan. Moi,
1868 j'intègre la demande des 240 millions.

1869 Et je voudrais dire une chose, c'est que jusqu'à présent nous n'avons rien demandé ni au département ni aux communes. C'est
1870 financé par l'État et la région uniquement. Et si vous voulez ouvrir la boîte pour aller plus vite, pour faire du financement de
1871 régénération... j'ai entendu que vous étiez ouverts. Je prends cette ouverture comme étant une bouffée d'oxygène ! Le département
1872 de Saône-et-Loire notamment participe à la régénération des voies entre Paray-le-Monial et Lamure-sur-Azergues. Et là, Rhône-Alpes
1873 fait la différence.

1874 Je pense que ce sujet a permis – et je vous remercie d'avoir clarifié un peu les choses sur le projet lui-même, c'est bien l'électrification
1875 de toute la ligne entre Chagny et Nevers. Et comme tu l'as dit, c'est vraiment le chaînon manquant. Et c'est pour cela qu'au niveau
1876 européen, cela peut être aidé. Il y a un autre sujet qu'il faudra traiter, mais je pense qu'il ne faut pas trop perturber actuellement ce
1877 contrat de plan. Ce que nous voulons, avec la présidente Marie-Guite Dufay, c'est que les engagements de l'État soient tenus, parce
1878 que malheureusement il y a un peu d'argent annoncé, mais qui n'est pas forcément pris. Et si nous prenons le moindre retard sur
1879 chacun de nos projets – Abdelkrim peut en témoigner... je tiens à ce que nous tiennent ces délais-là, parce que si nous prenons du
1880 retard, c'est un autre qui vient derrière. Et ce qui est important aussi, c'est d'avoir cette globalité du projet, pour qu'il n'y ait pas de
1881 rupture à un moment donné de l'enchaînement de ce projet-là. Et sur un deuxième contrat de plan, nous pourrions continuer et
1882 avancer.

1883 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1884 Je vous remercie. Là, vous avez les prochaines dates. Je vous signale que des ateliers sont dédiés à cet aspect de coût, de contrat de
1885 plan, de soutenabilité financière. Une réunion le 27 janvier à Dijon. Mais avant, nous aurons les ateliers fret et les ateliers des effets de
1886 la modernisation, donc électrification, mise à gabarit, GSMR, sur la ligne. Vous pouvez voir également les dates sur le site internet.
1887 Vous pouvez aussi poser des questions sur le site internet, laisser des avis ou des commentaires. Mais retenez déjà ces dates.

1888 Je remercie toutes et tous d'avoir été là et je vous donne rendez-vous au prochain rendez-vous. Merci et bonne soirée.