



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

# Projet de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)

DÉBAT PUBLIC

## VERBATIM DE LA CONFÉRENCE-DÉBAT

Thème : Le projet Voie Ferrée Centre Europe Atlantique à la lumière des enjeux de la politique du fret ferroviaire nationale

Paris, le 9 janvier 2017, 19 h à 21h30

### En tribune

#### Commission particulière du débat public :

Ilaria CASILLO, présidente  
Dominique HOESTLANDT, membre  
Marc d'AUBREBY, membre

#### Maîtrise d'ouvrage

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

#### Intervenants

Hervé de TRÉGLODÉ, ingénieur général des mines  
François COMBES, directeur du laboratoire SPLOTT  
Jacques COUTOU, gérant du corridor de fret Atlantique

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1 Début de la réunion à 19h15

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

3 Bonsoir à tous et à toutes. Merci d'être venus à cette conférence-débat liée à la question du fret par rapport au projet  
4 Voie Ferrée Centre Europe Atlantique. Le débat de ce soir rentre dans le cadre du dispositif prévu à l'intérieur du débat  
5 public qui concerne ce projet Voie Ferrée Centre Europe Atlantique. Je vais vous présenter rapidement comment va se  
6 passer la soirée. Avant de ce faire, je vous signale que la conférence-débat de ce soir va être retransmise en direct sur le  
7 web. On aura aussi la possibilité de recevoir au fur et à mesure des questions de la part des internautes qui vont nous  
8 suivre sur Internet. On essaiera d'injecter un peu ces questionnements qui viennent d'Internet tout au long de notre  
9 débat. On va avoir un certain nombre d'interventions qui vont nous aider à bien cerner cette question.

10 Tout d'abord, je voudrais juste partager avec vous pourquoi on a décidé de faire une conférence-débat sur cette  
11 question-là à Paris alors que nous organisons un débat public sur un projet qui devrait se faire – s'il se fait – en  
12 Bourgogne – Franche-Comté. Ce projet, comme vous allez le voir tout à l'heure – mais certains d'entre vous le  
13 connaissent très bien –, touche plusieurs échelles et plusieurs dimensions. Il prévoit la réalisation de plusieurs  
14 aménagements. Chaque aménagement touche à une fonctionnalité particulière. Ce soir, nous n'allons pas débattre du  
15 projet dans sa généralité, dans sa totalité, dans son volet fret et dans son volet voyageur. On va beaucoup se concentrer  
16 sur le volet fret du projet et sur les aménagements qui sont associés à cette fonctionnalité du transport de marchandises.  
17 Pourquoi nous avons voulu démarrer la réflexion sur cette dimension du projet par l'échelle nationale à Paris ? Parce que  
18 la réalisation de la modernisation de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique – donc l'électrification, la mise à gabarit, la  
19 réalisation de système GSM-R, dans l'esprit du maître d'ouvrage, devraient permettre de créer une transversale qui relie  
20 la façade atlantique au centre de l'Europe, qui décongestionne le sud de Paris, qui favoriserait l'augmentation du fret  
21 national pour le dire vite. Notre rôle, ce soir, est de comprendre, à une échelle nationale, d'où la nécessité de réaliser une  
22 conférence à Paris pour avoir un peu de recul et questionner la pertinence de ce projet à l'échelle nationale. Est-ce que  
23 ce projet, oui ou non, comme il est déclaré par le maître d'ouvrage, aurait les bénéfices escomptés à plusieurs échelles ?  
24 Le débat de ce soir nous permet d'aborder cette question de manière générale. Les résultats du débat de ce soir seront  
25 réinjectés au niveau régional au travers d'ateliers que l'on réalisera sur le territoire pour interroger d'autres types  
26 d'aspects qui concernent le volet de fret par rapport à ce projet.

27 Donc, le débat de ce soir sera animé par un membre de la commission particulière, Dominique HOESTLANDT, qui va se  
28 présenter tout à l'heure. Il fera le relais et il animera un peu les débats entre vous, qui fera le relais entre les différentes  
29 interventions. Et nous avons décidé de poser le cadre à travers trois types d'intervention. La première fait un peu une  
30 photographie de l'état des lieux de la stratégie et de la politique de fret ferroviaire en France. Une deuxième intervention  
31 nous donne à voir les résultats des conclusions de la Conférence ministérielle sur la relance du fret, conférence dont la  
32 pratique a démarré en 2013 parce que le gouvernement avait justement démarré cette série de conférences pour  
33 réfléchir à une relance du fret. Et vous allez aussi entendre la présentation du projet par le maître d'ouvrage qui se  
34 concentrera vraiment sur cette question-là, c'est-à-dire sur la question de la fonctionnalité du fret et les aménagements  
35 associés. Et ensuite, on essaiera de resituer ce projet et de montrer sa place l'intérieur des corridors européens de  
36 transport. Et puis, on aura bien entendu un échange de la salle qui sera nourri et rythmé par Dominique HOESTLANDT.  
37 Ces quatre éléments nous ont paru essentiels pour poser avec vous le cadre de ce débat.

38 A priori, il y avait un premier intervenant qui devait démarrer, mais qui n'est pas encore là. Je passe de toutes les  
39 manières la parole à Dominique qui évaluera s'il faut démarrer par une autre présentation ou pas. Je vous ai signalé que  
40 le débat est sur Internet. Donc, n'hésitez pas, lorsque vous prenez la parole, à prendre le micro et à bien préciser votre  
41 nom et votre organisation de provenance parce que tout est enregistré. Je vous remercie et je vous souhaite un débat  
42 intéressant ce soir.

43 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

44 Merci Ilaria. Je me présente, Dominique HOESTLANDT. Je suis membre de la commission nationale du débat public et  
45 membre de la commission particulière du débat public. Il se trouve que mon passé professionnel – je viens de l'industrie  
46 et des matériaux de construction – m'a amené à être un chargeur à titre professionnel, en l'occurrence des granulats et  
47 des différents minéraux, et donc un utilisateur du fret. L'animation pour moi va se borner à laisser la parole aux uns et  
48 aux autres. Dans la salle, vous êtes un public de connaisseurs. Mais comme l'a dit Ilaria, nous sommes en direct sur le  
49 web et je pense qu'un certain nombre de personnes qui nous regardent ne sont pas forcément de bons connaisseurs du  
50 fret. C'est la raison pour laquelle je vais tout de suite passer la parole à Hervé de TRÉGLODÉ pour qu'il nous fasse le  
51 point sur la 5<sup>e</sup> Conférence du fret ferroviaire, en lui donnant comme consignes habituelles les 15 minutes de présentation.

52 **Hervé de TRÉGLODÉ, ingénieur général des mines**

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

53 Merci beaucoup.

54 *Problème de fonctionnement du diaporama.*

55 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

56 Si cela pose autant de problèmes, nous avons François COMBES qui vient de nous rejoindre et qui faisait un bref  
57 panorama, en 15 minutes aussi, des stratégies de fret. Est-ce qu'on lance les diaporamas ?

58 **Hervé de TRÉGLODÉ, ingénieur général des mines**

59 Voilà, merci beaucoup. Je commence par me présenter. Je suis Hervé de TRÉGLODÉ. Je suis fonctionnaire, membre  
60 permanent au CGEDD, le Conseil général de l'environnement et du développement durable qui est une inspection placée  
61 auprès des ministres chargés de l'écologie et des transports. Notre mission est de conduire des études, des expertises,  
62 des inspections à la demande, soit de Mme Ségolène ROYAL, soit de M. Alain VIDALIES. Dans le cadre de missions  
63 confiées par le ministre chargé du transport ou le secrétaire d'État chargé du transport, j'ai eu personnellement l'occasion  
64 de travailler plusieurs fois pour la Conférence sur le fret ferroviaire qui vous a été présentée, il y a un instant, et qui a été  
65 instituée non pas par le présent ministre, mais par son prédécesseur, pour mieux connaître et mieux accompagner et  
66 mieux inciter au développement du fret ferroviaire en France et prendre des mesures, soit de la part de l'État, soit de la  
67 part des établissements publics, notamment la SNCF, pour permettre ce redressement. Il y a eu 5 séances. La dernière  
68 était le 6 octobre 2016. Et bien entendu, entre les séances, il y a un gros travail qui est effectué par les uns et par les  
69 autres, par exemple par moi-même sur deux sujets sur lesquels j'ai eu l'occasion de travailler : le soutien public au fret  
70 ferroviaire, c'est-à-dire toutes les aides, soit de l'État, soit des collectivités territoriales, soit de l'Union européenne pour  
71 favoriser le redressement du fret ferroviaire ; la dernière mission que j'ai accomplie concernait l'innovation dans le  
72 domaine du fret ferroviaire, que ça concerne le fret ferroviaire ou les gestionnaires d'infrastructure. Actuellement, pour  
73 terminer cette présentation de moi-même, on vient de me confier une mission concernant la programmation des  
74 investissements sur les accès français au tunnel de base de Lyon-Turin, accès français qui sont particulièrement  
75 importants dans le cadre du développement du fret ferroviaire.

76 Les difficultés et les causes du déclin français. D'abord, le déclin, le mot n'est pas trop fort puisque quand on regarde les  
77 choses avec recul depuis la guerre, le trafic a beaucoup augmenté jusqu'en 1975 et à peu près régulièrement. Hélas, il  
78 est en diminution en volume, c'est-à-dire en tonnes-kilomètres depuis 1975. Il était à l'époque d'environ 75 milliards de  
79 tonnes-kilomètres : il est aujourd'hui aux environs de 30 ou 35 tonnes-kilomètres. Ce déclin peut se voir aussi lorsque l'on  
80 compare aux autres pays, notamment le plus grand des pays à cet égard, c'est-à-dire l'Allemagne. Aujourd'hui, la  
81 situation est aussi difficile sur le plan financier pour les entreprises ferroviaires, soit l'entreprise ferroviaire principale,  
82 c'est-à-dire SNCF Mobilités, un des trois établissements publics qui constituent le groupe public ferroviaire, soit pour les  
83 nouvelles entreprises ferroviaires qu'on appelle parfois les entreprises alternatives qui se sont développées depuis  
84 l'ouverture à la concurrence, vers 2005 et 2006.

85 Les causes : d'innombrables rapports ont été publiés sur les causes. Je crois qu'on peut les résumer en 5 points.  
86 D'abord, c'est la faiblesse de la demande intérieure en transports massifs. Bien sûr, le fret ferroviaire est capable de faire  
87 du transport non massif, mais c'est plus difficile et c'est beaucoup plus exigeant. Le cœur, c'est les transports qu'on  
88 appelle massifs, c'est-à-dire ceux qui viennent en particulier des ports ou de l'industrie lourde, et qui se sont développés,  
89 de ce point de vue-là, moins vite ou qui ont même décliné. Le deuxième point, c'est la concurrence du transport routier :  
90 malgré ses inconvénients, notamment au plan environnemental, il reste extrêmement dynamique et, année après année,  
91 décennie après décennie, on le voit capable d'innover et de gagner chaque année en productivité. Et puis, c'est  
92 l'insuffisance en matière de fiabilité et de qualité – j'y reviendrai, c'est le point central –, qu'il s'agisse des circulations au  
93 jour le jour des trains de fret ou qu'il s'agisse de la préparation des circulations, ce qu'on appelle la préparation des  
94 sillons, c'est-à-dire des futures circulations ferroviaires. Et puis, on a aussi encore, malgré le travail de l'Union  
95 européenne, beaucoup d'obstacles à la circulation des trains internationaux, malgré la création de corridors. Nous en  
96 parlerons beaucoup tout à l'heure. Il reste encore beaucoup d'obstacles, que ce soit des obstacles techniques, des  
97 obstacles administratifs, juridiques, etc. Et puis, la dernière cause, c'est l'insuffisance de la productivité. Sur cette  
98 question, il faut d'abord saluer l'effort constant et de longue haleine des entreprises ferroviaires pour gagner en  
99 productivité, que ce soit, encore une fois, l'entreprise qui effectue le plus gros des trafics, c'est-à-dire la SNCF qui a à peu  
100 près 60 % ou un peu plus du trafic, ou des nouvelles entreprises ferroviaires. Il y a des quantités d'idées nouvelles qui  
101 permettent de gagner en productivité. Il y a aussi la simplification des structures à l'intérieur de chaque entreprise  
102 ferroviaire. Et il y a aussi des innovations, bien qu'elles soient encore trop rares. Je vous ai dit tout à l'heure que j'avais  
103 accompli une mission sur les innovations : elles sont encore malheureusement trop rares, cela étant dû aux difficultés  
104 économiques ou financières du secteur. Mais il faut quand même noter ce qui a permis d'aider le fret ferroviaire : le



# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

105 cadencement des horaires, les trains longs ou doubles, des wagons plus silencieux, l'augmentation des gabarits qui  
106 permettent de faire circuler des trains plus volumineux et puis l'autoroute ferroviaire, c'est-à-dire le transport de camions  
107 ou de semi-remorques sur des trains, comme on le fait entre le sud de la France et le Luxembourg ou pour le passage  
108 des Alpes.

109 La hausse de la productivité, elle sera aussi facilitée par d'autres mesures que je présente dans ce cadre. Il y a d'abord  
110 les mesures qui concernent la rationalisation de la production dans les entreprises ferroviaires. Il y a des mesures qui  
111 concernent les installations ferroviaires, c'est-à-dire les voies ferrées, la modernisation des voies ferrées, notamment les  
112 voies ferrées terminales, celles qui arrivent tout près des entreprises qui expédient les marchandises. Et puis, il y a la  
113 simplification des normes, des standards, qui, au fil des années et des décennies, alourdissent le fonctionnement de  
114 l'ensemble du système ferroviaire et qui pénalisent tout particulièrement le transport du fret. Et il y a aussi la réalisation  
115 d'infrastructures nouvelles, notamment celle dont nous parlons aujourd'hui ou bien celle dont je vous ai parlé en me  
116 présentant, c'est-à-dire la construction de tunnel permettant des circulations très productives entre la France et l'Italie.

117 Le point suivant, c'est les sillons. On ne peut pas tenir une réunion sur les circulations de fret, sur les difficultés du fret,  
118 sans parler des sillons, c'est-à-dire de la préparation des circulations dans un an, dans deux ans. Les circulations de train  
119 de fret sont pénalisées par la façon dont cela est organisé. Les trains de voyageurs, souvent, sont tracés un peu en  
120 priorité, même si plusieurs mesures ont été prises au cours des années passées pour que l'un ne soit pas prioritaire par  
121 rapport aux autres. Mais, de fait, il est plus difficile de prévoir une circulation de fret, notamment un long parcours d'un  
122 point à l'autre du territoire, pour diverses raisons. La première raison présentée, c'est l'importance des travaux de  
123 rénovation, car le réseau est vieux – vous le savez, on le répète sans cesse – : il exige impérativement des  
124 investissements de très grande hauteur. Trois chiffres le montrent. On faisait 1 Md€ d'investissement pour le  
125 renouvellement, simplement pour faire du gros entretien, il y a 10 ans. Maintenant, c'est 2,5 Md€, et bientôt, il est prévu  
126 d'en faire 3 Md€. Pour faire ces travaux, il faut arrêter les circulations, il faut arrêter tous les trains, notamment ceux de  
127 fret, ce qui rend difficile la progression des acheminements. Et puis, il y a la gestion informatique de cet ensemble : cet  
128 ensemble est compliqué. Il y a la demande des entreprises ferroviaires : « Je veux faire un train dans un mois.  
129 Finalement, je ne le fais pas. Je vais faire autrement. » Donc, ça fait beaucoup de demandes, beaucoup de réponses,  
130 beaucoup de modifications. Tout ça est un ensemble très complexe qui nécessite un excellent outil informatique qui  
131 n'existe pas encore complètement aujourd'hui. Il est en cours de modernisation. Le nouveau système qui est en  
132 préparation, en déploiement au sein de SNCF Réseau sera complètement opérationnel en 2019 seulement. Dernier  
133 point, il faut connaître très tôt, c'est-à-dire plusieurs années à l'avance ce dont a besoin le fret. C'est quelque chose de  
134 très important. À ce moment-là, on peut prévoir : « Dans deux ans, je m'arrangerai pour que vous ayez 10 possibilités de  
135 circulation entre Le Havre et Paris ou entre Lille et Marseille. » Ça peut répondre aux besoins d'une partie du fret, mais le  
136 fret a aussi besoin de sillons un peu de dernière minute : une entreprise a un marché tout d'un coup, dans un mois il faut  
137 un deuxième train. Il faut à la fois de la programmation, c'est ce qui garantit la qualité, mais il faut aussi de la réactivité.

138 Et puis, il y a la gestion au jour le jour, c'est-à-dire le train qui part dans une heure ou le train qui est parti il y a une heure.  
139 C'est ce qu'on appelle la gestion opérationnelle des circulations qui reste très difficile. Quand on regarde les statistiques  
140 sur les circulations, il y a beaucoup de retards, bien plus que les trains de voyageurs, ce qui désorganise la production  
141 des entreprises. Une entreprise attend son train à 16 heures. Les équipes sont là, elles sont prêtes à décharger le train et  
142 le train arrive trois heures plus tard, et la journée est perdue et tout est renvoyé au lendemain. Des travaux très  
143 importants sont en cours en ce moment pour moderniser cet outil de suivi des circulations, de gestion au jour le jour, de  
144 lutte contre les difficultés qui peuvent se présenter à tout instant. C'est ce qu'on appelle le grand projet de commande  
145 centralisée du réseau, la CCR dans son jargon. Il est en cours, mais il va prendre de nombreuses années et il implique  
146 des milliards d'euros d'investissement. En attendant, il faut moderniser les procédures et les comportements des uns et  
147 des autres de manière à fluidifier cette circulation. C'est le projet que mène SNCF Réseau et qui s'appelle  
148 « Modernisation de la gestion opérationnelle des circulations ».

149 J'en viens maintenant à la conclusion. C'est un panorama assez rapide que j'ai voulu vous présenter sur les forces et les  
150 faiblesses du fret ferroviaire. J'insiste sur toute l'attention que toutes les parties prenantes ont eue pendant les  
151 conférences sur le fret ferroviaire, présidées par le ministre. Je peux vous dire que j'ai senti, auprès de tous les  
152 participants et de toutes les parties prenantes, beaucoup de volonté, beaucoup d'enthousiasme pour redresser la  
153 situation, même si les difficultés sont importantes. En conclusion, je dirais que nous avons d'une part le pessimisme de la  
154 raison, parce que c'est vrai que la situation est difficile, c'est vrai que cette année 2016 a été particulièrement difficile  
155 pour les entreprises ferroviaires, notamment il y a eu moins de chargements en produits agroalimentaires et il y a eu des  
156 grèves au cours du premier semestre. Donc, la situation financière est difficile. Vous avez lu dans la presse qu'une des  
157 grandes entreprises ferroviaires alternatives avait décidé de réduire l'emploi dans son entreprise. Donc, c'est vrai  
158 qu'aujourd'hui, à janvier 2017, la situation n'est pas facile. Mais il y a aussi l'optimisme de la volonté, c'est-à-dire un

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

159 grand volontarisme de toutes les parties prenantes, à commencer par l'Union européenne, les différents états – je parlais  
160 tout à l'heure de Lyon et Turin : c'est vrai pour l'Italie, c'est vrai pour la France – de redresser les choses. Des motifs  
161 d'inquiétude : oui, du côté de l'atonie des ports et des industries, la hausse des coûts unitaires, la faiblesse de  
162 l'innovation, l'impact des travaux d'infrastructure. J'ai beaucoup insisté sur ce point. Mais il y a aussi beaucoup de motifs  
163 d'espoir. Ce sont les engagements politiques et financiers – ce que je vous ai dit en termes rapides, c'est que ce sont  
164 souvent des milliards d'euros. Des efforts d'efficacité de la part des entreprises ferroviaires : il y a aussi beaucoup  
165 d'entreprises ferroviaires qui se sont lancées dans la bataille et qui fondent beaucoup d'espoir. Et donc, ce dynamisme  
166 des entreprises alternatives joint au dynamisme renouvelé de la SNCF permet de fonder, je le pense, des motifs d'espoir.

167 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

168 Merci beaucoup pour votre respect absolument ferroviaire d'un horaire imposé. Je vais maintenant, sans attendre, passer  
169 la parole à François COMBES qui va nous dresser un portrait des stratégies en matière ferroviaire, de façon un peu plus  
170 générale.

171 **François COMBES, directeur du laboratoire SPLOTT**

172 Merci beaucoup. Effectivement, je vais vous parler pendant une petite quinzaine de minutes d'éléments qui viennent plus  
173 de la logistique pour éclaircir rapidement et de façon très grossière ce qu'on peut attendre d'un projet ferroviaire pour le  
174 transport de marchandises, en tout cas quels services cela rend aux entreprises derrière. En un mot, juste avant, je me  
175 présente : François COMBES, directeur du laboratoire SPLOTT (Systèmes productifs, Logistique, Organisation des  
176 Transports, et Travail) à l'IFSTTAR, depuis 5 jours, jeune directeur. L'IFSTTAR est un établissement public de recherche  
177 de notre ministère de l'environnement.

178 Je vais commencer par une banalité en disant que le transport de marchandises est une activité économique. C'est une  
179 activité économique importante qui prend de la place dans l'économie française. C'est une économie dérivée surtout,  
180 c'est-à-dire qu'on ne transporte pas des marchandises pour le plaisir de les bouger à droite ou à gauche. Ça fournit un  
181 service : en général, systématiquement, quand il y a du transport de marchandises, c'est que derrière, il y a des  
182 opérations qui sont fournies qui, elles, vont aboutir soit par de la fourniture de biens, soit par de la prestation de services  
183 à une valeur ajoutée auprès d'un client. En d'autres termes, le transport de marchandises, c'est une brique dans ce qu'on  
184 appelle la logistique. La logistique – j'en offre une définition très simple –, c'est une fonction économique dont l'objectif  
185 est de faire parvenir les biens et services au bon endroit, au bon moment. Pour se représenter ça un peu concrètement, il  
186 y a trois grandes catégories de clients. La première, c'est pour un client qui est lui-même producteur : typiquement, une  
187 entreprise qui va se fournir pour fabriquer quelque chose qu'elle va elle-même fournir à un autre client. La deuxième  
188 catégorie est le client final, nous-mêmes, les gens. La dernière catégorie est celle des déchets, peut-être un peu à part  
189 parce que ce n'est pas le même type de prestation. En fait, cette segmentation est un peu artificielle parce que, de toute  
190 façon, toutes les chaînes logistiques, *in fine*, servent les clients finaux, c'est-à-dire nous-mêmes. L'entreprise qui elle-  
191 même va se fournir pour fabriquer un bien qu'elle va ensuite acheminer vers un client, elle va définir les conditions dans  
192 lesquelles ses biens doivent être acheminés et livrés en sachant qu'il y a plusieurs étapes et qu'au bout de la chaîne  
193 logistique, il va y avoir quelqu'un, une personne qui, elle, va avoir certaines exigences sur la façon dont elle va vouloir  
194 que les biens soient acheminés chez elle. C'est pareil pour les déchets, à part que c'est dans l'autre sens : les gens vont  
195 vouloir que les déchets soient évacués le plus efficacement possible.

196 La performance logistique, ce n'est pas tout à fait exactement du transport de marchandises. C'est intéressant d'en fixer  
197 les variables. Ça fonctionne pour les gens comme vous et moi comme pour les marchandises. Une des premières  
198 choses que l'on demande, c'est de la précision. Quand on a dit qu'on allait livrer quelque chose à un endroit donné et à  
199 un moment donné, on s'attend à ce que ça se passe comme prévu. On veut aussi de la fiabilité, c'est-à-dire, quand on  
200 s'est engagé sur un horaire, qu'il n'y ait pas de retard, pas de perte, que ça n'oblige pas la personne qui va réceptionner  
201 la marchandise à fournir un effort pour bénéficier du bien ou du service qu'elle a demandé, ou bien qu'elle renonce à s'en  
202 servir dans les conditions dans lesquelles elle le souhaitait. Une troisième qualité importante, c'est la flexibilité. C'est  
203 permettre à un chargeur ou à un client de demander à se faire livrer sans s'engager six mois à l'avance sur la nature du  
204 bien, sans s'engager sur la date de la livraison, etc. Plus on offre de flexibilité à un client d'une chaîne logistique, plus la  
205 logistique comme fonction apporte de la valeur au client. Donc, évidemment, c'est mieux pour le transporteur en face de  
206 s'engager sur les ressources et moyens qu'il va mettre en face plusieurs mois à l'avance : c'est un peu compliqué de  
207 faire la synthèse côté transport et les exigences côté client. La rapidité, évidemment, mais pas pour soi : pour des raisons  
208 assez compliquées, mais qui sont globalement dues au fait que contrôler une chaîne logistique efficacement, c'est assez  
209 exigeant et compliqué. Si on met dans toutes les étapes d'une chaîne logistique des briques qui correspondent au  
210 transport de marchandises et qui sont coûteuses en temps, au-delà du fait que ça immobilise de la marchandise, qu'il y a  
211 des marchandises qui se périment, qui ne se prêtent pas très bien au fait que le transport dure longtemps, ça enlève

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

212 aussi de la flexibilité à la personne qui gère la gestion de la chaîne logistique. Je vais prendre un exemple assez  
213 caricatural : avec le transport aérien, on peut faire traverser la planète à des marchandises en 2 ou 3 jours ; avec le  
214 transport maritime, ça va prendre 2 mois. En 2 ou 3 jours, le transport coûte cher, mais si on s'est trompé sur les  
215 quantités, c'est assez facile de réparer. Quand on transporte sur 2 mois, on va s'engager sur une quantité, on va  
216 l'envoyer. Et puis après pendant 2 mois, le monde va évoluer et si pendant ces 60 jours, on s'est rendu compte que ces  
217 quantités n'étaient pas bonnes, elles sont parties, c'est trop tard. C'est pareil, à une moindre mesure, pour le transport  
218 terrestre à l'échelle d'un territoire. On demande aussi de la simplicité : plus c'est clé en main, plus ça a de valeur pour la  
219 personne qui commande les marchandises. De la sécurité : il faut que les marchandises arrivent dans un état qui fait  
220 qu'on peut les utiliser. Et puis de la traçabilité, ça aussi, c'est une question d'adaptabilité. La traçabilité, ça fait qu'un  
221 retard ne coûte pas aussi cher que si on n'a pas l'information. Globalement, ça donne des options aux gens quand il y a  
222 un problème. On leur dit : « Attention, la marchandise va arriver en retard, votre livraison va arriver en retard. Elle va  
223 arriver dans tant de jours alors que c'était prévu dans tant de jours. » C'est plus facile pour la personne de prendre des  
224 solutions correctives que si, le jour où ça doit arriver, il n'y a rien qui arrive et qu'on ne sait pas si ça va arriver l'après-  
225 midi ou dans 6 jours ou bien jamais.

226 La fonction logistique traverse toutes les entreprises. C'est partout, dans l'économie, ça va au-delà des entreprises, ça  
227 nous concerne aussi nous-mêmes. On en fait sans le savoir quand on remplit le frigo, quand on décide combien de  
228 mètres carrés on va mettre dans la maison pour ranger des choses ou si on veut plutôt faire ses courses fréquemment,  
229 etc. C'est transversal aux territoires : je reviendrai là-dessus, c'est assez important et ça rend compliquée l'évaluation  
230 d'un projet de transport ferroviaire en particulier ou de n'importe quel transport, aux échelles géographiques aussi. Il y a  
231 vraiment des questions logistiques qui sont très locales et des questions logistiques à des échelles planétaires.

232 Je voulais proposer cette segmentation-là. Elle me paraît intéressante pour voir à quel point la logistique traverse un peu  
233 tout. C'est assez basique. Quatre catégories. Ça permet quand même de renvoyer à des questions. Pour quelqu'un qui  
234 est sur un territoire donné, qui doit se poser des questions : « Est-ce que je vais financer un projet ? Est-ce que je vais  
235 autoriser que des entrepôts s'installent ici ou là ? Est-ce qu'il va y avoir des zones d'activité ? Etc. », on est quand même  
236 sur un périmètre géographique qui est délimité. Or, la logistique, ça traverse dans tous les sens. Cette segmentation a  
237 l'intérêt au moins de sérier ce qui se passe sur le territoire. Déjà, il y a la logistique endogène, celle qui va rendre service  
238 aux entreprises sur le territoire. Donc, on améliore les transports, ça améliore la logistique, c'est mieux pour les  
239 entreprises. On attend peut-être un gain à cet endroit-là. La logistique exogène, c'est plutôt le territoire qui contient des  
240 entreprises qui font de la logistique et qui souhaitent apporter de la valeur à des clients qui se trouvent ailleurs. Ça fait  
241 partie d'une stratégie régionale – ou peu importe l'échelle territoriale – de se dire « On va être une région forte en  
242 logistique à l'échelle nationale ou internationale », et derrière de tenter de développer la stratégie économique qui va aller  
243 avec. La troisième, on la connaît tous bien, c'est la logistique urbaine. Celle-là, elle est extrêmement importante parce  
244 que l'aboutissement de toutes les chaînes logistiques, c'est nous et nous, la plupart d'entre nous, nous vivons en ville.  
245 Donc, il n'y a pas de logistique qui n'arrive pas en ville à un moment donné. Et puis, il y a quand même un cadre  
246 compliqué, c'est cher, ce n'est pas facile, on est face à des clients finaux qui sont des clients extrêmement exigeants. Et  
247 quand on pollue, on pollue là où tout le monde habite. Donc, c'est beaucoup plus compliqué que quand on pollue en rase  
248 campagne. Et puis, la logistique internationale, voire intercontinentale qui est très importante aussi, mais sur un tout autre  
249 aspect. Globalement, est-ce que les entreprises sur un territoire régional ou national ont un bon accès aux marchés  
250 internationaux, à la fois pour se fournir – parce que si on ne peut pas se fournir dans de bonnes conditions, on a une  
251 activité économique qui est très compliquée – et en face pour fournir soi-même, c'est-à-dire que si on n'a pas accès aux  
252 marchés internationaux pour vendre, la valeur, du point de vue des clients que l'on souhaiterait atteindre, est très faible.

253 Alors, qu'est-ce que ça donne, tout ça, au niveau du transport de marchandises ? On retrouve un peu les critères que j'ai  
254 listés tout à l'heure. Là où les personnes qui sont en charge d'organiser une logistique dans une entreprise ou dans un  
255 ensemble d'entreprises qui s'organisent les unes avec les autres, elles vont demander à leur transporteur des prestations  
256 qui permettent de fournir ces niveaux de flexibilité, de coût, de rapidité, etc. qui vont permettre à la fonction logistique  
257 d'assurer le niveau de qualité qui sera utile aux clients de l'entreprise. On se retrouve dans tous les cas dans un système  
258 compliqué. Les solutions sont très diverses en fonction des filières, des entreprises, des produits, etc., mais on se  
259 retrouve à peu près systématiquement dans un triangle de contraintes assez dur. D'une part, on veut de la performance,  
260 c'est-à-dire rapidité, fiabilité, sécurité, etc., quelque chose de parfait qui marche très bien. Flexibilité, c'est-à-dire que le  
261 chargeur, l'entreprise ou nous-mêmes en tant que client final d'une livraison, nous souhaitons que tout se passe  
262 parfaitement bien sans que nous-mêmes ayons la nécessité de nous engager sur quoi que ce soit, c'est-à-dire qu'on ne  
263 veut vraiment pas s'engager sur les volumes, etc. Donc, une performance très élevée. Évidemment, en face de ça, on  
264 veut le coût le plus faible possible parce que tout cela est très tendu par la concurrence, etc. Et puis, le transport de  
265 marchandises, en particulier dans la logistique, génère des impacts très forts. Donc, voilà, il y a un triangle de contraintes



# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

266 parmi lesquelles il faut jouer : performance, coûts, impacts. C'est un peu le prisme par lequel on va regarder si un projet  
267 de transport vaut le coût ou pas. Est-ce qu'il apporte de la valeur ? Combien il coûte ? Est-ce qu'il génère des impacts ?  
268 Est-ce qu'il économise des impacts ailleurs ? Donc, à propos d'un projet de transport, c'est difficile de répondre  
269 quantitativement et spécifiquement à toutes ces questions, mais il faut se demander ça : à quelle logistique le projet de  
270 transport va servir ? À quelle filière derrière ? Quelle valeur ça va apporter ? Compte tenu de la durée de vie du projet, il  
271 faut se poser ces questions dans le temps : est-ce que ces filières sont stables ? Est-ce qu'elles sont en croissance ?  
272 Est-ce qu'elles vont plutôt moins bien ? Etc.

273 J'apporte quelques éléments moins précis que l'exposé précédent sur le transport ferroviaire dans tout ça. Le transport  
274 ferroviaire, on l'attend fortement sur ses performances environnementales, mais pas seulement. Ce que l'on peut dire,  
275 déjà, pour faire très simple, c'est que le transport ferroviaire a sa place, mais ce n'est pas une place qui satisfait  
276 énormément de monde. Le problème, c'est qu'il est adapté aux flux massifs. Les wagons sont de gros véhicules qui ont  
277 une capacité forte et qu'il est efficace de transporter à plusieurs. C'est facile quand il y a beaucoup de marchandises  
278 qu'on peut transporter ensemble. Malheureusement, ce n'est pas parce qu'il y a 80 camions qui roulent en parallèle d'une  
279 ligne ferroviaire que ça veut dire qu'il aurait été facile de faire un train qui se déplace dans la même direction.  
280 Globalement, aujourd'hui, on a des flux de marchandises qui sont de plus en plus dispersés, au sens où les produits, et  
281 en particulier les produits que l'on consomme, mais pas seulement, le nombre de références de ces produits, la diversité  
282 qui est offerte aux consommateurs finaux se sont vraiment accrues de manière tendancielle depuis longtemps et cela  
283 continue. D'autre part, ce que l'on peut appeler le cycle de vie commerciale des produits, c'est-à-dire le temps qui va se  
284 passer entre le moment où les designers se mettent devant le tableau blanc en disant « Qu'est-ce qu'on va faire ? » et le  
285 moment où c'est mis en vente et le moment où c'est retiré de la vente, ça aussi, cela s'est beaucoup raccourci avec le  
286 temps. Cela fait des chaînes logistiques qui sont très éclatées, très dispersées. Et le problème, c'est que pour faire vivre  
287 un mode de transport massifié et capacitaire, il faut massifier tout ça. Plus les chaînes sont fines et dispersées, plus c'est  
288 difficile de massifier. Donc, on a quand même un contexte économique global qui n'est pas évident pour le ferroviaire.

289 Les conditions de la massification, elles sont difficiles à atteindre, mais pas impossibles, mais c'est vrai que là où avant,  
290 on se disait qu'il suffisait de trouver les mines de charbon et les centrales à charbon et de mettre des trains au milieu,  
291 maintenant, il faut faire de la dentelle, il faut aller chercher partout, essayer de mettre ensemble, essayer de consolider.  
292 C'est un des rôles des opérateurs ferroviaires de proximité d'ailleurs, c'est de faire un peu la boucle finale, comme en  
293 télécommunication, pour venir remplir les trains qui, après, pourront tirer un peu plus efficacement d'un point de vue  
294 économique. Ce qui est important, pour les projets de transport de marchandises, c'est qu'il y a des points de passage où  
295 les choses sont beaucoup plus faciles qu'ailleurs : ce sont tous les points de passage obligé, ceux qui font l'interface  
296 entre le terrestre et l'intercontinental. Il y a l'aérien, mais pour le train, ce n'est pas fabuleux. Et il y a les ports. La  
297 massification, il faut voir vraiment les flux qui vont de tous les sens dans tous les sens, de point à point, sur des petites  
298 quantités. Quand il y a un port, il y a au moins une moitié du problème qui est résolu. Donc, c'est un peu plus facile de faire  
299 du ferroviaire. Sur la structure des coûts du système ferroviaire dans son ensemble, on a des coûts fixes qui sont très  
300 lourds et il faut faire un peu attention à l'équilibre de tout ça quand on le modifie, à la fois quand on décide de fermer les  
301 petites lignes : localement, ça peut paraître une solution intelligente économiquement, mais globalement ça peut secouer  
302 un peu l'équilibre du système. À l'inverse aussi, quand on décide de construire de nouvelles infrastructures ou  
303 d'engendrer de nouveaux coûts fixes, c'est quelque chose qui peut peser sur la santé globale du système. Je vais  
304 terminer en disant qu'on a une difficulté peut-être un peu particulière à la France, mais je n'en suis pas certain : il n'est  
305 pas si facile de faire coexister des trains de marchandises avec des trains de passagers, pour des raisons que je ne vais  
306 pas développer par manque de temps. Il faut avoir cela en tête dans l'examen que l'on fait d'un projet de transport de  
307 marchandises par le fer. Merci beaucoup pour votre attention.

308 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

309 Merci beaucoup, François COMBES. Juste une précision : vous avez parlé de la rapidité comme un des critères de  
310 jugement à porter sur une logistique. Il ne s'agit pas forcément de la rapidité du transport lui-même : ce n'est pas que le  
311 camion roule plus vite. C'est ce qui se joue au chargement et au déchargement, c'est-à-dire que les grands ports qui sont  
312 les plus compétitifs sont ceux qui savent débarquer en quelques heures des porte-containers de plus de  
313 10 000 containers, et ce n'est pas seulement de les mettre à quai. Il faut aussi les faire sortir du quai, autrement dire les  
314 mettre, la plupart du temps, sur des trains. Donc, c'est ça, la performance en rapidité logistique, ce n'est pas de rouler  
315 plus vite, c'est de charger ou de décharger beaucoup plus efficacement.

316 Voilà, vous avez eu un éclairage. Encore une fois, dans la salle, vous êtes de bons connaisseurs du problème, mais nous  
317 pensions à ceux qui suivent ce débat sur le web pour savoir un peu de quoi on parle quand on parle de logistique, de  
318 quoi on parle quand on parle de ferroviaire et de transport ferroviaire. Le moment est venu de passer la parole au maître

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

d'ouvrage, à Laurent MAZZUCHELLI, qui va nous expliquer en clair ce qu'est le projet VFCEA du point de vue du fret ferroviaire. Il parlera sous le contrôle attentif du directeur de SNCF Réseau Bourgogne – Franche-Comté, Abdelkrim AMOURA. Vous avez droit à un peu plus de temps, une vingtaine de minutes.

### Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau

Bonsoir à tous, je me présente, je suis Laurent MAZZUCHELLI, de SNCF Réseau. Je suis directeur du projet, rattaché à la direction territoriale Bourgogne – Franche-Comté située à Dijon. Une présentation du projet VFCEA qui va se faire en 4 grands chapitres. Tour d'abord, un rapide tour du périmètre de l'opération. Ensuite, les enjeux et les aménagements de la VFCEA, ses fonctionnalités, les caractéristiques de la ligne et les principaux aménagements techniques qui sont envisagés dans le projet. Un point sur la première évaluation socio-économique. Et puis, le calendrier.

Sur le périmètre de l'opération, un peu de cartographie. La VFCEA est un projet qui consiste à moderniser la ligne existante entre Nevers dans la Nièvre et Chagny en Saône-et-Loire. Cette modernisation consiste en l'électrification, en l'installation d'un système de communication plus moderne, type GSM-R, le traitement des passages à niveau et puis de certains ouvrages d'art. La deuxième composante du projet VFCEA concerne la réalisation d'un raccordement neuf de la ligne existante sur la ligne à grande vitesse LGV Paris-Sud-Est. Ce raccordement est prévu en gare du Creusot – Montceau – Montchanin TGV. La troisième composante est la création d'une halte d'interconnexion TER-TGV en gare du Creusot – Montceau – Montchanin. On voit ici la position de la halte qui est prévue juste en face des quais de la ligne à grande vitesse.

Concernant les enjeux et les aménagements, sur les fonctionnalités et les enjeux du projet, tout d'abord, sur les déplacements régionaux et interrégionaux de voyageurs, donc les TER, cela permettrait de proposer aux voyageurs des relations ferroviaires de bout en bout entre Tours et Dijon et des trajets un peu plus confortables, et surtout moins polluants en TER électriques. La deuxième chose, ça permettrait au territoire régional de se raccorder au réseau à grande vitesse grâce aux correspondances TGV-TER en gare du Creusot – Montceau – Montchanin TGV. Pour ce faire, il va falloir électrifier la ligne, traiter les ouvrages d'art, donc les ponts-routes qui n'ont pas le gabarit pour l'électrification, traiter les passages à niveau et puis installer le système GSM-R. Et pour la fonctionnalité de la halte d'interconnexion, il va falloir créer cette halte en face de la gare TGV et créer un raccordement pour accéder à la halte.

Sur les liaisons de voyageurs de grande distance, ça permettrait de faire évoluer la desserte des gares de l'axe Rhin-Rhône entre Strasbourg et Lyon qui sont aujourd'hui circulées par des TGV. Et puis permettre des évolutions du trajet Nantes – Tours – Lyon. C'est un raccordement un peu spécifique qui a fait simplement l'objet d'une étude technique de faisabilité. On ne s'étendra pas parce que ça n'a pas été pris en compte dans l'évaluation socio-économique. Pour ce faire, il faut électrifier la ligne, il faut traiter les ouvrages d'art existants et les passages à niveau, installer le système GSM-R et créer un raccordement.

La fonctionnalité fret, donc transport de marchandises, qui nous intéresse ce soir : proposer aux transporteurs une transversale électrifiée reliant les grands corridors Nord-Sud, offrir une alternative au passage actuel par l'Île-de-France, répondre à des besoins de transport de marchandises entre la façade atlantique et les axes Saône-Rhône et Rhin et contribuer au report modal de la route vers le rail et réduire les émissions polluantes. Les aménagements associés sont l'électrification, le traitement des ouvrages d'art et des passages à niveau et l'installation du système de communication GSM-R. Sur ce trafic de marchandises, il y a une évaluation de ce trafic qui a été faite au cours des études. Donc, les hypothèses qui ont été prises en compte à l'horizon d'une mise en service en 2025 prennent en compte la circulation d'une quinzaine de trains de marchandises sur cet axe, 15 trains aller et retour par jour, dont 2 considérés en report modal. Ça représente un volume évalué à un peu plus de 1,4 million de tonnes, dont 165 000 tonnes de volume de marchandises issues du report modal.

Une synthèse de ces enjeux fret. On la retrouve dans le dossier du maître d'ouvrage qui est disponible dans la salle, accessible sur Internet et ainsi que dans les études de trafic et socio-économiques qui sont également disponibles sur Internet. Il y a trois grands pavés. Le premier pavé sur les atouts de VFCEA pour le transport de marchandises, tel qu'on les a évalués : éviter la grande ceinture au sud de Paris qui est assez contraignante avec tout le trafic qui passe par là ; le gain de capacité en traversée Est-Ouest ; le gain de distance possible sur certaines relations directes Est-Ouest, notamment Centre-Bourgogne ; un itinéraire complémentaire au corridor n° 4 Atlantique ; des gains environnementaux en passant à la traction électrique sur cet axe. Les opportunités : les difficultés d'insertion en Île-de-France ; l'inscription de la VFCEA dans l'un des corridors européens, notamment le corridor n° 4 Atlantique ; le développement des trafics depuis les ports de la façade atlantique ; le débouché potentiel pour les projets potentiels transfrontaliers tels que le tunnel euralpin Lyon – Turin et le CFAC, le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Évidemment, il y a des faiblesses et des contraintes : un surcroît de distance sur les relations indirectes, comme le Centre et la Lorraine ; le



# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

371 partage de la capacité de circulation avec les services ferroviaires de voyageurs, comme cela a été évoqué  
372 précédemment : la difficulté d'insertion sur la ligne Paris – Lyon – Marseille, appelée PLM ; la réorganisation logistique  
373 des opérateurs ferroviaires de fret qui serait probablement nécessaire.

374 Sur les caractéristiques de la ligne, la ligne représente 160 km entre Nevers et Chagny. La vitesse nominale aujourd'hui  
375 est entre 60 et 140 km, suivant les secteurs. Il y a des zones de limitation. On peut citer au niveau du passage à niveau  
376 de Mesvres : il y a aujourd'hui un ralentissement pour des raisons de sécurité. Aujourd'hui, le gabarit ferroviaire est le  
377 gabarit GA qui est limitatif. L'itinéraire est toutefois apte à un tonnage à l'essieu de 22,5 tonnes, donc une charge D4. Il y  
378 a 90 passages à niveau sur les 160 km. Le système de communication actuel est assez limité, c'est pour ça que  
379 l'installation du GSM-R apporterait un plus. Et puis, cette ligne est constituée d'un tunnel au Creusot d'un peu plus de  
380 930 mètres de long.

381 Un point sur les installations terminales embranchées qui existent sur l'axe envers Nevers et Chagny. Il y a 8 ITE  
382 existantes. Ces ITE concernent essentiellement des installations pour de la métallurgie, pour du transport bois et pour  
383 des matériaux type carrière et granulats. Je ne vais pas tous les présenter, elles apparaissent sur la carte. Bien sûr, il y a  
384 des ITE encadrantes, notamment sur PLM entre Dijon et Chalon, et il y en a également sur le secteur de Nevers.

385 Les principaux aménagements techniques envisagés sur la ligne existante, pour le projet, avec leurs différents coûts  
386 associés : l'électrification de cette ligne en 25 000 volts pour un montant estimé dans les études préliminaires d'environ  
387 200 M€ ; l'installation du système GSM-R sur l'ensemble de l'axe pour 13 M€ ; la mise au gabarit des différents ouvrages  
388 qui représente un investissement estimé de 28 M€ ; le traitement des passages à niveau pour 19 M€. Quand on  
389 additionne tout cela, ça doit faire 263 M€. Une précision : l'électrification nécessitera l'installation de deux nouvelles sous-  
390 stations : une sous-station située à Sémelay dans la Nièvre, à peu près au milieu de la ligne, et une autre sous-station  
391 sur le secteur de Montchanin. Ce sont des secteurs propices puisque le réseau RTE ne passe pas très loin.

392 Un point sur l'évaluation socio-économique qui a été faite sur la base de deux hypothèses issues du CPER. Je rappelle  
393 que le projet est inscrit au contrat de plan État-région pour la période 2015-2020. L'hypothèse 1 consiste en  
394 l'électrification partielle entre Montchanin et Chagny. Ça représente à peu près 30 km, plus le raccordement sur la LGV  
395 au niveau de la gare du Creusot TGV, plus la création de la halte TER, ainsi que l'installation du GSM-R sur la totalité de  
396 l'axe. Il y a un investissement pour ces aménagements qui a été calculé à hauteur de 342 M€. Cela permettrait le  
397 passage de TGV Rhin-Rhône, le déplacement du hub TER en gare du Creusot TGV, la desserte de la zone Coriolis qui  
398 est une zone d'activité au niveau de la gare, la desserte de Chalon-sur-Saône directement en gare et des  
399 correspondances TGV-TER. Donc, des fonctionnalités globalement plutôt voyageurs longue distance. La rentabilité est  
400 ressortie plutôt négative, à hauteur de -230 M€. L'hypothèse 2 qui nous intéresse peut-être un peu plus ce soir concerne  
401 l'électrification complète de la ligne, sur les 160 km, et l'installation du système GSM-R sur la globalité, plus  
402 l'investissement GSM-R. Cet investissement est calculé à hauteur de 283 M€. Il permettrait d'améliorer et de développer  
403 le transport des marchandises et de faire circuler des TER électriques sur la ligne. La rentabilité socio-économique qui  
404 est ressortie des études socio-économiques est plutôt positive, à hauteur de 30 M€. On a fait le calcul également pour le  
405 projet dans sa globalité. Ce projet a été évalué, dans les études préliminaires, à un montant de 560 M€. Cela permettrait  
406 de prendre en compte toutes les fonctionnalités voyageurs longue distance, TER et le transport de marchandises. Cette  
407 rentabilité est également ressortie négative à hauteur de -118 M€. Un point de rappel, c'est que le budget VFCEA inscrit  
408 au contrat de plan État-région est d'un niveau de 247,2 M€, alors que le projet global coûte 560 M€. L'inscription de ce  
409 CPER représente environ 40 % du projet global.

410 Un point sur le calendrier avec les différentes étapes du projet. Très rapidement, nous sommes aujourd'hui sur la période  
411 du débat public. Nous sommes ici en plein débat public en 2017. À l'issue du débat public, le maître d'ouvrage devra  
412 prendre une décision, soit de poursuivre le projet, soit de l'arrêter. Cette décision doit être prise à l'été 2017, dans 6 mois.  
413 Derrière, dans l'hypothèse où la décision va dans le sens d'une continuité du projet, il y aura des études un peu plus  
414 poussées à mener en prévision des enquêtes publiques qui, à l'issue, nous permettrons d'avoir les autorisations de  
415 travaux, et surtout une déclaration d'utilité publique puisqu'il y aura des emprises supplémentaires à acquérir. Derrière,  
416 des études encore plus détaillées pour préparer les dossiers de consultation des entreprises et préparer l'organisation  
417 des travaux. Cette période après le débat public, suivant la décision qui sera prise, tout ou partie du projet représente  
418 entre 3 et 5 ans avant de pouvoir démarrer les travaux. Voilà pour cette présentation très rapide du projet. Je vous  
419 remercie.

420 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

421 Merci beaucoup. Effectivement, merci pour cette synthèse. Simplement, deux précisions – encore une fois, c'est plus  
422 pour ceux qui nous regardent sur le web que pour la salle – : ITE, c'est installation terminale embranchée. En clair, quand

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

quelqu'un charge un train, il charge ou il décharge chez lui, dans son installation. L'autre chose qui a été dite, c'est du jargon, mais habituel : quand on parle de report modal, ça veut dire qu'au lieu de faire circuler des camions, on va mettre leur cargaison sur des trains, dans des wagons. Donc, une partie du projet, en l'occurrence pour les 165 000 tonnes dont a parlé Laurent MAZZUCHELLI, l'idée est de dire qu'on pourra probablement, en plus de trains qui existent, mais qui ne passent pas par-là, on pourrait aussi avoir une partie de trafic supplémentaire, du fait que 165 000 tonnes, au lieu d'être mises sur des camions, prendront la voie ferrée.

Maintenant, nous avez vu à peu près quel est le dilemme. SNCF Réseau qui est le maître d'ouvrage dit que son projet, c'est 560 M€. Le petit problème, c'est que le contrat de plan État-région, c'est la moitié. Toute la question, c'est le choix de Sophie : hypothèse 1, hypothèse 2, mais par laquelle on commence ? Un des enjeux du débat public d'aujourd'hui notamment, c'est de dire si on a plutôt des raisons de commencer par un bout ou par l'autre. Si ça commence par un bout, on électrifie tout, ça veut dire que le fret et pas seulement le fret. Et si on commence par l'autre bout, en fait, entre les lignes, on n'a pas tout électrifié, ce qui veut dire qu'il n'y a plus le projet fret. Par contre, il y a un projet d'échangeur. Encore une fois, SNCF Réseau dit que son projet, c'est la totalité des deux. Et la question est qu'on va en parler. Du coup, vous vous rendez compte de l'enjeu particulier qu'aura votre jugement et vos réactions, à savoir si ce projet fret est absolument consistant. Est-ce que quelqu'un y croit ou quelqu'un n'y croit pas ? En fonction des réponses et du doute, c'est l'ordre des facteurs qu'on est en train de jouer.

Je vais passer la parole à Jacques COUTOU pour qu'il nous parle en 15 minutes d'une vision un peu plus européenne du fret. C'est d'ailleurs pour cela que la réunion a lieu aujourd'hui à Paris : c'est parce qu'en réalité, il y a plusieurs pays qui pourraient être équipés par cet équipement. Je vous passe la parole.

### Jacques COUTOU, gérant du corridor de fret Atlantique

Bonsoir. Merci. Je me présente, je suis Jacques COUTOU. Je suis donc le gérant du corridor européen de fret Atlantique dont vous avez la carte à l'écran. Je vais revenir sur la notion de corridor, mais en premier lieu, je voudrais vous donner quelques chiffres du trafic international. Ça va relativiser un peu les propos d'Hervé de TRÉGLODÉ, tout à l'heure. Ce n'est pas que je veux dire des choses différentes, mais je crois qu'en fait on a une vision franco-française des problèmes de fret. Il faut ouvrir un peu plus la présentation. Vous avez à l'écran le classement des différents pays en 2010 sur le fret national et international et le transit. Vous voyez que le premier pays, c'est l'Allemagne. Ça, on s'en doutait. Le deuxième, c'est la Pologne. Le troisième, c'est la France. Et ensuite, quand on descend le corridor Atlantique, on trouve l'Espagne et le Portugal. Ce qu'il est intéressant de voir, c'est qu'en fait, vous avez un facteur multiplicateur par trois quand vous partez du Portugal : l'Espagne fait trois fois plus de fret que le Portugal ; la France fait trois fois plus de fret que l'Espagne ; l'Allemagne fait trois fois plus de fret que la France. C'était la situation 2010. Il faut savoir qu'à ce moment-là, la Commission européenne a publié le règlement 913/2010 qui crée les corridors européens de fret justement pour améliorer la compétitivité du fret ferroviaire.

On va voir en 2014, c'est la slide suivante, c'est comme un miracle : le fret international et de transit a augmenté. Je ne sais pas si c'est le fait du règlement ou s'il y a simplement une dynamique fret international qui existe et que l'on espère développer. Vous voyez que l'Allemagne a dépassé 210 milliards de tonnes-kilomètres. La France suit derrière avec une amélioration assez intéressante de la part internationale et transit du fret ferroviaire, alors que, sur la troisième slide, vous allez voir ce qui se passe en France. En fait, entre 2009 et 2015, vous savez qu'une crise économique est tombée en 2008. Globalement, elle a affecté le transport de marchandises. Elle a affecté directement le transport national qui est tombé de 4 %, ce qui n'est pas forcément très grave puisque c'est sur 6 ans. Par contre, le fret international et de transit a augmenté de 51 %. Vous voyez à l'écran que le fret international, que ce soit en milliards de tonnes-kilomètres ou en millions de tonnes, progresse avec des valeurs comprises entre 20 % et 40 %, selon que c'est en milliard de tonnes-kilomètres. Par contre, le fret national diminue de 5,3 à 4 %. Donc, on voit bien que sur 6 ans, malgré la crise économique, le fret international et de transit se porte plutôt bien. On peut toujours penser que l'ouverture de la concurrence ou que les entreprises ferroviaires trouvent un intérêt sur de la longue distance. Là, on parle de trafic de plus de 500 km. Il y a aujourd'hui une vraie dynamique et c'est ce pour quoi nous travaillons aujourd'hui.

La slide suivante parle des corridors européens de fret. Vous avez une carte qui représente le maillage des 9 corridors européens de fret qui ont été créés par le règlement 913/2010. En France, nous en avons trois : le corridor 2 Mer du Nord – Méditerranée, le corridor 4 Atlantique et le corridor 6 Méditerranée. Chacun de ces corridors a un certain nombre d'obligations en termes d'offres capacitaires, j'y reviendrai après. Ces 9 corridors ont été mis en œuvre pour le 10 novembre 2013, ce qui était la deadline fixée par la Commission européenne. Les 3 derniers corridors sont donc opérationnels depuis le 10 novembre de cette année. Ces corridors ont une existence assez récente. Reste à voir maintenant s'ils vont atteindre leur maturité et surtout la performance que l'on attend d'eux, c'est-à-dire de répondre à l'augmentation du trafic et à une meilleure compétitivité.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

476 La slide suivante montre comment se gère un corridor européen de fret. Vous voyez qu'il y a plusieurs acteurs. Le  
477 premier, c'est la Commission européenne puisque c'est elle qui a décidé de la mise en place de ces corridors et qui a  
478 publié un règlement qui est opposable aux états membres et aux gestionnaires d'infrastructure. En dessous, vous avez  
479 un comité exécutif où siègent les états : c'est eux qui sont directement impliqués dans ces corridors. Troisième strate,  
480 c'est le comité de gestion : je suis gérant d'un corridor européen, donc je suis représentatif de ce comité de gestion. Nous  
481 avons 4 pays impliqués : la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Portugal. Vous avez à côté de nous, dans ce comité  
482 exécutif, les régulateurs qui ont un rôle important à jouer. Vous connaissez l'ARAFER en France : vous avez BNETZA en  
483 Allemagne, CNMC et URF pour le Portugal et l'Espagne. Enfin, le troisième niveau de coopération, c'est les entreprises  
484 ferroviaires et les opérateurs de terminaux. Je vais insister sur ce point-là : les corridors ont l'obligation de recueillir les  
485 avis des instances opératrices, donc les entreprises ferroviaires et les candidats autorisés, et des opérateurs de  
486 terminaux. Ces derniers, ça peut être n'importe lesquels d'entre vous. J'ai croisé tout à l'heure des gens du port de  
487 Nantes et de La Rochelle, je les salue. Ils sont acteurs des corridors et, à ce titre-là, ils peuvent intervenir dans ces  
488 groupes consultatifs. J'espère que demain, les régions qui pourront être intéressées par le transport de marchandises  
489 pourront effectivement également participer à ces groupes consultatifs parce qu'il est important pour les corridors que  
490 l'ensemble des acteurs s'exprime sur le besoin en termes d'offres de fret, qu'elle soit internationale, voire européenne.

491 La diapositive suivante montre l'organigramme. Vous voyez qu'il y a une structure permanente qui intervient dans  
492 différents pays. Nous sommes institués en groupement européen d'intérêt économique, c'est-à-dire que nous sommes  
493 enregistrés au greffe du tribunal de Paris. Nous avons donc une structure légale et nous avons donc un certain nombre  
494 d'obligations par rapport à ces statuts. Nous avons une chose importante qui est voulue par le règlement, c'est un guichet  
495 unique. Vous ne connaissez peut-être pas la notion de guichet unique, mais il en existe chez chacun des gestionnaires  
496 d'infrastructure. SNCF Réseau délivre des sillons par le biais du guichet unique, mais sur le trafic national. Nous avons  
497 un guichet unique basé à Madrid qui délivre des sillons internationaux sur l'ensemble du corridor, c'est-à-dire qu'une  
498 entreprise qui veut faire du trafic Madrid – Mannheim va s'adresser à ce guichet unique, et c'est lui qui va offrir une  
499 capacité complète de Madrid jusqu'à Mannheim. C'est-à-dire qu'avant, il fallait faire le tour des popotes de chacun des  
500 pays : maintenant, c'est fini, au niveau des corridors, ils ont l'obligation de publier une offre sur l'ensemble du parcours,  
501 sur des sillons de 1 500 à 2 500 km.

502 On passe à la diapositive suivante. Nous publions donc, dans le cadre des obligations du corridor européen, un  
503 document d'information du corridor. Je vous invite à le télécharger sur le site du corridor. Ce document est très important  
504 parce qu'il cite plusieurs informations. Un chapitre sur des généralités qui dit comment fonctionne un corridor, les  
505 kilomètres, etc. Les caractéristiques du réseau : on détaille les caractéristiques de chacune des sections de ces  
506 6 000 km. La description des terminaux, c'est-à-dire que chaque terminal est identifié avec ses horaires d'ouverture, ses  
507 points de contact et tous les renseignements qui vont bien. La capacité et la gestion du trafic, ça c'est très important pour  
508 savoir comment et quand nous allouerons la capacité du corridor. Et le cinquième point, c'est le plan de mise en œuvre :  
509 c'est là que l'on voit quels sont les investissements qui sont prévus par chacun des gestionnaires d'infrastructure sur le  
510 corridor, à court, moyen et long terme. C'est important parce que c'est une espèce de plan guide qui est validé avec les  
511 états et avec les gestionnaires d'infrastructure sur l'ensemble des pays du corridor.

512 Diapositive suivante. Là, c'est juste pour vous illustrer la particularité de ce corridor. Il est très hétérogène. La seule  
513 caractéristique qui est la même pour les 4 pays, c'est la charge à l'essieu, 22,5 tonnes. En dehors de ça, nous avons des  
514 caractéristiques d'infrastructure très différentes d'un pays à l'autre. L'Espagne a un écartement de rails différent de la  
515 France. On a une électrification différente dans les 4 pays. Nous avons des nombres de voies différents selon les pays :  
516 l'Espagne et le Portugal ont des voies uniques, nous avons la chance d'avoir des doubles voies, voire des voies triples et  
517 multiples. Et ensuite, on a des charges maxi remorquées qui sont différentes d'un pays à l'autre : vous savez que  
518 l'Espagne est un pays montagneux par excellence. Donc, nous avons des rampes pour franchir les différents secteurs  
519 espagnols qui sont beaucoup plus importants qu'en France. Pour donner un ordre d'idée, on a des rampes à 18/1000,  
520 voire 15/1000 alors qu'en France, on est entre 0 et 6/1000 sur le corridor Atlantique sans trop de difficultés. Qui dit  
521 rampe, dit charge remorquée et donc problématique de traction. Dernière chose, on a 4 nœuds urbains qui sont assez  
522 majeurs. Nous avons Lisbonne et Mannheim à chaque bout du corridor, mais on a quand même le nœud de Madrid et le  
523 nœud de Paris, que vous connaissez bien puisque la VFCEA est un des enjeux de cette problématique de passage à  
524 Paris. J'y reviendrai après.

525 Diapositive suivante. C'est juste un schéma qui illustre comment fonctionne un corridor. Nous allons publier ce soir, avant  
526 minuit, la totalité des sillons qui seront offerts sur le corridor Atlantique pour le service 2018. C'est-à-dire qu'à partir de ce  
527 soir, l'ensemble des entreprises ferroviaires et des clients aura la connaissance de l'offre de sillons qui sera effective au  
528 11 décembre 2017, donc en fin d'année. Les entreprises ferroviaires ont 4 mois pour formuler leur demande. Nous allons  
529 recevoir les demandes au mois d'avril. Ensuite, nous avons 6 mois pour traiter les demandes en vue de faire des offres

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

530 finales de sillons qui seront remises aux entreprises ferroviaires au mois d'octobre pour le service qui démarrera en  
531 décembre. Vous voyez que le calendrier est assez tendu, mais c'est une obligation européenne que nous nous devons  
532 de respecter et que nous poussons à respecter.

533 On va partir de la diapositive suivante. Là, c'est une illustration des différentes origines et destinations des sillons qui  
534 seront offerts au service 2018. Vous voyez qu'en Allemagne, nous allons offrir 34 sillons, en France 50 sillons journaliers  
535 – donc 25 aller-retours –, 22 sillons en Espagne et 8 sillons au Portugal. La diversité des différentes villes et des points  
536 frontières desservis fait que nous avons vraiment une offre assez dense et assez importante pour relier les 4 pays. À  
537 noter quand même que l'Allemagne est pour nous un enjeu fondamental du corridor Atlantique, notamment entre  
538 l'Espagne et Mannheim puisque Mannheim et Düsseldorf, c'est là qu'il y a toute la production automobile pour ce qui  
539 concerne la production espagnole. Nous avons la particularité d'avoir des sillons multicorridors, qui concernent 2 ou  
540 3 corridors, notamment les sillons qui vont de Cerbère à Mannheim en passant par Lyon, donc ils prennent un autre  
541 corridor, et aussi ceux qui remontent jusqu'à Forbach.

542 Diapositive suivante. Je vais entrer un peu plus dans le détail de la VFCEA. Il faut savoir aujourd'hui que le trafic qui  
543 passe par Paris, 60 % du trafic ne dessert pas Paris et concerne l'est de la France et l'Allemagne. C'est important que  
544 vous le sachiez. C'est une situation qui est stable depuis 2014. Aujourd'hui, on a à peu près 200 trains longue distance  
545 par mois qui roulent entre Hendaye et Paris et l'Allemagne. Sur ces 200 trains, on en a environ 120 qui n'ont rien à faire  
546 par Paris puisqu'ils ne font que passer par Paris parce qu'il n'y a pas d'autre itinéraire pour passer. C'est une situation  
547 que l'on a constatée depuis 2014, date de créations des corridors, et qui pour l'instant s'avère être stable. On verra dans  
548 l'avenir ce que cela donnera. Le fait de passer par Paris, c'est une perte de temps aujourd'hui, comprise entre 2 heures  
549 et 2 heures et demie. Pourquoi ? Parce que nous devons passer Paris en dehors des heures de pointe voyageur, parce  
550 qu'il n'y a quasiment pas de capacité, ou en dehors des heures de maintenance de Paris qui se font de jour pour ne pas  
551 déranger les gens qui dorment la nuit, ce qui est logique. Automatiquement, les créneaux de passage de Paris sont un  
552 véritable casse-tête pour tracer des sillons qui font 1 200 km de distance entre Forbach et Hendaye.

553 Diapositive suivante. Si on regarde un zoom sur cet itinéraire alternatif, aujourd'hui, on serait tenté de dire : pourquoi ne  
554 pas passer par là ? Cela nous permettrait d'avoir 2 itinéraires, un qui fonctionne en dehors des heures de pointe  
555 voyageurs, donc plutôt de jour, et un qui pourrait fonctionner la nuit, mais globalement ça va dépendre des périodes de  
556 travaux et de maintenance qu'il va falloir coordonner entre les 2 itinéraires. Pour nous, il est important que l'ensemble des  
557 entreprises ferroviaires du corridor puissent avoir des sillons qui passent de jour comme de nuit, en essayant au  
558 minimum de pouvoir récupérer ces 2 heures ou 2 h 30 perdues, parce que c'est du temps de conduite pour les  
559 entreprises ferroviaires et c'est du temps perdu pour les clients évidemment.

560 La dernière diapositive n'est pas des moindres. Pour ce qui nous concerne, corridor Atlantique, nous avons tendance à  
561 classer les avantages et les inconvénients du projet VFCEA. Après, on pourra toujours en discuter. En ce qui nous  
562 concerne, on pense qu'il pourrait y avoir une plus grande performance de l'offre de capacité, en nombre de sillons offerts  
563 journaliers. Grosso modo, on éviterait de passer par Paris, donc quelque part on ouvre de la capacité. C'est ce qui a été  
564 mis en avant par le chef de projet de SNCF Réseau. Et la vitesse moyenne : si on gagne 2 heures ou 2 heures et demie  
565 d'arrêt pour passer Paris, évidemment, ça sera un peu meilleur. On a une meilleure qualité de l'offre en capacité toute  
566 l'année parce qu'aujourd'hui, les clients veulent faire du fret toute l'année. Ils ne veulent pas faire du fret pendant  
567 certaines périodes et arrêter pendant certaines autres. C'est important. Pas de restriction pour le trafic international du  
568 corridor lié à la croissance du trafic urbain. On sait aujourd'hui ce que c'est de passer Paris : vous avez entendu parler du  
569 projet du Grand Paris, vous avez entendu parler du développement TER de la région parisienne. Vous imaginez bien ce  
570 qui va se passer dans les prochaines années si on ne trouve pas une solution pour ce qui nous concerne.

571 L'inconvénient principal n'est pas très important par rapport aux pertes de temps, c'est 100 km de plus. Et la deuxième  
572 chose qui n'est pas négligeable, c'est que les entreprises ferroviaires devront trouver une nouvelle organisation dans leur  
573 plan de transport. Aujourd'hui, de nombreux relais de traction ou de conducteur se font à Valenton ou à Vergne : demain,  
574 il va falloir le faire par ailleurs si on passe par un autre itinéraire. C'est une véritable réflexion à avoir avec les clients,  
575 avec les entreprises ferroviaires : est-ce que c'est plus performant ou pas ? C'est une discussion à avoir. Enfin, pour finir,  
576 entre Dijon et Metz, nous avons aujourd'hui un corridor qui s'appelle Mer du Nord – Méditerranée sur lequel il y a un trafic  
577 fret relativement important, voyageurs également. Il faudrait bien voir que cette augmentation du trafic par la VFCEA du  
578 corridor Atlantique ne va pas poser de problématique de densification du trafic sur cette section du trafic Dijon – Metz.  
579 Voilà, j'ai fini, je suis dans les temps.

580 **Dominique HOESTLANDT, 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

581 Merci encore pour cette discipline horaire. Simplement, avant d'ouvrir à proprement parler le temps du débat, je voudrais  
582 vous poser une question préalable : sur les exposés et surtout sur l'exposé du projet, est-ce que vous avez des points  
583 d'éclaircissement ? Quand vous prenez la parole, je vous demanderai de vous lever et de vous présenter, et d'attendre le  
584 micro. Il se trouve que tout est enregistré et que tout, ensuite, sera sous forme de verbatim disponible sur le site. C'est la  
585 raison pour laquelle il y a une contrainte technique. Il y a une question.

586 **Éric PRETET, SNCF Réseau**

587 Bonjour, Éric PRETET, je suis à SNCF Réseau. Je suis un voisin, j'ai une maison de campagne à côté, donc je connais  
588 un peu le site. Ma question, c'était par rapport à quelque chose dont on n'a pas parlé dans la présentation du projet.  
589 Peut-être que ça ne pose pas de problème. C'est le sujet des pentes et des rampes entre Nevers et Chagny.

590 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

591 Je réinterprète la question, c'est peut-être une question pour Laurent MAZZUCHELLI. Vous êtes passé, sans rentrer  
592 dans le détail, des pentes du profil en long de la ligne actuelle Nevers – Chagny. Je crois comprendre que vous vous  
593 demandez, si compte tenu des pentes, les trains de fret peuvent tous passer ou pas. Voilà.

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

595 Alors, je ne peux pas vous répondre précisément en long de la ligne parce que je ne l'ai pas forcément en tête, mais  
596 effectivement, c'est un point sur lequel il va falloir apporter une attention et vérifier la compatibilité de ces pentes par  
597 rapport à l'évolution du trafic fret qui est peut-être envisagée. Mais aujourd'hui, il y a un trafic fret qui circule sur la ligne. Il  
598 est beaucoup moindre que celui que je vous ai présenté, mais oui, il va falloir vérifier, notamment par rapport au tonnage  
599 qui peut être transporté sur l'axe.

600 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

601 Merci. Est-ce qu'il y a d'autres questions d'éclaircissement ? Oui, tout au fond.

602 **Dominique ROBIN, senior consultant ferroviaire**

603 Oui, bonjour. Dominique ROBIN, senior consultant ferroviaire. Je suis arrivé un peu en retard. Est-ce qu'il y a des travaux  
604 d'infrastructure qui sont prévus sur la ligne ? Il y a quand même des points durs qui imposent de fortes limites de vitesse.  
605 Je pense au pont sur l'Arroux à Étang, au passage à niveau à Mesvres qui impose une limite de vitesse à 40 km/h, à un  
606 autre pont à Decize. Ce sont des points durs qui imposent de très grosses limites de vitesse et des pertes de temps très  
607 importantes. Pour le tonnage, actuellement, on arrive à faire en diesel des trains de 1 800 tonnes remorquées, ce qui est  
608 déjà très honorable. Donc, en traction électrique, on devrait faire nettement mieux, je pense.

609 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

610 Merci. Vous prenez la question ?

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

612 Ces projets, les sujets que vous abordez sont financés dans un autre cadre. Aujourd'hui, par exemple, la suppression du  
613 passage à niveau de Mesvres est en cours de concertation et on a comme objectif de le supprimer dans un délai de 5 à 6  
614 ou 7 ans. Il est financé avec le Conseil départemental. Pour l'ouvrage, il sera réalisé en 2018. En parallèle de ce projet  
615 VFCEA, il y a un certain nombre d'autres projets qui se réaliseront d'ici 2020, de sorte qu'on puisse apporter une  
616 meilleure performance après l'électrification.

617 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

618 Merci. Une dernière question d'éclaircissement.

619 **Françoise MANDERSCHIED**

620 Bonjour, Françoise MANDERSCHIED. Une question pour avoir été souvent à Dijon : on a l'impression que le nœud  
621 ferroviaire de Dijon est un nœud extrêmement saturé. Donc, l'enjeu du corridor fret européen est patent sur ce projet.  
622 Est-ce qu'il y a des études d'exploitation qui ont été faites pour voir quel était le renforcement du trafic qui pouvait se faire  
623 en passant par Dijon, pour faire Woippy – Chagny et ensuite le Sud européen ?

624 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

625 Est-ce que la question est pour M. COUTOU ou pour un autre ?

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

626 **Jacques COUTOU, gérant du corridor de fret Atlantique**

627 Au niveau du corridor, nous n'avons pas la responsabilité de faire des études de capacité sur les nœuds ferroviaires. Par  
628 contre, c'est vrai qu'on a évoqué ce sujet dans le cadre de la préparation de ce débat public. Je pense qu'il y a un travail  
629 à faire, outre la question capacitaire, sur la question de l'harmonisation des périodes de travaux et de maintenance entre  
630 les différents itinéraires, c'est-à-dire que moi, je ne connais pas la problématique particulière du nœud de Dijon, mais  
631 globalement, on pense qu'avec une optimisation des périodes sur chacun des axes, on doit pouvoir arriver à passer. On  
632 parlait tout à l'heure de 15 aller-retours par jour : ce n'est pas non plus des trafics démentiels. On ne va pas avoir un trafic  
633 de 3 trains par sens, pas encore. Aujourd'hui, je suis assez confiant dans le fait qu'on puisse passer les quelques trains  
634 de fret. Tout va dépendre après des périodes, que ce soit de jour ou de nuit, quand on arrivera à Dijon. Mais là, je suis  
635 incapable de vous dire aujourd'hui, à l'heure où je parle, ce qu'on est capable de faire par rapport à ça. Mais je suis  
636 assez confiant, je n'ai aucune inquiétude. Par contre, passer par Paris, je sais que c'est très compliqué.

637 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

638 Très bien. Une dernière question d'éclaircissement.

639 **Éric LAMBERT, Chemins de fer luxembourgeois**

640 Oui, bonsoir. Éric LAMBERT, des chemins de fer luxembourgeois. Merci de nous avoir invités à participer. Je voudrais  
641 avoir un éclaircissement sur le gabarit. Pour nous, il est primordial d'avoir la possibilité de transporter des semi-  
642 remorques pour l'autoroute ferroviaire. Ça a été cité tout à l'heure : l'autoroute ferroviaire existante entre le Luxembourg  
643 et l'axe méditerranéen, il est important d'avoir la possibilité de développer également les autoroutes ferroviaires sur l'axe  
644 atlantique. Or, dans les documents qui nous ont été distribués, on parle plutôt de containers. Il y a encore un peu un flou  
645 quant au gabarit que vous envisagez sur la ligne. J'aimerais bien avoir un éclaircissement à ce sujet-là. Merci.

646 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

647 Là, je pense que c'est une question pour...

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

649 Effectivement, dans le dossier du maître d'ouvrage, vous avez pu lire que le gabarit qui serait porté serait de type GB ou  
650 GB1. Aujourd'hui, il n'y a rien d'arrêté. On ne peut pas affirmer que ce sera GB1, mais c'est un point sur lequel il va falloir  
651 se positionner et vérifier la faisabilité de traiter tous ces ouvrages suivant ce gabarit. Aujourd'hui, ce n'est pas arrêté, c'est  
652 pour ça que dans le dossier du maître d'ouvrage, on a préféré indiquer que le gabarit sera amélioré. Il sera de niveau GB  
653 ou de niveau GB1.

654 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

655 Très bien. Oui ?

656 **Yannick KEALL, étudiant**

657 Bonjour, Yannick KEALL. Je suis étudiant en master à Paris-Sorbonne. J'avais une question – j'espère que ce n'est pas  
658 trop utopiste –, M. MAZZUCHELLI, vous avez parlé du raccordement de la gare de Montceau-les-Mines qui, je pense,  
659 est plus au niveau TER. Est-ce qu'il y a une idée peut-être à moyen terme, que ce soit un raccordement utilisé pour les  
660 trains de fret, avec les nouveaux arrivants, peut-être avec des raccordements devant de Dijon et allant vers le sud pour  
661 gagner du temps ?

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

663 Je pense que vous parlez du raccordement en gare du Creusot – Montceau – Montchanin TGV. Ce raccordement, il n'est  
664 exclusif que pour les liaisons TGV Strasbourg – Lyon et les TER qui se rendraient sur la halte d'interconnexion TER-  
665 TGV. Le trafic fret ne circulerait que sur l'axe existant.

666 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

667 Voilà, très bien. Si vous voulez bien, maintenant, on a à peu près une heure devant nous. Si elle ne suffit pas, on vous  
668 demandera si on continue. Donc, une heure de débat proprement dit. Les règles du débat : c'est que le maximum d'entre  
669 vous qui veulent donner un point de vue, poser une question, peuvent le faire, si possible entre 2 ou 3 minutes et après  
670 s'être présenté et levé et avoir le micro, toujours pour le verbatim. Ça peut être des questions ou des observations, et  
671 d'ailleurs, il y a aussi des demandes d'observations qu'Ilaria a reçues sur le système web. Abdelkrim AMOURA souhaite  
672 aussi faire un complément d'information sur un point du projet. Il y a eu aussi une communication écrite qui sera

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

673 disponible sur le site, de Ghislain de RUGY sur un certain nombre de caractéristiques qui avaient été demandées dans  
674 un des ateliers préparatoires du fret et qui, précisément, venaient sur les questions de tonnage de train. Cela permet  
675 d'apprécier à peu près quelle est la consistance des hypothèses qui ont été faites et qui servent au bilan socio-  
676 économique. Je commence par Ilaria, après je vous passe la parole et on enchaîne par le débat.

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

678 On a déjà 3 questions en réaction sur Internet. La première est faite par Jean-Patrick BOOH MBOG. Il dit : « La  
679 circulation de ces 15 aller-retours se ferait-elle plutôt de jour ou de nuit, compte tenu des divers travaux de  
680 modernisation ? Exemple, ligne Tulle – Dijon fermée de jour. Ou serait-elle plutôt utilisée pour éviter les pointes  
681 voyageurs en Île-de-France ? » Tournez-vous vers la caméra parce que l'internaute nous regarde vraisemblablement.

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

683 Je ne suis pas habitué à passer à la télé. Aujourd'hui, pour les 15 circulations qui ont été évaluées, l'étude horaire n'a pas  
684 été faite de façon précise. On est parti sur des hypothèses. Il a bien fallu quantifier un trafic et un volume pour pouvoir  
685 faire une analyse socio-économique. Aujourd'hui, on ne peut pas dire que les circulations ne se feront que de jour ou que  
686 de nuit. Il y a la possibilité de faire circuler ces 15 trains sur la journée et sur la nuit, mais il n'y a rien d'arrêté à ce stade  
687 des études. C'est un point qu'il faudra développer.

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

689 Il y a encore deux questions qui touchent le maillage, mais on en parlera après.

690 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

691 Je vais tout de suite passer la parole à M. AMOURA qui voulait intervenir sur la compétitivité du fret ferroviaire.

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

693 En fait, je voudrais sensibiliser un peu ou plutôt essayer d'expliquer d'une façon très simple cette problématique du fret  
694 ferroviaire. Tout à l'heure, M. Hervé de TRÉGLODÉ nous a dit le coût-kilomètre d'un train : il a dit 2,75, je vais l'arrondir à  
695 3 € pour que ça soit simple. Ça veut dire que pour le gestionnaire d'infrastructure que nous sommes, quand un train  
696 passe sur une ligne ferroviaire, il paye 3 € par kilomètre. Ça veut dire que s'il fait 100 km, il payera 300 €. Cette ligne de  
697 100 km qui supporte le ferroviaire, on va dire les petites lignes qui ne supportent que le fret, coûte en entretien, en  
698 moyen, 15 k€ par kilomètre. Alors, regardez bien, sur une année, le coût de la maintenance de la voie est de l'ordre de  
699 1,5 M€. C'est un coût moyen. Et ce que rapporte un train qui passe, c'est 300 €. Donc, il faut 50 000 trains pour qu'on ait  
700 un équilibre économique. Je donne ce chiffre, attention, il n'y a pas que les trains de fret qui passent sur une voie : il y a  
701 des trains de voyageurs.

702 Mon propos, c'est que si on veut développer le fret ferroviaire, il faut qu'on fasse évoluer notre mode de réflexion. Tout à  
703 l'heure, on a eu une intervention sur la performance de la notion logistique et du coût. Aujourd'hui, nous devons peut-être  
704 nous engager dans une réflexion différente et dire que, peut-être, notre façon d'évaluer le coût n'est pas le meilleur  
705 moyen pour développer le fret ferroviaire et qu'il faudrait qu'on intègre un certain nombre de coûts non estimés dans la  
706 logistique actuelle, et voir l'aspect environnemental. En fait, comment la protection de l'environnement nous amènerait à  
707 réfléchir autrement et à prendre un modèle économique qui favoriserait quelque part le développement du fret ferroviaire.  
708 Et, dans notre pays, c'est dans l'intérêt collectif, on pourrait aussi s'interroger avec les acteurs économiques sur la façon  
709 d'organiser la massification du transport ferroviaire, indépendamment de la vision actuelle. On parlait tout à l'heure de  
710 flexibilité. Vous savez, c'est la réalité économique actuelle. Moi, je parle d'organisation des transports. Ce sont deux  
711 concepts complètement différents. L'infrastructure du train ne peut pas fournir la flexibilité comme la route, parce que la  
712 route, on la prend quand on veut. Le train, pour qu'il circule, il faut qu'il soit structuré, un sillonn doit être inscrit et vendu,  
713 qui soit stabilisé. Le modèle économique, si on réfléchit exclusivement selon les normes actuelles, on aura beaucoup de  
714 difficultés à essayer de trouver des solutions. Il faudrait qu'on fasse évoluer notre perception des choses, de sorte qu'on  
715 encourage le développement du fret ferroviaire. Je voulais vous sensibiliser sur ça de sorte que les solutions que vous  
716 pourrez nous apporter, dans le renforcement et la construction du programme d'opérations, nous permettent de réfléchir  
717 aussi à une façon de mobiliser les transports, différente de celle d'aujourd'hui.

718 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

719 Merci. M. de TRÉGLODÉ, vous vouliez réagir.

720 **Hervé de TRÉGLODÉ, ingénieur général des mines**

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

721 Oui, continuer ce débat extrêmement important sur le problème général du fret ferroviaire. La question des coûts, comme  
722 je l'avais dit, comme ça vient d'être rappelé, est extrêmement importante pour le fret ferroviaire. Il faut que les coûts  
723 baissent d'une manière ou d'une autre soit le coût unitaire, soit la massification plus importante, donc il faut transporter  
724 plus. Je rappelle qu'en France circule beaucoup moins de fret ferroviaire qu'avant. Et cette petitesse qui est l'un des gros  
725 problèmes du fret ferroviaire. On a vu tout à l'heure des comparaisons entre l'Allemagne et la France. Je me souviens  
726 que dans les années 85-90, on pouvait encore comparer le trafic en Allemagne et en France, il était déjà supérieur.  
727 Maintenant, c'est incomparable. Le volume est aussi un élément très important pour la productivité.

728 La deuxième chose que je voudrais dire, c'est que toutes les études que j'ai pu accomplir depuis que je suis au CGEDD  
729 sur le fret m'ont amené à cette conclusion : l'importance de la qualité de la circulation des trains de fret. Je le mettrai  
730 même au premier rang par rapport au coût. Vraiment, la qualité et la fiabilité, c'est-à-dire la possibilité qu'un train de fret  
731 puisse être programmé convenablement dans un mois, dans six mois, dans un an, dans deux ans, et qu'il ne soit pas  
732 soumis aux aléas des travaux, aux difficultés de croisement avec des trains de voyageurs. Sur ce point, je trouve que,  
733 peut-être, ça n'a pas été assez dit. C'est vrai que c'est assez difficile à quantifier. Je trouve que là, on a la création d'un  
734 itinéraire alternatif. Ça a été dit tout à l'heure. Pour moi, ça a une grande valeur. Lorsque l'on voit les difficultés de  
735 circulation des trains de fret d'un point à un autre, l'entreprise ferroviaire se dit : « Ah oui, mais s'il y a des travaux le  
736 6 juin, le 17 juillet, je passe où ? » Si vous me dites que je ne passe pas, que j'attends une semaine ou deux semaines,  
737 c'est vraiment la catastrophe pour l'entreprise ferroviaire. Tout s'arrête pendant 15 jours, alors que la production de  
738 l'entreprise ne va pas s'arrêter et elle va faire appel à d'autres transporteurs, aux transporteurs routiers en général. Et  
739 quand on a pris l'habitude du transport routier, on dit un peu au revoir au transport ferroviaire. Donc, cette possibilité  
740 d'améliorer la gestion des circulations grâce à un itinéraire alternatif me semble d'une assez grande valeur, mais je  
741 reconnais – je m'adresse au maître d'ouvrage – que ce n'était pas très facile à quantifier.

742 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

743 Merci beaucoup. Si vous voulez bien, je repasse la parole à Ilaria pour lire une deuxième contribution.

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

745 Oui, mais il y a aussi une autre question qui vient juste de tomber. Je vais d'abord rendre compte de deux contributions  
746 qui ont un peu le même style et qui concernent un peu l'effet maillage attendu. La première vient de Sébastien GASC  
747 pour la fédération CGT des cheminots : « La fédération CGT des cheminots ne peut que se réjouir de la prise en compte  
748 de la VFCEA, projet qu'elle porte depuis de longues années et qui était malheureusement mal engagé au sortir du  
749 rapport Duron Mobilité 21. Cependant, à l'heure où l'État et la SNCF se sont désengagés depuis plus de 10 ans du fret  
750 ferroviaire, avec notamment la fermeture de nombreux triages, dont celui de Gevrey, il semble qu'il y ait urgence à  
751 revenir sur ces choix. Comment, en effet, faire circuler des trains de marchandises jusqu'au centre de l'Europe dans  
752 plateforme de tri adaptée ? À ce titre, les triages de Gevrey et de Sibelin, accessibles à tous deux depuis Chagny,  
753 devraient être relancés et modernisés. »

754 Remarque un peu du même type de Patrick Varney Il dit que « l'intervention concerne l'itinéraire Est de la VFCEA et le  
755 projet que nous portons est à l'initiative de 56 chambres de commerce et d'industrie européennes pour l'itinéraire via la  
756 ligne 4 Mulhouse – Belfort – Vesoul – Chalindrey – Dijon – Chagny – Nantes. Merci pour la prise en compte de ce projet  
757 de cette ligne 4 à fort potentiel. » Donc, il n'a pas de question précise, mais derrière il y a d'autres types de  
758 problématiques qui rejoignent d'autres types de remarques qui ont été faites pendant l'atelier préparatoire. Je vais juste  
759 vous en lire un passage. Quelqu'un a rappelé que les lignes qui vont en direction de l'Est de la France ne sont pas toutes  
760 en mesure d'accueillir les trains de fret qui arriveraient via Nevers – Chagny, car certains tunnels ne seraient pas tous au  
761 gabarit. Ce type d'intervention, comme les suivantes, pointent quand même des questions un peu plus larges : est-ce que  
762 ce projet est en mesure de faire un effet maillage ? Qu'est-ce qui va se passer sur les morceaux d'après ou d'avant,  
763 etc. ?

764 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

765 Philippe DURON nous fait l'amitié d'être avec nous ce soir. Et comme il a été cité, ainsi que les travaux de sa  
766 commission, on va lui passer la parole pour qu'il réponde et nous instruisse.

767 **Philippe DURON, président de l'agence de financement des infrastructures**

768 Philippe DURON, j'ai été le président de la commission Mobilité 21 et je préside maintenant l'agence de financement des  
769 infrastructures. Je voudrais d'abord rappeler que la commission Mobilité 21 n'était pas une commission qui s'intéressait  
770 seulement au ferroviaire, mais à l'ensemble des projets d'infrastructures qui avaient été listés dans le schéma national  
771 des infrastructures. Notre mission était de regarder la pertinence de chacun de ces dossiers et de les classer en fonction



# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

772 des priorités et en fonction des capacités de financement de l'État qui était alors de l'ordre de 2 Md€ par an sur les  
773 projets en maîtrise d'ouvrage de l'État ou en crédits apportés à d'autres maîtres d'ouvrages. Ce projet a été retenu, mais  
774 il n'avait pas été pour nous considéré comme prioritaire. Peut-être d'ailleurs, mes souvenirs ne sont pas tous très précis  
775 dans ma tête, ça remonte déjà à quelques années, peut-être parce qu'on avait déjà sur ce territoire privilégié la RCEA qui  
776 posait des problèmes de sécurité pour le transport routier. Cependant, et vous le retrouvez dans l'avis de la commission  
777 Mobilité 21 qui est rappelé dans le document du maître d'ouvrage, on avait laissé entendre que l'on pourrait engager  
778 d'une façon plus précoce certains tronçons ou certains aménagements sur cette voie, s'ils étaient liés au fret et s'ils  
779 étaient financés – à l'époque, on ne se préoccupait que du financement – dans le cadre de l'engagement national pour le  
780 fret ferroviaire. C'est ma première remarque.

781 Deuxième remarque, c'est que ce que dit Mobilité 21 était limité à l'engagement financier de l'époque, maximum 2,5 Md€  
782 par an, et nous ne prétendions pas avoir un avis définitif. Nous recommandions de revoir ces avis tous les 5 ans pour  
783 tenir compte à la fois d'une évolution des besoins, mais également d'une évolution de la capacité de financement de  
784 l'État. Aujourd'hui, on le voit bien, ce dossier a été contractualisé entre l'État et les régions. À partir de ce moment-là, son  
785 financement est inscrit dans ce contrat. Il est inscrit pour une partie du projet global que vous avez évoqué, mais bien  
786 évidemment cette inscription peut permettre d'engager ce sujet. Mais là où j'ai une interrogation, c'est bien évidemment  
787 sur les priorités que l'on va donner dans le cadre de ce projet parce qu'il a été très bien dit tout à l'heure qu'un des enjeux  
788 de ce débat, c'est de savoir si on fait ou si on ne fait pas le projet, et quelle option on va choisir. Est-ce que c'est l'option  
789 fret ou est-ce que c'est l'option qui, également, prévoit l'interconnexion avec le TGV, l'option voyageurs. Bien  
790 évidemment, quand une région signe un contrat de plan en matière ferroviaire, on comprend bien que sa première  
791 priorité, ça peut être le transport de voyageurs puisqu'elle a dans ses missions la responsabilité des TER. Là, il y a une  
792 vraie interrogation, un vrai sujet.

793 Enfin, je voudrais également souligner ce qui a été dit sur le fret ferroviaire, c'est ce qu'a dit M. COUTOU. Qu'est-ce qui  
794 est pertinent aujourd'hui en matière de fret ferroviaire ? Ce sont les itinéraires longs, ce sont également les itinéraires de  
795 transit. Les statistiques qui ont été rappelées tout à l'heure le montrent bien en France, mais aussi dans le reste de  
796 l'Europe. Donc, on peut dire que par rapport à d'autres projets de fret, celui-ci peut trouver sa pertinence parce qu'il est  
797 justifié par une fonction de transit qui peut-être importante entre l'Espagne, l'Europe du Nord et l'Allemagne. Voilà ce que  
798 je voulais dire très simplement.

799 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

800 Merci beaucoup. Deux compléments : la semaine dernière, nous avons un débat public complètement ouvert à Nevers et  
801 le premier vice-président de la région qui est en charge des transports a précisé que le projet fret serait éligible – je parle  
802 au conditionnel – à des financements européens, ce qui n'est pas le cas de la partie strictement voyageurs. Ça n'est pas  
803 du tout une garantie, mais c'est une indication qu'il faut savoir. Je vous donne une deuxième indication : de toute façon,  
804 on va avoir un débat-atelier plus spécifiquement consacré aux coûts et aux financements, qui aura lieu à Dijon, ce mois-  
805 ci, le 27 janvier. Il y avait une question par là.

806 **Vincent CHAUVET, adjoint au maire d'Autun**

807 Oui, bonjour, c'est plus une contribution qu'une question. Je m'appelle Vincent CHAUVET, je suis adjoint au maire  
808 d'Autun en Saône-et-Loire et conseiller communautaire du Grand Autunois Morvan qui est la communauté de communes  
809 qui rassemble depuis le 1<sup>er</sup> janvier les communes d'Étang-sur-Aroux, de Mesvres et de Broye. Au conseil  
810 communautaire, nous avons voté à l'unanimité un vœu qui privilégie l'hypothèse 2, celle de l'électrification complète, par  
811 rapport à l'hypothèse 1. Justement, ma contribution est sur ce point et elle tend légèrement à nuancer ce qui a été dit  
812 précédemment. Jute avant, je voulais vous remercier d'avoir organisé et d'organiser prochainement, le 6 février à Autun,  
813 un débat public où les élus et les habitants seront nombreux à participer, je l'espère.

814 Ce que je voulais dire, c'est qu'il ne faut pas nécessairement voir l'hypothèse 1 comme une hypothèse uniquement  
815 voyageurs et l'hypothèse 2 comme une hypothèse uniquement fret. C'est justement pour ça que les élus et les habitants  
816 du Grand Autunois Morvan soutiennent l'hypothèse 2. En effet, elle est la seule qui a vraiment une vocation européenne.  
817 Quand on parle de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique, s'il manque un maillon, nous ne sommes pas dans la  
818 dimension européenne, mais simplement dans une dimension locale, voire régionale. Par ailleurs, c'est la seule  
819 hypothèse qui a une rentabilité socio-économique positive. À l'heure où les choix budgétaires doivent être contraints,  
820 c'est un critère qui est déterminant pour les décideurs publics et les contribuables locaux. Et puis, aussi, elle a un vrai  
821 sens, comme je le disais, non seulement pour le fret, mais également pour les habitants. Pourquoi ? Parce que  
822 l'électrification de la ligne de Nevers jusqu'à Chagny, et pas seulement du Creusot – Montceau – Montchanin jusqu'à  
823 Chagny, signifie la pérennisation de cette voie. Le vœu que nous avons voté va dans ce sens et appelle les pouvoirs

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

824 publics sur un sujet annexe, la réouverture de la ligne Autun – Étang qui aujourd’hui, depuis quelques mois, est fermée et  
825 desservie uniquement par autocar. Donc, c’est un vrai signal pour les habitants et pour l’égalité territoriale d’avoir cette  
826 voie électrifiée qui sera pérennisée dans le temps. Par ailleurs, et cela a été souligné par rapport à la RCEA – la route  
827 Centre Europe Atlantique, la route de la mort comme on l’a vu hier malheureusement avec un grave accident de car  
828 faisant 4 morts sur cette route –, la sécurité des voyageurs et des personnes qui transitent et qui prennent cet itinéraire  
829 est bien mieux assurée par la voie ferroviaire que par la voie terrestre de transport routier.

830 Enfin, pour rebondir sur ce que vous avez dit à juste titre sur la manière de penser et sur comment nous devons analyser  
831 la rentabilité des projets, non seulement économique immédiate, mais aussi en prenant les externalités en les intégrant  
832 complètement, mais aussi dans une démarche environnementale de long terme et de volontarisme, pour nous, habitants  
833 du Grand Autunois Morvan, ce fret qui est plus écologique a une vraie pertinence, car tout notre territoire, qui est rural et,  
834 pour une partie, dans le parc régional du Morvan, dispose de certaines ressources et a une vraie stratégie économique  
835 autour du développement durable, notamment je pense à la filière bois. Nous exploitons les forêts avec les standards  
836 environnementaux les plus élevés. Mais une fois que nous avons coupé nos arbres, nous les envoyons par camion, par  
837 la route, pour la transformation. C’est uniquement un exemple, mais c’est le genre de filière économique où, évidemment,  
838 le fait d’avoir un transport plus propre s’intègre complètement dans le développement du territoire et l’égalité territoriale.

839 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

840 Merci beaucoup. M. de RUGY, au premier rang.

841 **Ghislain de RUGY, Fret SNCF**

842 Bonsoir à tous. Ghislain de RUGY, Fret SNCF. Je voulais apporter un petit témoignage d’un opérateur ferroviaire sur le  
843 dossier VFCEA. En fait, on constate dans ce projet le type d’options qu’on prend. C’est vrai que ce qui est important pour  
844 l’opérateur de fret ferroviaire, il y a l’option du GSM-R qui permet d’avoir un dispositif un peu plus moderne de gestion en  
845 lieu et place de la radio sol-train. Il y a quand même l’électrification de bout en bout : c’est là où on gagne. S’il n’y a pas  
846 d’électrification de bout en bout, tout de suite, les avantages pour le fret ferroviaire sont faibles, voire très limités, et on  
847 revient à la situation actuelle. Et puis, il y a le troisième point, cela a été cité, tout ce qui est gabarit. À mon avis, c’est  
848 vraiment, un facteur extrêmement dimensionnant pour étudier et apporter aussi des atouts à l’offre de fret ferroviaire, le  
849 gabarit étant celui qui se rapproche du dispositif containers, d’autoroute ferroviaire, GB1 entre autres. C’est le premier  
850 point que je voulais dire. Ces trois options sont vraiment intéressantes et forment un tout qui apporte des vrais avantages  
851 pour un opérateur de fret ferroviaire.

852 Après, je vois deux analyses quand on regarde les trafics existants. Il y a les trafics qui utilisent déjà cette route avec des  
853 engins thermiques, avec des dispositifs d’exploitation actuels. Eux, en basculant dans un mode tout électrique GSM-R,  
854 les gains pour l’opérateur ferroviaire seraient assez limités. Il aurait des gains sur l’environnement parce qu’on aurait  
855 électrique versus thermique, mais je dirais que ce ne sont pas des gains très significatifs. Après, sur les trafics existants,  
856 le deuxième sujet est effectivement l’alternative à l’Île-de-France. À mon avis, c’est un gros sujet dans ce dossier. Je  
857 voulais apporter cet éclairage parce que ça a été évoqué tout à l’heure. Ce que j’ai compris de cette infrastructure pour  
858 demain, c’est qu’elle aurait une limitation à 1 700 tonnes. Il faut voir que c’est un format de train qui est assez commun  
859 dans le fret ferroviaire où on tourne beaucoup à 1 800 tonnes. Mais il se trouve que les trafics qui font du Atlantique – est  
860 de la France, que ce soit au niveau national ou que ce soit via le corridor 4 atlantique, il y en a une partie non négligeable  
861 qui sont aujourd’hui à plus de 1 800 tonnes, voire à plus de 2 000 tonnes. C’est un sujet qu’il faut bien prendre en compte  
862 dans l’analyse : si les trafics devaient être détournés via cet itinéraire alternatif, on attaquerait la compétitivité du  
863 ferroviaire. Évidemment quand on monte des plans de transport avec des trains à 2 000 tonnes, vous imaginez bien que  
864 ça coûte moins cher à la tonne transportée et donc, les clients s’y retrouvent en termes de tarification. Cet aspect de  
865 limitation de tonnage est quand même assez dimensionnant, je pense qu’il faut bien l’avoir en tête. Moi, j’avais retenu  
866 que c’était une limitation à 1 700 tonnes.

867 Enfin, le dernier aspect, c’est sur le report modal. Je pense que c’est à étudier. Aujourd’hui, je reste assez prudent sur les  
868 gains. On sent bien qu’on offre un itinéraire qui évite l’Île-de-France, qui est plus fluide, qui est tout électrique, donc on  
869 peut imaginer des schémas industriels compétitifs. Au-delà du fait qu’il faut voir le changement logistique pour les  
870 opérateurs ferroviaires – mais ça a été repris à plusieurs reprises, donc c’est quitter un peu l’Île-de-France qui est  
871 aujourd’hui un centre de relais et de jonction, un hub absolument incontournable –, le deuxième aspect, c’est quand  
872 même les études capacitaires. C’est une vraie question qui demande à être instruite pour bien peser les avantages pour  
873 le ferroviaire. Si vous amenez beaucoup de trafics sur Dijon, après il faut les ramener sur l’Est de la France et sur  
874 l’Allemagne. Cela a été évoqué par M. COUTOU qui disait que Dijon – Metz est déjà un itinéraire très occupé. Donc, si

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

875 on ramène des trafics, qui aujourd'hui passent par l'Île-de-France, sur cet itinéraire, il y a des études capacitaires plus  
876 poussées à mener. Voilà un peu l'éclairage que je voulais apporter en tant qu'opérateur ferroviaire sur le sujet.

877 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

878 Merci beaucoup. Je rajoute un point : il se trouve que j'avais posé la question à un OFP – c'est-à-dire un opérateur  
879 ferroviaire de proximité qui d'ailleurs arrive sur cette ligne par un capillaire –, à savoir si finalement, l'électrification est un  
880 avantage ou non. Pour l'opérateur, c'est moins cher. Il y a des motrices diesel, il y a même des hybrides, mais l'électrique  
881 est moins cher pour deux raisons. La première, c'est qu'il n'y a pas à payer le diesel, ce qui n'est pas gratuit, et la  
882 deuxième est liée au GSM-R. On passe de deux opérateurs par motrice à un. Et ces deux facteurs ne sont pas si  
883 négligeables que ça. Ça ne joue pas pour SNCF Réseau, mais ça joue pour les opérateurs eux-mêmes. Oui, une  
884 question tout au fond.

885 **Franck TUFFEREAU, délégué général de l'AFRA**

886 Bonjour, Franck TUFFEREAU, délégué général de l'AFRA. Je représente l'ensemble des opérateurs ferroviaires  
887 alternatifs à la SNCF. Je vais compléter un peu les propos de mon confrère Ghislain de RUGY sur le fret puisque le  
888 GSM-R, comme vous l'avez dit, évite deux opérateurs en cabine, ce qui n'est pas négligeable pour les opérateurs  
889 ferroviaires. De plus, le fait d'électrifier la totalité de la ligne évite également les ruptures de traction liées à l'avitaillement  
890 des locomotives diesel. De plus, nos locomotives électriques sont plus performantes, donc permettront certainement  
891 d'augmenter les charges admissibles sur la ligne. On a parlé également de la massification : le générateur de transport,  
892 c'est les ports. Il ne faut pas oublier qu'on est sur les ports de La Rochelle, Saint-Nazaire et Nantes qui sont aujourd'hui,  
893 pour un de mes adhérents au niveau de l'AFRA... La Rochelle fait un développement à 2 chiffres depuis les trois  
894 dernières années, ce développement étant en grande partie lié au fait qu'il y a un vrai partenariat fait avec le ferroviaire et  
895 donc la multimodalité du port.

896 En plus, petite précision néanmoins, c'est que Gevrey n'est pas fermé : c'est un hub qui a été repris par la plupart des  
897 entreprises alternatives. La SNCF y est peu présente aujourd'hui, mais Gevrey est un gros hub d'activités pour les  
898 entreprises ferroviaires de l'AFRA notamment, avec une grosse activité sur le GEFICO et le transport de voitures. J'ai un  
899 petit bémol qui n'a pas été précisé, c'est sur la signalisation. On a parlé de GSM-R et je pense qu'il faut aussi traiter le  
900 système de la signalisation. Aujourd'hui, la ligne doit être équipée en BA-PR : c'est un système qui a déjà quelques  
901 années. Et les corridors européens ont pour objectifs d'être équipés en ETCS. Il est important peut-être aussi de parler  
902 de ce volet signalisation parce que quitte à moderniser la ligne, il faut peut-être se mettre en phase avec les différents  
903 systèmes existants, surtout des systèmes européens.

904 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

905 Merci. Oui, M. COUTOU, vous vouliez apporter un élément ?

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

907 M Quelques éléments de réponse sur ce qui a été dit. D'abord, sur Autun et Étang-sur-Arroux, je vous affirme que la  
908 réouverture est prévue en janvier. Les travaux vont se dérouler cette année, donc réouverture de la ligne en janvier. C'est  
909 l'engagement que l'on avait pris avec M. Michel NEUGNOT. Ça sera fait, pas d'inquiétude particulière.

910 Sur le choix, variante 1 ou variante 2, aujourd'hui, au stade actuel, il n'y a pas de décision prise. On a deux solutions. Au  
911 regard de la capacité de financement qui existe aujourd'hui et qui est inscrite au CPER, nous avons soit la possibilité  
912 d'envisager l'électrification de Chagny – Montchanin avec les raccordements, soit d'électrifier en totalité. Ces deux  
913 solutions ont été présentées. On n'a pas décidé et c'est le processus actuel qui va nous conduire à construire une  
914 décision et à la soumettre au conseil d'administration de SNCF Réseau, mais ça se fera au terme de ce débat et dans les  
915 délais requis.

916 Sur la partie signalisation, vous avez raison. Il faut juste bien prendre en considération qu'on est en train de se projeter  
917 sur un projet 2025-2030. Il faudrait qu'on se mette à jour pour ne pas dire qu'il faudrait qu'on anticipe éventuellement les  
918 évolutions à venir, de sorte que le projet qu'on aura à réaliser, le jour où les trains circuleront, ce sera un projet  
919 d'actualité. On ne pourrait plus utiliser les techniques d'aujourd'hui. Voilà les quelques éléments de réponse que j'ai  
920 retenus dans l'ensemble des interventions.

921 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

922 Oui, M. COUTOU.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

923 **Jacques COUTOU, gérant du corridor de fret Atlantique**

924 Concernant l'ERTMS ou l'ETCS, en réalité, aujourd'hui, il faut bien comprendre que sur un corridor européen, l'objectif  
925 est de permettre à une entreprise ferroviaire de passer d'un pays à l'autre, donc sans changer de locomotive. Sur  
926 certains corridors, c'est effectivement quelque chose qui est plutôt bien venu, je pense au corridor mer du Nord –  
927 Méditerranée parce les distances entre frontières sont relativement courtes : on passe la frontière du Luxembourg en très  
928 peu de kilomètres d'un pays à l'autre. Entre la Belgique et la France, c'est pareil. Par contre, sur le corridor Atlantique, on  
929 a un tout petit problème, c'est qu'il y a 1 200 km. Aujourd'hui, je ne connais pas une seule entreprise ferroviaire qui fait  
930 1 200 km d'un seul trait sans faire un relais ou un changement de locomotive. Donc, ça veut dire qu'à partir du moment  
931 où on s'arrête, est-ce que c'est bien pertinent de vouloir absolument faire de l'ERTMS sur la VFCEA alors qu'on ne va  
932 peut-être même pas être capable de faire de l'ERTMS sur la totalité du corridor, sur l'itinéraire principal. C'est une vraie  
933 question. Aujourd'hui, nous travaillons plus particulièrement sur les sections transfrontalières. Je vous donne un exemple,  
934 c'est du Metz – Mannheim, donc là, c'est déjà du lourd. On se pose la question sur du Wittoria – Dax. J'ai bien peur  
935 qu'entre Dax et Forbach, ça ne soit un peu plus compliqué, surtout avec le passage du nœud de Paris : sous ERTMS, ça  
936 va prendre un certain temps. Je ne suis pas sûr qu'en 2030, on sera au rendez-vous, même si la Commission  
937 européenne nous presse fort pour qu'on y arrive.

938 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

939 Merci. Il y avait une question au deuxième rang, ici à droite. Pardon, je vous ai ôté le micro de la bouche sans m'en  
940 rendre compte. Je n'avais pas réalisé que vous l'aviez.

941 **Michel PUYRAZAT, président du directoire du grand port maritime de La Rochelle**

942 Pas de problème. Michel PUYRAZAT, président du directoire du grand port maritime de La Rochelle et je passerai  
943 la parole à M. CHALUS qui complètera pour la partie portuaire. On a beaucoup parlé des ports, ce soir. Pour confirmer,  
944 d'une part, que les ports ne sont pas complètement atones, même si ça a été indiqué par le CGEDD tout à l'heure, c'est-  
945 à-dire que c'est un vrai lieu privilégié de massification et pour favoriser le report modal. L'exemple de La Rochelle est un  
946 bon exemple puisqu'on est passé de 700 000 tonnes en 2006 et à 1 700 kilo-tonnes (1 700 000 tonnes) en 2015 soit  
947 130 % en 10 ans d'augmentation de trafic ferroviaire. On ne peut pas dire qu'on est atone. Tout cela pour dire que ces  
948 projets ferroviaires qui consistent à développer ces capacités de développement du transport ferroviaire sont primordiaux.  
949 Ça suppose de travailler sur plusieurs éléments et M. François COMBES les a rappelés : ils sont tous très importants. Et  
950 la partie capacité de desserte d'hinterland par rapport au port qui est de plus en plus lointain, pour faire de la longue  
951 distance, est primordiale.

952 Or, quand on regarde la carte des corridors qu'a présentée M. COUTOU, on voit clairement qu'il y a un trou, sauf à tout  
953 ramener au nœud parisien et cela a été dit. Voilà, je pense qu'on est très clair : pour pouvoir se développer, il faut qu'on  
954 ait des flux de marchandises qui puissent être performants, qu'on puisse avoir des axes qui soient reliés aux ports. Pour  
955 ça, il faut qu'on travaille bien sûr sur tout ce qui est difficulté au niveau de la capacité des sillons, mais on y travaille. C'est  
956 d'ailleurs ce qu'on a fait avec SNCF Réseau depuis 2 ans, ce qui fait qu'on anticipe les besoins à -2 ou à -3, pour pouvoir  
957 faire en sorte qu'on puisse prévoir les besoins de sillons pour 2 ou 3 ans en amont. Tout cela, on y travaille. Par contre, si  
958 on n'a pas l'infrastructure, on ne pourra pas développer le transport ferroviaire. Vous l'avez compris, ma suggestion, c'est  
959 clairement de favoriser l'hypothèse 2. Voilà, ce n'était pas une question, mais une position.

960 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

961 Merci beaucoup. Pour ceux qui regardent sur le web, je fais une précision de vocabulaire : ce qu'on appelle un hinterland,  
962 notamment dans la politique des ports, c'est une sorte de zone arrière d'activités capable d'absorber précisément toutes  
963 les marchandises et les biens qui vont venir se débarquer dans le port. S'il n'y a pas d'hinterland, le port est  
964 malheureusement condamné à une certaine asphyxie, d'où l'importance. La deuxième remarque, c'est qu'assez souvent,  
965 on le voit dans tous les grands ports, la façon d'irriguer les hinterlands assez largement – ça peut aller à 100 km, voire à  
966 200 –, c'est un transport ferroviaire qui est assez favorisé par ça. Oui, à vous.

967 **Jean-Pierre CHALUS, président du directoire du grand port maritime de Nantes – Saint-Nazaire**

968 Merci Monsieur. Jean-Pierre CHALUS, président du directoire du grand port maritime de Nantes – Saint-Nazaire. Je  
969 voulais aller dans le sens des propos de mon collègue, peut-être en modulant sur le côté atone des ports. J'avais noté  
970 dans la présentation qu'il y avait une insistance particulière, et ça nous permet effectivement de l'évoquer. Peut-être  
971 rebondir sur les propos de Monsieur et d'abord insister sur l'hypothèse 2 qui montre la rentabilité du projet, qui montre  
972 également qu'il n'y a pas d'antagonisme entre les voyageurs et le fret sur cette option 2, et ça me paraît très important  
973 d'appuyer là-dessus. Évoquer le cas particulier de la façade atlantique, de Brest à La Rochelle, en incluant bien entendu

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

974 Nantes – Saint-Nazaire, qui sont aujourd’hui des pourvoyeurs de fret importants, à la fois les ports, les plateformes  
975 logistiques que vous évoquiez, mais également tout le tissu agricole breton qui effectue des rotations très régulières,  
976 journalières, voire une à deux fois par semaine selon les jours, avec la région Rhône-Alpes. Cet itinéraire permet de  
977 gagner en compétitivité.

978 Mon collègue Michel PUYRAZAT l’a évoqué tout à l’heure, il faut une complémentarité entre l’ensemble des acteurs. On  
979 a vu évoquer, dans les présentations qui ont été faites, l’insistance sur les entreprises ferroviaires qui devaient évoluer  
980 dans leur schéma. Ce ne sont pas que les entreprises ferroviaires qui doivent évoluer. Ce sont les chargeurs, les ports,  
981 les gestionnaires d’infrastructures et l’ensemble des protagonistes qui doivent travailler main dans la main. C’est  
982 l’exemple de nos amis rochelais, c’est l’exemple qui est également en vigueur chez nous puisque nous sommes  
983 coactionnaires d’une entreprise ferroviaire. Ce sont des éléments sur lesquels les ports ont investi dans le ferroviaire, à la  
984 fois dans leurs infrastructures et également avec les moyens de traction bien entendu, mais aussi dans les relations qu’ils  
985 ont su nouer avec SNCF Réseau, leurs chargeurs et leur communauté portuaire pour faire progresser ce fret.  
986 Aujourd’hui, ce projet est particulièrement important puisque cette transversale Est-Ouest, cela fait plus de 20 ans que  
987 nous y travaillons avec nos amis de RACO, Rhône-Alpes-Centre-Ouest, et qui est un élément pour nous extrêmement  
988 important. L’Ouest de la France, dans sa liaison avec les parties Est, à la fois l’Allemagne, Rhône-Alpes et l’Italie, ce sont  
989 des éléments que nous avons dans notre ligne de mire dans nos différents projets stratégiques. Donc, comme l’a dit mon  
990 collègue, je milite ardemment pour l’hypothèse 2.

991 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

992 Nous l’avions compris. Ilaria, est-ce qu’il y a d’autres...

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

994 Un membre de la commission particulière voulait intervenir, Lucie ANIZON.

995 **Lucie ANIZON, membre de la commission particulière du débat public**

996 Bonsoir, je suis Lucie ANIZON, je suis membre de la commission particulière, plutôt sur les questions de démocratie  
997 participative et sur la participation du public et des associations au débat. Je ne suis pas du tout spécialiste de ces  
998 questions-là. Il me semble que pour faire un peu le lien et pour décloisonner les enjeux ferroviaires et fret par rapport au  
999 ferroviaire plutôt voyageur, j’aurais bien aimé que M. COMBES revienne sur un passage à la toute fin de sa  
1000 présentation : son point 6 « La coexistence avec les voyageurs n’est pas facile sur le ferroviaire. » C’est peut-être une  
1001 évidence, mais pour moi, c’est un peu contre-intuitif. Donc, j’aurais bien aimé que vous précisiez pourquoi, sur le  
1002 ferroviaire particulièrement, la coexistence avec le trafic voyageur est compliquée.

1003 **François COMBES, directeur du laboratoire SPLOTT**

1004 C’était une phrase assez générale. Je suis désolé, je suis passé dessus trop vite pour pouvoir expliquer ce que je voulais  
1005 dire. Il y avait trois idées. Je vais prendre une précaution : je ne suis pas absolument certain que ce que je dis s’applique  
1006 bien au cas français, c’est vraiment très général. Donc, on ne va pas avoir des trains qui vont forcément aller à la même  
1007 vitesse. Donc, après, pour mettre des sillons qui vont optimalement optimiser l’infrastructure, ce n’est pas évident parce  
1008 qu’il va falloir réserver de la place devant, derrière, un train de fret étant plus grand qu’un train de voyageurs. Ça ne va  
1009 pas être forcément la même façon d’entretenir les infrastructures. Un train de fret peut se satisfaire d’une infrastructure...  
1010 Idéalement, si on pouvait se payer d’avoir un réseau dédié fret et un réseau dédié aux voyageurs – les gestionnaires  
1011 d’infrastructures me corrigeront si je dis des bêtises –, on les maintiendrait, mais pas forcément de la même façon, etc. Et  
1012 il y a peut-être le troisième sujet qui est probablement le plus important, si on est sur un réseau, soit sur lequel il y a  
1013 beaucoup de train, soit sur lequel il y a des difficultés d’exploitation, et qu’à un moment donné, ça ne va pas passer et  
1014 qu’il va falloir décider quel train va être en retard et quel train on va privilégier pour arriver à l’heure, ce n’est pas  
1015 forcément le train de marchandises qu’on va faire arriver à l’heure systématiquement. Tout ça, dans un monde idéal où  
1016 on aurait des réseaux purement dédiés au fret, ces questions se poseraient moins. J’ai une vision un peu théorique de  
1017 tout ça. Si des gens du métier veulent préciser, ils peuvent tout à fait.

1018 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1019 Je voudrais préciser qu’on ne peut pas avoir un réseau dédié exclusivement au fret et un autre dédié aux voyageurs. On  
1020 ne peut pas se le permettre, et puis faudrait-il encore avoir assez de trains de fret pour rentabiliser une infrastructure.  
1021 Donc, globalement, 85 % de notre réseau est mixte. On a quelques petites lignes dédiées exclusivement au fret  
1022 ferroviaire. Les conditions de maintenance entre le fret ferroviaire et le voyageur commencent à évoluer, c’est récent.  
1023 Sinon, les référentiels sont uniques en France. Mais on commence éventuellement à envisager un niveau de

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1024 maintenance un peu moins exigeant au regard du nombre de circulations. Pour nous, SNCF Réseau, plus on a de trains, mieux on est. Plus on a de train de voyageurs, mieux on est. Plus on a de trains de fret, mieux on est. Après, on organise, bien entendu, la circulation de ces trains-là. Donc, on construit des catalogues. Il est bien entendu que, dans ces catalogues, il y a des priorisations. Au stade actuel des choses, le voyageur est prioritaire. Je ne sais pas comment les choses vont évoluer dans 10, 15, 20 ans, mais au stade actuel des choses, le voyageur est prioritaire parce que le fret, aussi, est minoritaire. L'impact qu'on a à faire impacter un retard sur un train fret est moindre que celui qui consisterait à mettre en retard un train de voyageurs. Mais on peut évoluer, nous-mêmes, dans notre façon de faire.

1031 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

1032 Merci. Je crois qu'il y avait encore une ou deux observations.

1033 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1034 Oui, plein de questions qui continuent à arriver. Il y en a une qui porte sur les méthodologies de calcul de l'évaluation de la rentabilité de structures routières et ferroviaires, une question sur les innovations et une autre, plus pointue, sur les nuisances. Je commence par ordre chronologique. C'est de M. Peeters CHRISTIAN qui dit : « Il est reconnu qu'il y aura, pour les riverains, un impact en termes de nuisances sonores en raison de l'accroissement du trafic de marchandises principalement. À quel moment les études d'impact seront-elles conduites pour confrontation avec les normes environnementales ? » Il souhaite savoir à quel moment les études vont intervenir.

1040 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1041 L'étude d'impact sera réalisée au moment des études préalables aux enquêtes publiques. Il y en aura certainement plusieurs. C'est un travail qui se fera dans les prochaines années.

1043 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1044 Il y a une question sur la méthodologie : « Certains intervenants ont évalué la rentabilité de l'infrastructure VFCEA en fonction du nombre de trains qui vont circuler sur la ligne. Les trains vont financer, par le paiement des sillons, l'entretien de la ligne. Alors, à quand le même calcul pour la route ? Ferons-nous le même calcul pour financer la RCEA en divisant son coût, intégralement financé aujourd'hui par le contribuable, par le nombre de camions qui circulent ? Les camions vont-ils financer l'infrastructure routière ? Nous savons tous que non. À ce stade, la seule solution pour comparer les coûts et la rentabilité économique, sociale et environnementale est de prendre en compte l'ensemble des coûts, notamment les coûts externes. Toutes les études montrent que le ferroviaire est de loin plus performant, comparativement à la route. » Si vous voulez réagir là-dessus.

1052 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1053 Mon propos, tout à l'heure, c'est de faire évoluer notre façon de penser. Il y a une part de vérité. Aujourd'hui, si on réduisant le nombre de camions sur les routes, on réduirait l'impact du coût de la maintenance. Et il est vrai que si l'on arrive à récupérer cette économie financière et à la mettre dans le ferroviaire, ça sera un plus. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. On y travaille avec les départements : ils veulent bien contribuer, mais ce n'est pas demain qu'on va évaluer le coût de la réduction du nombre de camions. Nos partenaires les collectivités seront heureuses de faire des économies, mais ce n'est pas pour autant qu'elles vont nous les donner. Donc, on a aussi un besoin de re-réfléchir le transport et la façon dont on a envie de vivre dans 10, 15, 20 ans, 30 ans. C'est un très long chemin qu'on aura à faire, ce n'est pas gagné d'avance.

1061 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1062 Des éléments sur l'innovation, par M ; Mohammed Bouallaga: « Dans la conception du projet VFCEA, dans quelle mesure sont pris en compte les projets d'innovation de fret ferroviaire ? Par exemple, le format des prochains de fret d 1 000 m, voire de 1 500 m, est-il considéré ? Autre exemple : un projet REVES<sup>1</sup> contribuant à la réduction de l'épaisseur de la superstructure de la voie appliquée en tunnel est en développement. Ceci peut répondre à la question du gabarit en tunnel à un coût moindre. En somme, une approche intégrant les innovations du fret ferroviaire dans le projet VFCEA permettrait de ne pas contraindre le développement des formats du fret et, sans doute, abaisserait dans une certaine mesure les coûts. »

1069 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

<sup>1</sup> Réduction des épaisseurs de voies exploitées en souterrain

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1070 Merci pour cette question très intéressante. En fait, au stade actuel, dans les études qu'on a engagées, on a évalué  
1071 l'infrastructure d'une façon classique. Nous n'avons pas aujourd'hui intégré l'ensemble de ces innovations. L'une d'entre  
1072 elles est très intéressante. Nous allons les regarder au fur et à mesure, surtout sur la problématique gabarit, mais  
1073 aujourd'hui, ce n'est pas le cas, on ne l'a pas fait. On l'intégrera à terme dans les solutions qu'on pourrait apporter pour la  
1074 réalisation des travaux.

1075 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

1076 Merci. Autre question ? Oui, une tout à fait à gauche et ensuite au fond.

1077 **Jean-Paul FOURNIER, UNSA ferroviaire Sud-Est**

1078 Jean-Paul FOURNIER, de l'UNSA ferroviaire Sud-Est, et Bourguignon par la même occasion. Pour nous, il y a deux  
1079 points qui sont importants. C'est le terme « congestion de la région parisienne » : si on continue, on ira forcément dans le  
1080 mur et, à terme, il n'y aura plus de sillons pour le fret. Et le deuxième terme important, c'est « alternative », c'est-à-dire  
1081 que pour l'instant, on n'a vraiment pas d'alternative pour passer. On a une ligne qui existe et qui demande juste une mise  
1082 à niveau. Donc, il faut vraiment l'utiliser, sachant que si on n'a plus de fret sur cette ligne, il ne reste que du TER et, petit  
1083 à petit, ce sont des lignes qui se dégradent. Ce qui fait la pérennité d'une ligne, c'est des circulations.

1084 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

1085 Merci. Une autre question, tout à fait au fond.

1086 **Dominique ROBIN, senior consultant ferroviaire**

1087 Rebonsoir, Dominique ROBIN, senior consultant. Je voulais revenir sur la problématique du gabarit. Est-ce qu'il a été  
1088 envisagé, dans le tunnel du Creusot qui est le point dur pour le gabarit, de faire appel à un rail aérien de contact qui peut  
1089 permettre de gagner les précieux centimètres manquants, entre autres systèmes utilisés sur la ligne entre La Cluze et  
1090 Bellegarde. Je pense que vous connaissez le système. Je pense que ça pourrait être très utile. Sinon, actuellement, en  
1091 traction diesel, la ligne permet déjà des trains de 3 500 tonnes. Je pense qu'en traction électrique, on devrait faire au  
1092 moins aussi bien.

1093 J'aimerais revenir sur un autre point, c'est le risque de congestion du nœud ferroviaire de Dijon – Perigny. Pour y être  
1094 passé pendant de nombreuses années, je pense qu'il y a peut-être des options à voir, des lignes qui ne sont  
1095 actuellement pas du tout utilisées et qui permettraient d'éviter Perigny. Par exemple, si on vient de Mulhouse – Belfort on  
1096 peut continuer par la ligne 4 jusqu'à Vesoul, descendre sur Gray, une ligne qui était à double voie à l'origine, puis Gray,  
1097 Saint-Jean-de-Losne. De Saint-Jean-de-Losne, on peut descendre un peu plus bas et on retrouve l'ancienne ligne qui  
1098 vasur Alleray et il manque juste un tout petit bout de voie à reconstruire entre Alleray et Chagny. Là, on aurait un Nevers-  
1099 Dijon fantastique et qui était à double voie, intégralement, à l'origine avant-guerre. Est-ce que cette option est envisagée  
1100 éventuellement pour désengorger Perigny ?

1101 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1102 Aujourd'hui, dans le cadre du CPER, nous avons des études qui ont été engagées pour améliorer la performance du  
1103 nœud dijonnais. Ce genre de choses se fait en parallèle. Mais on a parlé tout à l'heure de la capacité du nœud dijonnais :  
1104 nous devons y travailler de sorte qu'on le rende un peu plus performant. C'est dans un financement à part et ça rentre  
1105 dans le cadre du CPER actuel 2015-2021.

1106 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

1107 M. de TRÉGLODÉ ?

1108 **Hervé de TRÉGLODÉ, ingénieur général des mines**

1109 Juste un mot pour revenir sur le débat d'il y a quelque temps sur les avantages et les inconvénients de la nouvelle ligne si  
1110 le projet est réalisé au regard des circulations de fret. On a bien insisté sur les avantages : électrification, signalisation,  
1111 GSM-R, la radio. Les inconvénients, il y a la pente : ça, on n'y peut rien. Et puis, il y a le gabarit. Pour ma part, je voudrais  
1112 insister tout particulièrement, comme cela a été le cas, sur le gabarit. L'expérience montre, quand on regarde ce que l'on  
1113 a fait il y a 10, 20 ou 30 ans, qu'à chaque fois qu'on ne traite pas convenablement ce gabarit, on retrouve éternellement  
1114 cette difficulté. Ça a été le cas en Normandie où, à une certaine période, on avait dit : « On fera avec un gabarit un peu  
1115 inférieur au GB1. » Et puis, cette question revenait sans cesse, soit à la demande du port Havre ou de Rouen, soit à la  
1116 demande des entreprises ferroviaires. Ça a été le cas un petit peu partout. Donc, ma conclusion, c'est attention à  
1117 l'importance de cette question du gabarit : si la ligne a comme inconvénient, 1) les rampes et 2) le gabarit, il y a peu de

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1118 chances pour qu'il y ait beaucoup de circulation de fret. Il faut bien régler cette question du gabarit. Je rejoins la question  
1119 qui a été posée sur le projet REVES. J'ai eu l'occasion de l'approfondir : il s'agit d'une technique qu'on appelle de grave-  
1120 bitume qui permet, à des coûts tout à fait raisonnables, d'abaisser la voie – non pas de travailler sur le haut de la voûte,  
1121 ce coûte fort cher – jusqu'à une cinquantaine de centimètres, ce qui est énorme et permet vraiment de gagner  
1122 énormément en gabarit. Je crois avoir compris que cette technique est d'ailleurs étudiée avec la société COLAS et est  
1123 pratiquement au point. Je crois qu'elle pourrait être utilisée assez rapidement.

1124 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

1125 Merci. Il y avait une question au fond.

1126 **Olivier GUIX, CGT**

1127 Bonjour, GUIX Olivier, du secteur CGT des cheminots des Pays de la Loire. Sur le fret et en tout cas l'intérêt de relier la  
1128 façade atlantique au Sud-Est de la France et de l'Europe, c'est extrêmement important, mais les interlocuteurs des  
1129 grands ports en ont parlé. Par contre, on ne voit pas dans le projet la pertinence qu'il peut y avoir pour les trains Grandes  
1130 lignes, comme on les appelait avant, puisqu'on parle aujourd'hui de TGV. On sait que les TET ont été largement attaqués  
1131 ces derniers temps et je ne vais pas citer M. DURON, mais cet axe pourrait avoir un réel intérêt pour relier le grand Ouest  
1132 avec le Sud-Est de la France, sachant qu'aujourd'hui, il y a une véritable problématique pour contourner Paris avec des  
1133 TGV. Et on cherche d'ailleurs de la place pour contourner Paris avec les trains TGV, sachant que le train de voyageurs  
1134 n'est pas exclusivement du train TGV. C'est effectivement ça, le problème. Là, dans le projet présenté, on parle de fret,  
1135 on parle de TER, mais on ne parle pas des trains grande distance de voyageurs pour qui cette VFCEA représente un réel  
1136 intérêt de développement entre le grand Ouest et le Sud-Est de la France. Et un petit commentaire par rapport au fret :  
1137 sur les chiffres donnés au tout début de la présentation, l'échelle de temps a été un peu grande en 1975 et aujourd'hui. Il  
1138 y a quand même une étape avant les années 2000 où il y a eu un regain, quand même, petit, mais un regain tout de  
1139 même. Je viens du fret SNCF : je rappelle qu'on faisait 56 millions de tonnes-kilomètres en l'an 2000 pour 70 M€ de  
1140 déficit et que, 10 ans après, on faisait deux fois moins de tonnage pour 10 fois plus de déficit. Donc, à quand un REX sur  
1141 l'ouverture à la concurrence du fret ? Voilà.

1142 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

1143 Merci beaucoup. Juste une précision : on n'a pas parlé ici du voyageur parce qu'il y a aussi, de la même façon qu'il y a ici  
1144 un atelier fret, il y a plusieurs ateliers voyageurs, la semaine prochaine et qui se continuent localement puisque c'est  
1145 assez localement qu'il faut que chacun puisse s'exprimer. Est-ce qu'il y a une autre question ?

1146 **Éric LAMBERT, Chemins de fer luxembourgeois**

1147 Oui, Éric LAMBERT des chemins de fer luxembourgeois, une nouvelle fois. Je voudrais revenir sur l'aspect technique et  
1148 la différence entre la théorie et la pratique. Quand on parle de l'aspect technique du train, le gabarit et le tonnage, on a un  
1149 outil que l'on utilise qui est, en France, SNCF Réseau. Il y a plusieurs manières d'utiliser cet outil. Donc, je voudrais  
1150 insister sur le fait d'être créatif dans l'utilisation de cet outil qui nous a permis la créativité et nous a permis, entre autres,  
1151 d'augmenter de manière assez considérable le tonnage des trains que nous tractons entre Le Boulou et Bettembourg où,  
1152 il y a 5 ans, les trains étaient de 1 800 tonnes. Aujourd'hui, avec les mêmes moyens de traction, on arrive à tracter 2 100  
1153 tonnes et on arrive à faire des trains de 830 mètres, ce qui était absolument inimaginable. Et on n'a rien changé à  
1154 l'infrastructure : simplement, nous sommes créatifs dans la manière d'utiliser l'infrastructure. J'ai un peu l'impression, vu  
1155 du Luxembourg, qu'au niveau de la gestion du réseau en France, on met des sécurités sur des sécurités pour vraiment  
1156 s'assurer de n'avoir jamais un seul problème.

1157 Je prends un exemple tout simple. Je suis très intéressé par le gabarit sur le corridor 2 également entre Bettembourg et  
1158 Bâle. Ça fait plus de trois ans que je tape sur la tête de mes collègues gestionnaires du corridor pour obtenir la possibilité  
1159 de tracter des trains avec des remorques de 4 mètres de hauteur, codifiées en P400. Sur cet axe Bettembourg – Bâle,  
1160 des études ont été faites et, aujourd'hui encore, à l'heure actuelle, on me dit que ce n'est pas possible. D'accord.  
1161 Simplement, par erreur, un train a circulé de la Belgique vers Milan et il avait, comme par hasard, un container qui était  
1162 absolument inacceptable sur le réseau, mais il a circulé jusqu'à Mulhouse. Donc, ça veut dire que, dans la pratique,  
1163 quelque part, il y a une marge.

1164 Je donne un autre exemple : nous opérons un train sur Lyon, Bettembourg – Lyon six fois par semaine : nous l'opérons  
1165 parce que nous avons réussi à obtenir la possibilité de charger des semi-remorques codifiées en P400 alors que notre  
1166 train ne l'est pas, que la ligne ne l'est pas, mais en posant la bonne question à des gens créatifs, on a réussi à obtenir la  
1167 possibilité de faire circuler ce train. Simplement, je voulais insister sur le fait que, quand on a un outil dans les mains, il



# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1168 faut aussi pouvoir s'en servir de manière créative. Donc, ensemble, au niveau des entreprises ferroviaires et des  
1169 gestionnaires de réseau, on a des choses à améliorer, des deux côtés.

1170 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1171 Monsieur, vous connaissez très bien la circulation d'autoroute ferroviaire, mais j'ai envie de vous poser une question, si  
1172 vous me le permettez : est-ce que vos trains d'autoroute ferroviaire que vous connaissez bien, notamment ceux qui  
1173 circulent entre Perpignan et le Luxembourg, utiliseront ou pourraient utiliser la voie dont nous parlons aujourd'hui, entre  
1174 Nevers et Chagny, compte tenu de ces rampes, de sa limitation dans les techniques actuelles de 1 700 tonnes et quid du  
1175 gabarit ?

1176 **Éric LAMBERT, Chemins de fer luxembourgeois**

1177 À l'heure d'aujourd'hui, je ne pense pas. De mon point de vue, c'est un autre axe, c'est l'axe atlantique dont on parle ici.  
1178 Moi, je suis ici parce que nous avons, en tant que CFL – et mon collègue de Fret SNCF certainement aussi – beaucoup  
1179 de demandes très régulières de mises en place de train entre l'axe Atlantique – donc Vittoria et Bilbao – vers le  
1180 Luxembourg et vers l'Allemagne, des demandes auxquelles aujourd'hui nous sommes incapables de répondre. Moi, de  
1181 mon point de vue, la ligne dont on parle aujourd'hui est plutôt une ligne qui va être axée sur l'axe Atlantique vers l'Europe  
1182 et non pas une alternative à la partie Méditerranéenne. En tout cas, c'est comme ça que, nous, on la voit.

1183 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

1184 Je vous avais promis de vous tenir informés de l'heure : il est 21 h 30. On peut continuer ou...

1185 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1186 Juste une petite observation sur ces questions de ce qu'on peut constater par rapport à ce que l'on nous dit. Je rappelle  
1187 quand même que, aujourd'hui, quel que soit le réseau, les conditions de circulation sont dictées par un document de  
1188 référence du réseau. Ce document de référence du réseau donne les caractéristiques d'infrastructures. Et on n'a pas,  
1189 aujourd'hui, à remettre en cause, ce qui est écrit, sauf à se poser la question de savoir si ce qui est écrit est effectivement  
1190 réel. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, par rapport à ce que vous évoquiez, la notion de P400, puisque vous évoquez une  
1191 norme UIC fret, aujourd'hui, par rapport à ce que je crois savoir, cette norme n'est pas utilisée dans le document de  
1192 référence du réseau. Peut-être que c'est un tort, mais c'est une réalité. D'autres l'utilisent, comme le réseau allemand.  
1193 Les Espagnols ne l'utilisent pas, les Portugais ne l'utilisent pas. Il y a peut-être une question d'harmonisation sur cette  
1194 question de norme applicable sur chacun des réseaux européens. C'est un vrai sujet.

1195 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

1196 Donc, il est 21 h 30. On continue un peu, il y a encore une demande d'information. S'il y a d'autres questions, faites-vous  
1197 connaître. Encore une fois, on n'arrêtera pas le débat tant qu'il y a des questions. Je rappelle simplement que tous ceux  
1198 qui voudraient faire une communication, soit vous pouvez faire des cahiers d'acteur, soit – de façon beaucoup plus  
1199 simple – vous envoyez des mails ou vous les déposez à la commission particulière. Et tout ça sera de toute façon,  
1200 comme tout ce qui a été montré ce soir, mis en ligne, comme le verbatim de cette réunion d'ailleurs, et accessible à tout  
1201 le monde. Je vous passe la parole.

1202 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1203 À propos de la créativité, en France, nous la regardons sous l'angle de la sécurité. Mais je dois vous avouer que nous  
1204 commençons à évoluer. C'est récent. Il y a quelques décrets qui viennent d'être publiés, une loi sur la maintenance du  
1205 réseau capillaire. Le réseau capillaire, c'est le réseau qui est dédié exclusivement au fret. On évolue, mais avec  
1206 beaucoup de prudence parce que la sécurité est quelque chose de très important pour nous. Nous ne pouvons pas  
1207 passer à ce que vous définissez comme étant des axes de créativité. Je vous comprends, ça peut passer, mais le risque  
1208 d'accident est relativement fort. Et c'est là où nous, on a envie de s'assurer que si on pouvait permettre un certain  
1209 nombre d'évolutions dans l'exploitation du réseau, on sécurise tout de même les hommes et les femmes qui circulent sur  
1210 ce genre de réseau. Voilà.

1211 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1212 On appelle Marc d'AUBREBY ?

1213 **Dominique HOESTLANDT, 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

1214 Très bien. Est-ce qu'il y a d'autres questions ? Ça sera la dernière, si vous le permettez, et ensuite on passera la parole à  
1215 Marc d'AUBREBY.

### 1216 Intervenant

1217 Un dernier petit commentaire à propos des restrictions de gabarit ou de charge à l'essieu. J'ai malheureusement  
1218 l'impression qu'il y aurait un très grand ménage à faire. Quand je vois certaines séries de locomotives qui ont des  
1219 restrictions de vitesse et qui font l'objet d'une classification en groupe 2MO – je pense que, pour certains, ça vous parle –  
1220 , mais certaines sont sincèrement difficilement justifiables. Comment expliquer, par exemple, que sur les voies de  
1221 raccordement de Chagny, une BP27000 circule sans aucune restriction de vitesse ? Une BP75000 qui a strictement les  
1222 mêmes boggies, les mêmes moteurs et la même caisse, à 20 cm près, est plus légère et est limitée à 30 km/h. Il y a des  
1223 restrictions qui paraissent comme ça complètement aberrantes. Si on prend encore le pont sur l'Arroux à Étang, une K77  
1224 ou une K66 peut passer haut le pied à 100 km/h alors qu'une G12-06, qui est beaucoup plus légère, est limitée à  
1225 10 km/h. Il y a des choses qui ne sont pas du tout logique et je pense qu'il y aurait vraiment un grand ménage à faire au  
1226 niveau des restrictions de vitesse partout.

### 1227 Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public

1228 Merci beaucoup. Cette observation était tellement technique que j'ai eu du mal à la suivre, mais je vous encourage à la  
1229 mettre par écrit.

### 1230 Hervé de TRÉGLODÉ, ingénieur général des mines

1231 Je voulais juste encore dire un mot. Tout à l'heure, j'ai parlé un peu d'innovation. J'ai encore ça en tête parce que j'avais  
1232 rédigé un rapport, l'année dernière, sur l'innovation dans le fret ferroviaire. J'ai parlé du projet REVES permettant  
1233 d'abaisser les plateformes pour les trains importants. Il y a un autre champ d'innovation qui me semble aussi important et  
1234 qui rejoint ce qui a été dit sur l'autoroute ferroviaire : c'est la mesure rapide et fréquente des gabarits grâce des nouveaux  
1235 engins qu'on commence à utiliser sur les différents réseaux européens. Ça permet aussi d'avoir plus de sûreté dans la  
1236 circulation des trains de fret qui ont un gabarit un peu limite.

### 1237 Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public

1238 Très bien, merci beaucoup. Merci à tous. Je vais demander à Marc de me rejoindre à l'estrade. Il a la lourde tâche, qui  
1239 est assez impossible, de résumer un peu tout ce qu'on s'est dit et d'en tirer quelques conclusions. Marc, je te passe le  
1240 micro.

### 1241 Marc d'AUBREBY, membre de la commission particulière du débat public

1242 Oui, c'est une tâche très difficile, surtout que ça a été très riche. Il faut bien savoir que c'est une première étape puisque  
1243 le fret ferroviaire, on va en reparler le 23 janvier à Nevers, et on en reparlera le 2 février à Chalon-sur-Saône, avec peut-  
1244 être des orientations un peu plus locales puisqu'aujourd'hui, on a vraiment regardé les niveaux européens et nationaux.  
1245 Je voulais quand même signaler également la réunion du 27 janvier à Dijon qui est la réunion sur les problématiques de  
1246 faisabilité financière et de phasage qui intéressent tout autant le fret que la partie plus passagers.

1247 Pour tirer un peu le bilan, François COMBES nous a présenté les grands enjeux de la logistique, c'est-à-dire l'état des  
1248 lieux du transport de marchandises, et a essayé de nous indiquer, très sommairement, comment le chemin de fer pouvait  
1249 y participer. Hervé de TRÉGLODÉ nous a exposé les principales conclusions des tables rondes pour la promotion du fret  
1250 ferroviaire, présidées par M. VIDALIES, secrétaire d'État chargé des transports. Il nous a fait part des difficultés qui  
1251 existaient pour le transport de marchandises par fer, mais il nous a aussi rappelé combien il y avait un véritable  
1252 volontarisme pour maintenir et développer ce fret ferroviaire. M. MAZZUCHELLI nous a présenté le projet, en y mettant  
1253 un accent tout particulier sur la partie ferroviaire, ce qui faisait une présentation assez largement différente de celle qui  
1254 avait eu lieu par ailleurs, où il y avait plus d'importance, peut-être, parfois, sur le passager. M. Jacques COUTOU nous a  
1255 replacé tout ça dans un ensemble européen en nous rappelant comment fonctionnaient les corridors de fret et nous a  
1256 quand même indiqué, y compris au cours du débat, l'apport que pouvait apporter un itinéraire nouveau alternatif au  
1257 fonctionnement pratique de ces corridors.

1258 Je ne vais pas le mettre dans l'ordre des interventions et je ne citerai pas toutes les interventions, mais je voudrais  
1259 signaler celle de M. de RUGY au nom de Fret SNCF, mais également du délégué général de l'AFRA puisqu'elles se  
1260 rejoignent assez largement. Ils nous ont présenté leurs réflexions sur l'intérêt pour le fret ferroviaire du projet d'une part,  
1261 mais aussi ses limites, qu'il s'agisse de problèmes de tonnage, qu'il s'agisse de problèmes de signalisation, etc. C'est un  
1262 point qui est d'ailleurs revenu et qui faisait écho à ce qui est intervenu un peu à Nevers, qui est qu'il y a peut-être une

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1263 légère frustration sur le fait qu'au-delà du projet d'électrification et de raccordement à proprement parler, il y a une  
1264 demande relativement forte, si j'ai bien compris, qu'il y ait des études complémentaires – peut-être pas dans le cadre du  
1265 projet, mais par ailleurs – sur la problématique de remise en état, voire d'amélioration de la ligne pour supprimer un  
1266 certain nombre de points durs. Mais ces points durs peuvent être soit au niveau de la ligne elle-même, soit au niveau – et  
1267 là, je pense tout particulièrement à M. DURON puisque ça a été l'un des thèmes de Mobilité 21 – des nœuds ferroviaires.  
1268 Et on a quand même pas mal parlé du nœud de Dijon. J'ai été frappé par l'esprit innovant des étudiants parce que c'est  
1269 un sujet qui est intervenu comme ça, en marge, qui est : « Et si on mettait des TGV de messagerie ? » Ce sont des sujets  
1270 qui, je crois, peuvent être intéressants tout de même, au niveau d'un débat de ce genre. M. AMOURA nous a rappelé, en  
1271 faisant un peu écho à ce qu'avait dit Hervé de TRÉGLODÉ, l'importance pour le fret ferroviaire de l'engagement public,  
1272 non seulement au niveau des investissements, mais au niveau du fonctionnement quotidien du système ferroviaire.  
1273 Hervé de TRÉGLODÉ nous a rappelé toute l'importance de la fiabilité du système, et je crois que cela faisait écho à ce  
1274 qui a pu se dire par ailleurs. M. DURON nous a rappelé les enjeux de Mobilité 21 et la problématique de financement  
1275 rare. Il est sûr que la partie négative globale de l'étude socio-économique a certainement pesé dans le choix alors que la  
1276 partie strictement d'électrification a une rentabilité socio-économique positive et risque peut-être d'entraîner d'autres  
1277 classifications, d'autant que les questions d'aménagement du territoire ont été aussi l'un des critères importants pris en  
1278 compte par la commission qu'il a présidée. Je crois qu'effectivement, ce qui est revenu en permanence, c'est qu'il y a  
1279 besoin d'axes performants – donc ça peut être effectivement un projet d'investissement tel qu'il est présenté –, mais ça  
1280 peut-être aussi d'autres sujets qu'il faut étudier par ailleurs pour avoir un système toujours plus performant dans les axes  
1281 existants, y compris dans les axes alternatifs. Je suis sûr de ne pas avoir tout noté, mais nous aurons l'occasion,  
1282 certainement, d'y revenir. Donc, je le rappelle, le 23 janvier à Nevers et le 2 février à Chalons. Merci

1283 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

1284 Merci beaucoup. Je propose que nous levions la séance. Merci encore d'être venus. Au nom de la commission, je vous  
1285 présente tous nos vœux pour 2017 et Dieu sait que vous avez un certain nombre de souhaits exprimés ou secrets. Mais  
1286 souhaitons que 2017 les exauce. On ne peut pas dire moins, Ilaria. Merci beaucoup. Au revoir.

1287 *Fin de la réunion à 21h30*