



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

DÉBAT PUBLIC

VERBATIM DE L'ATELIER

Chalon-sur-Saône, le 2 février 2017, 19 h à 22 h

## En tribune

### **Commission particulière du débat public :**

Marc d'AUBREBY, membre  
Dominique HOESTLANDT, membre  
Lucie ANIZON, membre

### **Maîtrise d'ouvrage :**

Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau  
Karine MAGALHAES, chargée de projet, direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté  
Céline FIEUX, Chargée d'études générales et socioéconomiques, SNCF Réseau  
Sylvain CAILLOT, direction du design, Paris, SNCF Réseau



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

(Début de la réunion à 18h30)

### Atelier thématique :

## Cercle de travail sur les enjeux économiques du fret ferroviaire pour le tissu productif régional

### 1 Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP

2 Merci à vous d'être venus. Vous le savez, puisque vous êtes déjà venus à certaines séquences du débat public, nous  
3 avons ce soir un atelier participatif, qui sera consacré au fret. Un premier atelier a eu lieu à Nevers le 23 janvier. C'est  
4 ce soir le second atelier consacré à ce thème.

5 Je vais peut-être passer un tout petit peu vite sur ce qu'est un débat public. Vous avez déjà participé à certains des  
6 débats organisés. Vous le connaissez, ainsi que le rôle de la CPDP (Commission particulière du débat public). Je  
7 rappelle simplement, pour la bonne forme, qu'elle est indépendante et neutre. Elle ne rend pas d'avis sur le projet.  
8 Simplement, à l'issue du débat, elle fera un rapport sur la façon dont s'est passé le débat, sur les arguments, les  
9 participants. À la suite d'un rapport, le maître d'ouvrage doit, dans un délai de 2 mois, prendre à son tour position en  
10 indiquant les conclusions qu'il tire du débat, autrement dit : transforme-t-il son projet ? Y renonce-t-il ? Le poursuit-il  
11 comme prévu ?

12 Pardon pour la redite, pour certains qui ont déjà participé à un autre débat... La Commission particulière est  
13 représentée ce soir par trois membres. Je vais passer la parole à Lucie ANIZON, pour qu'elle se présente, puis à  
14 Marc d'AUBREBY.

### 15 Lucie ANIZON, membre de la CPDP

16 Bonsoir, Lucie ANIZON, je suis membre de la CPDP. Je suis plutôt spécialiste des questions de débat public,  
17 consultation des citoyens, participation citoyenne.

### 18 Marc d'AUBREBY, membre de la CPDP

19 Marc d'AUBREBY, je suis membre de la CPDP. Je suis ingénieur général honoraire des ponts, des eaux et des forêts.  
20 J'ai été directeur de l'équipement départemental, régional. Et pendant presque 10 ans, j'ai coordonné ce que l'on  
21 appelle le collège Transports terrestres au Ministère. Cette instance regroupe les inspecteurs généraux et donne des  
22 conseils au ministre sur tout ce qui concerne l'exploitation des transports terrestres. Je dis bien « l'exploitation », car le  
23 collège Transports terrestres ne s'occupait pas des parties infrastructures.

### 24 Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP

25 Dominique HOESTLANDT. Je serai en charge de l'animation du débat. Je viens du monde de l'industrie, du monde  
26 de l'entreprise. J'ai fait à peu près toute ma carrière dans les matériaux de construction.

27 Avant de passer la parole au maître d'ouvrage qui va vous présenter à nouveau le projet, je vous propose de vous  
28 présenter un premier débat qui a eu lieu à Paris, le 5 janvier. Voie ferrée Centre Europe Atlantique, c'est effectivement  
29 un projet qui est à la fois local par son inscription et qui pourrait être international, ou du moins européen, par son  
30 impact. On a eu une première réunion pour camper le décor. Je vais demander à Marc d'AUBREBY de venir nous  
31 faire le résumé de ce débat qui a eu lieu à Paris en introduction.

### 32 Marc d'AUBREBY, membre de la CPDP

33 Effectivement, on a eu un premier débat à Paris, sous la forme d'une conférence-débat. Parmi les intervenants, il y  
34 avait François COMBES, professeur d'économie des transports à l'Université de Marne-la-Vallée. Il fait le point sur les  
35 problématiques de la logistique : comment on passe de la logistique aux transports ferroviaires de marchandises.

36 Nous avons eu ensuite Hervé de TREGLODE. Il m'a succédé comme coordinateur du collège Transports terrestres  
37 au Ministère. Il a rappelé les principales conclusions des tables rondes organisées par le ministre sur la problématique  
38 du développement du fret ferroviaire.

39 On a eu ensuite Jacques COUTOU, gérant du Corridor Atlantique, qui regroupe principalement le Portugal, l'Espagne  
40 et la France. Il est très intéressé par le projet, car c'est pour lui une solution alternative au passage par Paris.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

41 Sont intervenus également la direction de fret SNCF, mais également le représentant de l'AFRA (Association  
42 française du Rail). Elle rassemble les sociétés autres que la SNCF, qui s'occupent du fret ferroviaire. Je rappelle que  
43 le fret ferroviaire est complètement ouvert à la concurrence.

44 Parmi les sujets évoqués, des sujets relatifs au gabarit, au tonnage des convois, à leur vitesse, aux questions des  
45 pentes, mais bien évidemment aussi à la problématique du passage du nœud dijonnais qui est venue s'inviter à  
46 l'occasion du débat.

47 Parmi les interventions, je voulais signaler celle de Philippe DUROND. Député de la 1<sup>ère</sup> circonscription du Calvados, il  
48 a présidé la Commission Mobilité 21, qui a étudié tous les grands projets d'infrastructure au sein d'une commission  
49 mixte qui regroupait des parlementaires, des représentants du monde associatif, de l'entreprise, des syndicats de  
50 salariés (ce que l'on appelle « la gouvernance à cinq » du Grenelle). Il a rappelé que le projet qui va vous être  
51 présenté par SNCF Réseau a été classé comme devant être réalisé au-delà de 2030. Il s'agit donc d'un projet « non-  
52 prioritaire ». À l'exception toutefois de certaines actions en faveur du fret. Cela a donc toute son importance,  
53 effectivement, d'avoir des ateliers spécifiques.

54 Petit mot sur l'atelier qui a eu lieu à Nevers. Sont aussi ici intervenus des représentants du port de La Rochelle et du  
55 port de Nantes. Ils ont signalé leur intérêt d'avoir également un itinéraire qui ne les oblige pas à passer par Paris.  
56 C'est relativement important pour les ports, car ils sont des lieux de concentration du fret. S'ils n'ont pas des moyens  
57 alternatifs à la route, ils ont à la limite des problèmes de congestion de leurs excès. C'est donc pour eux extrêmement  
58 important d'avoir des systèmes alternatifs.

59 Voilà très sommairement ce qui a pu être dit. J'en oublie certainement, mais vous pouvez trouver tout le reste de ce  
60 qui a été dit sur le site Internet du Débat public (<https://vfcea.debatpublic.fr/>), puisque l'ensemble des interventions  
61 apparaît sur ce site.

62 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

63 Merci beaucoup. À ce sujet, d'ailleurs, dans les débats que nous allons avoir, je vous demanderai à chaque fois que  
64 vous prenez la parole de donner votre nom, même si vous prenez plusieurs fois la parole. Tout ce qui se dit est  
65 enregistré et retranscrit sous forme de Verbatim. Et d'ailleurs, les verbatim de la réunion dont Marc a parlé et du  
66 premier atelier du 23 janvier, sauf erreur de ma part, sont déjà en ligne.

67 Je vais maintenant passer la parole au maître d'ouvrage qui va vous rappeler l'essentiel du projet. Dans un deuxième  
68 temps, il y aura un travail sur table. Au niveau de chaque table, vous êtes priés de vous concerter pour répondre à 3  
69 ou 4 questions.

70 Première question : « ce projet est-il de nature à favoriser le développement économique local ? »

71 Deuxième question : « à quelles conditions la modernisation de la ligne permettrait-elle de développer l'activité fret  
72 ferroviaire (notamment dans cette région) ? »

73 Troisième question : « Par quoi commencer ? » Ce projet a été inscrit dans un contrat de plan État région, à ceci près  
74 que le contrat de plan État région donne le chiffre de 247 millions d'euros et que le projet lui-même, tel qu'il va vous  
75 être présenté, en fait 560 millions d'euros. À l'évidence, il faut le découper, quitte à faire plusieurs contrats de plan  
76 État région.

77 Vous pourrez enfin poser toute question que vous souhaitez au maître d'ouvrage.

78 À l'issue de ce travail d'une vingtaine de minutes sur table, un porte-parole de chacune des deux tables exposera  
79 succinctement ce qui s'est dit. On ouvrira ensuite le débat général. Je rappelle, de toute façon, que si vous n'aviez  
80 pas pu tout dire, vous pouvez laisser des interventions par écrit sur le site ou même faire des cahiers d'acteurs. Le  
81 cahier d'acteurs est un document borné, mais qui est joint au dossier général du projet.

82 Je passe la parole à Laurent MAZZUCHELLI pour une vingtaine de minutes.

83 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

84 Merci. Bonsoir à tous.

85 Je suis Laurent MAZZUCHELLI, SNCF Réseau, directeur de projet à la direction territoriale de Bourgogne-Franche-  
86 Comté à Dijon. Je suis accompagné de Sylvain CAILLOT, Chargé de mission « Projets et territoires » à la direction du  
87 design au sein de la direction centrale parisienne, de Céline FIEUX, chargée d'études générales et socioéconomiques  
88 et de Karine MAGALHAES, chargée de projets.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

89 Nous avons préparé une présentation suivant 4 chapitres.

- 90 - Un rappel du périmètre de l'opération.
- 91 - Les enjeux et les aménagements (l'essentiel de la présentation).
- 92 - Un rappel de l'évaluation socioéconomique.
- 93 - Un point sur le calendrier.

### 94 Rappel du périmètre de l'opération

95 Concernant le périmètre de l'opération, VFCEA correspond à la modernisation de la ligne existante entre Nevers dans  
96 la Nièvre et Chagny en Saône-et-Loire, soit 160 kilomètres. C'est la réalisation d'un raccordement de la ligne Nevers –  
97 Chagny à la ligne à grande vitesse Paris – Lyon en gare de Le Creusot – Montceau – Montchanin TGV. Et puis, c'est  
98 la création d'une halte d'interconnexion TGV – TER en gare de Le Creusot – Montceau – Montchanin TGV, halte qui  
99 doit être implantée au droit de la gare TGV actuelle.

### 100 Les enjeux et les aménagements

101 Ils sont multiples. S'agissant tout d'abord des fonctionnalités et des enjeux du projet, pour les déplacements régionaux  
102 et interrégionaux de voyageurs (TER), il s'agit de permettre des relations ferroviaires de bout en bout entre Tours et  
103 Dijon plus confortables et moins polluantes par un transport électrique, relier le territoire au réseau à grande vitesse  
104 par des correspondances TER – TGV. Pour ce faire, plusieurs aménagements sont prévus : il faudra électrifier la  
105 ligne, traiter les ouvrages existants (notamment les ponts routiers et les passages à niveau), installer un système de  
106 télécommunication plus moderne (GSM-R = Global System for Mobile communications - Railways). Pour ce qui est du  
107 lien entre la grande vitesse et les TER, il faut construire une halte d'interconnexion en gare du Creusot et réaliser un  
108 raccordement entre la ligne et cette halte.

109 Concernant les liaisons voyageurs grande distance, le projet permettrait de faire évoluer la desserte des gares de  
110 l'axe Rhin – Rhône, réalisée aujourd'hui par les TGV reliant Strasbourg à Lyon. Nous avons aussi étudié la possibilité  
111 de réaliser un raccordement, permettant d'insérer d'éventuels TGV Nantes – Tours – Lyon. Mais cette fonctionnalité  
112 n'a pas été plus développée. Elle est restée optionnelle. Rien n'a été pris dans nos études de trafic sur ce point. Les  
113 aménagements sont toujours les mêmes : il faudra électrifier cette ligne, traiter les ouvrages ainsi que les passages à  
114 niveau, installer le GSM-R (Global System for Mobile communications – Railways) et créer le raccordement spécifique  
115 pour insérer ces TGV sur la ligne à grande vitesse.

116 Le transport de marchandises qui nous réunit ce soir constitue la troisième fonctionnalité. VFCEA permettrait de  
117 proposer au transporteur une transversale Est-Ouest complètement électrifiée, d'offrir une alternative au passage par  
118 l'Île-de-France largement saturée, de répondre à des besoins de transport de marchandises entre la façade Atlantique  
119 et les axes Saône – Rhône et Rhin (façade Atlantique qui comporte des ports importants comme ceux de Nantes  
120 Saint-Nazaire et de La Rochelle), de contribuer au report modal de la route vers le rail et de réduire les émissions  
121 polluantes. On voit apparaître sur la slide la carte de la France, avec les grands corridors : le corridor Atlantique en  
122 bleu ciel, le corridor Nord-Méditerranée en bleu foncé. Ce corridor Atlantique relie l'Allemagne à l'Espagne. VFCEA,  
123 se situe à la liaison entre le corridor Nord-Méditerranée et Tours section, qui est électrifié depuis Nantes, est un point  
124 de faiblesse pour relier ces deux corridors et permettre cette alternative, évitant la grande ceinture parisienne.

125 Les aménagements qu'il faut envisager sont l'électrification de la ligne, le traitement des ouvrages mis au gabarit,  
126 l'installation du système GSM-R et le traitement des passages à niveau.

127 Nous avons réalisé une étude de trafic. À partir de nos hypothèses, nous avons conclu que nous pourrions faire  
128 circuler une quinzaine de trains de fret aller-retour par jour. Dans ces 15 trains de fret, 2 sont considérés en report  
129 modal, c'est-à-dire des marchandises qui circulent sur la route et pourraient bénéficier du transport ferroviaire. Sur ces  
130 15 trains, il y a 9 trains nationaux et 6 trains internationaux. Le volume estimé est de 1,41 million de tonnes par an,  
131 dont 165 000 tonnes de volumes qui ne transiteraient pas sur les routes. Cela représente environ une soixantaine de  
132 camions en moins par jour sur les routes.

133 Si l'on regarde l'activité logistique au sud de Dijon et dans le Val de la Saône, il y a trois zones logistiques  
134 intéressantes. Une première zone au sud de Dijon, avec l'installation de Gevrey. Il s'agit d'un terminal rail-route, d'une  
135 surface de 2 hectares environ. Elle comprend des voies ferrées de plus de 1 000 mètres. Elle est constituée d'une  
136 cour à grue et d'une cour à portique. La deuxième zone intéressante est le triage de Gevrey. Quatre entreprises  
137 ferroviaires interviennent : SNCF fret, Euro Cargo Rail, Infra Rail et Europorte. La troisième zone est la plateforme

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

138 portuaire multimodale, qui se trouve à Chalon-sur-Saône et qui s'appelle Aproport. On voit bien que ces trois  
139 installations logistiques se trouvent proches de l'axe VFCEA, qui se connecte directement sur PLM.

140 Un petit rappel sur le trafic fret en France et sur la section entre Nevers et Chagny. On a extrait les différents trafics  
141 actuels. Entre Nevers et Montchanin, le trafic est relativement faible (de l'ordre d'un train par jour), il est un peu plus  
142 fort entre Montchanin et Chagny PLM (de l'ordre de 3-4 trains par jour en moyenne). Quels sont les transports de  
143 marchandises qui transitent aujourd'hui par Paris, pouvant être intéressés par VFCEA ? Il y a à peu près 26 % de  
144 produits finis et conditionnables, 11 % de produits alimentaires, 31 % de produits d'extraction, 8 % de produits  
145 agricoles et 14 % de produits chimiques.

146 **David CHAVOT, directeur général, Margaritelli**

147 Pouvez-vous répéter le nombre de trains par jour sur l'axe Nevers – Montchanin ?

148 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

149 Un train en moyenne lissé sur l'année

150 **David CHAVOT, directeur général, Margaritelli**

151 Et trois-quatre sur l'axe Montchanin – Chagny ?

152 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

153 Oui. Lissé sur l'année. Cela veut dire qu'il y a des périodes où il y en a plus.

154 **David CHAVOT, directeur général, Margaritelli**

155 D'accord. Merci.

156 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

157 Une synthèse de tous ces enjeux fret pour le projet :

- 158 - L'évitement de la grande ceinture au sud de Paris.
- 159 - Le gain de capacités en traversée Est – Ouest.
- 160 - Le gain de distance possible sur les liaisons directes Est – Ouest.
- 161 - L'itinéraire complémentaire au corridor numéro 4 Atlantique.
- 162 - Des gains environnementaux en passant à la traction électrique.

163 Il y a quelques opportunités, liées notamment aux difficultés d'insertion en Île-de-France :

- 164 - L'inscription de la VFCEA dans l'un des grands corridors européens, le corridor n° 4 Atlantique.
- 165 - Le développement des trafics depuis les ports de la façade Atlantique.
- 166 - Un débouché potentiel pour les projets transfrontaliers, tels que le tunnel Euralpin Lyon – Turin et CFAL
- 167 (Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise).

168 Il y a également différentes faiblesses et plusieurs points de contraintes :

- 169 - Un surcroît de distances sur les relations indirectes comme le Centre – Lorraine.
- 170 - Le partage de la capacité de circulation avec les services ferroviaires de voyageurs.
- 171 - La difficulté d'insertion sur la ligne Paris – Lyon – Marseille. Aujourd'hui, l'insertion se fait à petite vitesse.
- 172 - L'éventuelle réorganisation logistique des opérateurs ferroviaires de fret.

173 Quelques points de rappel sur les caractéristiques de la ligne :

- 174 - Une ligne de 160 kilomètres, entre Nevers et Chagny.
- 175 - Une vitesse nominale de la ligne entre 60 et 140 km/h suivant les zones, avec quelques zones de limitation
- 176 par secteur, liées à la sinuosité du tracé et à des rampes un peu plus fortes.
- 177 - Un gabarit de niveau GA.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



- 178 - Un itinéraire apte à 22,5 tonnes à l'essieu.
- 179 - 90 passages à niveau sur les 160 kilomètres.
- 180 - Un système de communication actuel nécessitant des améliorations.
- 181 - Le tunnel du Creusot qui fait 931 mètres.
- 182 - 8 installations terminales embranchées, appelées ITE, avec des trafics variables. On a fait ressortir quelques volumes de trafic. Par exemple, sur 2016, 55 000 tonnes sont parties de l'ITE située du côté de Saint-Éloi. Il y a un potentiel prévisionnel sur l'année 2017 de l'ordre de 70 000 tonnes, ce qui fait à peu près une cinquantaine de convois par an, convois de l'ordre de 1 400 tonnes net.
- 183
- 184
- 185
- 186 - Une connexion de la ligne Corbigny – Cercy, avec 140 000 de matériaux ayant transité sur cet axe en 2016 et ayant rejoint la ligne Nevers – Chagny.
- 187
- 188 - D'autres volumes intéressants. Il y a une carrière à côté de Luzy, à Fléty. En 2016, il y a eu seulement 15 000 tonnes transportées, mais il y a du potentiel pour cette carrière de l'ordre de 50 000 tonnes par an d'extraction possible. On peut citer également, au niveau du Creusot, l'industrie métallurgique. Ainsi, en 2016, 50 000 tonnes de matières sont sorties de cette industrie. Au niveau de PLM, il y a une ITE active, qui concerne un centre de stockage de gaz.
- 189
- 190
- 191
- 192

193 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

194 Monsieur MAZZUCHELLI, je crois qu'il y a une question d'éclaircissement...

195 **Denis GAMARD, chef de service infrastructures, région Bourgogne**

196 Denis GAMARD, des services de la région. Il aurait été intéressant d'ajouter sur cette carte les embranchements de Chalon-sur-Saône, car il y en a plusieurs. Ils sont d'autant plus susceptibles d'utiliser la voie ferrée qu'ils sont sur des lignes électrifiées, alors que par exemple un embranchement qui se trouve à Montceau-les-Mines ou à Corbigny a un parcours d'approche en traction diesel. Il est peut-être moins motivé par la traction électrique. Parce qu'à Chalon-sur-Saône, on a des embranchés et côté sud, Aproport par exemple, et côté nord (je ne me souviens plus du nom de l'industriel).

202 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

203 Oui. Il est vrai que l'on aurait pu compléter davantage la carte. L'idée était de présenter les installations terminales, qui sont connectées directement sur l'axe. On peut éventuellement compléter la carte pour apporter ultérieurement des précisions.

206 La deuxième partie traite des aménagements techniques et des différents coûts...

207 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

208 Excusez-moi, une autre question d'éclaircissement... On reprendra ensuite les sujets dans le débat.

209 **David CHAVOT, directeur général, Margaritelli**

210 Absolument. David CHAVOT, société Margaritelli à Fontaines. Il s'agit d'une scierie, qui fait partie d'un groupe italien. Nous sommes fournisseurs de traverses bois et traverses béton pour la SNCF. À ce titre, on travaille avec beaucoup de chaînes. Vous parlez beaucoup de carrières. Je voulais savoir comment, en termes de fret, vous avez approché votre besoin par rapport à cette ligne-là. Nous sommes, en ce qui nous concerne, très intéressés par une liaison Nevers – Chagny pour ramener du bois, qui aujourd'hui voyage beaucoup par camion, sur un axe difficile en matière de circulation. Je pense qu'il y a un certain nombre d'entreprises dans la région, de scieries, qui sont intéressées. Comment, donc, est-ce que vous avez intégré la thématique bois dans votre réflexion ?

217 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

218 Si vous le voulez bien, on va reprendre ensuite cette question. Il y a justement un petit détail sur les trafics qui ont été intégrés, notamment dans l'étude socioéconomique. On va y revenir.

220 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

221 Quels sont donc les principaux aménagements envisagés ?

- 222 - L'électrification de la ligne en 25 000 volts, qui représente 203 millions d'euros.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- 223 - L'installation du GSM-R pour 13 millions d'euros.
- 224 - La mise au gabarit des ouvrages pour 28 millions d'euros.
- 225 - Le traitement des passages à niveau pour 19 millions d'euros.
- 226 - Deux sous-stations devront être installées : une sur le secteur de Semelay pour alimenter le centre de la ligne,
- 227 une autre sur le secteur de Montchanin pour alimenter une partie est de la ligne, sachant que le secteur
- 228 Chagny – Saint-Léger serait alimenté par une sous-station existante sur PLM et que le secteur Decize –
- 229 Nevers par une sous-station existante, située au nord de Nevers. Il y aurait en fait quatre sous-stations qui
- 230 permettraient l'alimentation des 160 kilomètres de ligne.

### 231 Évaluation socioéconomique

232 Elle a été faite sur la base des deux hypothèses du CPER (Contrat de plan État-région). Je rappelle que le projet est  
233 inscrit au contrat de plan État région, avec une somme de 247,2 millions d'euros inscrite pour la période 2015-2020.  
234 La première hypothèse traite de l'électrification partielle entre Montchanin et Chagny ainsi que le raccordement de la  
235 ligne existante sur la ligne à grande vitesse, la réalisation de la halte TER et la mise en place du système GSM-R sur  
236 l'ensemble de la ligne. L'investissement évalué est de l'ordre de 342 millions d'euros. Il permettra un certain nombre  
237 de fonctionnalités : passage de TGV Rhin-Rhône, déplacement du *hub* TER de Montchanin en gare du Creusot TGV,  
238 la desserte de la zone Coriolis, la desserte de Chalon-sur-Saône, des correspondances TGV – TER directes. Donc,  
239 une rentabilité socioéconomique négative évaluée aujourd'hui à hauteur de 230 millions d'euros.

240 L'hypothèse 2 du CPER traite de l'électrification et de l'installation du GSM-R sur la totalité de l'axe entre Nevers et  
241 Chagny. Elle ne comprend pas le raccordement. Le montant de l'investissement est évalué à 283 millions d'euros.  
242 Cette hypothèse permet le transport de marchandises par des trains électriques et la circulation de TER électriques  
243 sur la ligne. Une rentabilité positive à hauteur de 25 millions d'euros.

244 Je rappelle que le coût du projet global est évalué à 560 millions d'euros. Il permet les fonctionnalités globales,  
245 voyageurs et fret, et a une rentabilité socioéconomique, également négative, de -118 millions d'euros.

### 246 Le calendrier

247 Un point sur les différentes étapes du projet, en fonction de la décision qui sera prise, à l'issue du débat public. Là,  
248 nous sommes sur la période 2017. À l'été 2017, une décision sera prise par le maître d'ouvrage sur la poursuite ou  
249 non du projet. Derrière, il faudra mener un certain nombre de travaux, notamment toutes les études préalables à  
250 l'enquête d'utilité publique, la préparation des dossiers environnementaux, de manière à pouvoir préparer les  
251 différentes enquêtes publiques, pour obtenir les autorisations délivrées par l'État, de manière à préparer  
252 l'ordonnancement du chantier pour engager les travaux. Tant que toutes ces autorisations ne sont pas accordées, on  
253 ne peut pas démarrer les travaux. Suivant la consistance du projet qui sera retenu à l'été 2017, le temps restant avant  
254 de démarrer les travaux, varie de 3 à 5 ans.

255 Je vous remercie pour votre attention.

### 256 Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP

257 Merci. Peut-être une précision complémentaire qui a été dite dans les débats précédents concernant le fret. Je vais  
258 repasser la parole à Marc d'AUBREBY.

### 259 Marc d'AUBREBY, membre de la CPDP

260 Oui. Je voulais quand même rappeler ce que nous ont dit les entreprises ferroviaires, sur toute l'importance du GSM-  
261 R pour les entreprises ferroviaires. Aujourd'hui, du fait qu'il n'y a pas de liaison entre les centraux de SNCF Réseau et  
262 les trains, ils sont obligés, quand il y a un conducteur, d'avoir un accompagnateur du conducteur. Avec le système  
263 GSM-R, il n'y a plus besoin pour les trains de fret que d'un seul conducteur. Pour les entreprises ferroviaires, c'est  
264 donc un sujet relativement important pour le transport du fret, en ce que, bien évidemment, cela diminue les coûts.

### 265 Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP

266 Oui. On est ce moment dans les questions d'éclaircissement. Je vous en prie.

### 267 Gérald JANIN, Directeur Offres Bogies, Alstom Transport Le Creusot

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

268 Bonjour. Gérald JANIN, Alstom Le Creusot. S'agissant de la longueur des trains, vous avez parlé de 2 tonnes à  
269 l'essieu, quelle serait la taille des trains de fret que vous imaginé faire passer dans le gabarit ?

270 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

271 La taille des trains peut être variable. Cela dépendra des transporteurs.

272 **Gérald JANIN, Directeur Offres Bogies, Alstom Transport Le Creusot**

273 Quelle sera la longueur maximale ?

274 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

275 La longueur maximale sur l'axe serait de 750 mètres.

276 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

277 Y a-t-il d'autres questions d'éclaircissement, avant que l'on ne passe au travail sur table ?

278 C'est bon ? Alors, nous allons maintenant demander à chacune des deux tables de travailler sur les 4 questions que je  
279 vous ai lues. Je vous les rappelle. Elles sont marquées sur les tables.

280 Première question : « ce projet est-il de nature à favoriser le développement économique local ? »

281 Deuxième question : « à quelles conditions la modernisation de la ligne permet de développer l'activité fret ferroviaire  
282 (notamment dans cette région) ? »

283 Troisième question, une question qui n'est pas simple et qui est cruciale : « Par quel bout commencer ? » L'option A,  
284 qui a été présentée, consiste à dire : moderniser complètement de Nevers à Chagny. L'option B consiste à créer une  
285 halte TER – TGV ainsi qu'un embranchement, permettant à des TGV de l'est de se raccorder sur la ligne TGV à  
286 hauteur de Montchanin.

287 Quatrième question : « Quelles questions voulez-vous poser au maître d'ouvrage ? »

288 Je vous propose de consacrer à ces quatre questions une vingtaine de minutes entre vous, de désigner un porte-  
289 parole du groupe pour faire partager à tout le monde les idées et les questions que vous aurez, d'ouvrir ensuite  
290 complètement le débat. On reprendra d'ailleurs un peu plus complètement une question qui a été posée. Toutes les  
291 questions sont en tous les cas les bienvenues.

292 Je vous propose de disserter entre vous sur ce que vous pensez des questions posées.

293 Merci.

294 *Travail sur table*

295 Compte-rendu des tables tout d'abord. Qui est volontaire pour commencer ?

296 Je rappelle la séquence. Un rapporteur par table fait assez rapidement le point de ce qui s'est dit à la table, de  
297 manière à ce que ce soit compréhensible par les gens de l'autre table, et réciproquement.

298 Qui veut commencer ?

299 Je propose que l'on écoute le rapport de la première table. N'oubliez pas de vous présenter.

300 **Élisa COUESNON, chef du service urbanisme opérationnel, Communauté urbaine Creusot-Montceau**

301 Élisa COUESNON, je travaille à la Communauté urbaine Creusot-Montceau.

302 S'agissant de la question « Pensez-vous que le projet de VFCEA est de nature à favoriser le développement  
303 économique local ? », on avait la chance d'avoir à notre table une entreprise du secteur, qui a pu répondre aussi à  
304 cette question. Il en ressort que c'est un sujet par rapport auquel il y a beaucoup d'attentes depuis plusieurs années,  
305 notamment dans la filière bois, qui est la filière concernée par l'entrepreneur. Il y avait, à une certaine époque,  
306 plusieurs gares bois. Il y a aujourd'hui la sensation que la SNCF a pu minimiser le fret au profit de la route, avec la  
307 disparition de ces gares bois. Il y a une nécessité d'aller chercher la matière première, notamment dans les massifs  
308 forestiers de la Nièvre et du Morvan. Pour l'expédition, pour l'entrepreneur local notamment vers l'Italie, ce sujet vient  
309 en complémentarité de la question de Lyon – Turin. Petit aparté, l'entreprise en question s'occupe de fournir des  
310 traverses bois pour la France et pour l'Italie, pour le monde ferroviaire, mais en passant par les camions.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

311 Sur la question plus générale du développement économique (il n'y a pas que la question du fret)... Le projet VFCEA  
312 dans son ensemble regroupe aussi la question de la gare Coriolis. À ce sujet, il est important de rappeler que le  
313 développement économique local, en tout cas du territoire communautaire, s'est maintenu et a permis de se  
314 développer, que ce soit sur le site industriel du Creusot ou sur le bassin minier, grâce à la gare TGV. Certaines  
315 entreprises présentes sur le site le sont encore grâce à la gare TGV et aux connexions qu'elles peuvent avoir vers les  
316 sièges parisiens notamment. Il apparaît donc important de renforcer la desserte dans cette gare de manière à  
317 permettre aux entreprises qui sont sur le territoire d'y rester et à permettre un développement, notamment en gare  
318 TGV.

319 On a évoqué plusieurs sujets en lien avec le développement sur le fret. Il faut certes électrifier, mais cette  
320 électrification doit s'accompagner de plusieurs choses. Il faut une amélioration de la qualité de service de la SNCF  
321 pour permettre de développer et de faciliter la vie des entreprises, parce qu'il y a une certaine souplesse apportée par  
322 la route. Le fret doit pouvoir améliorer ses liens avec les entreprises et développer une véritable politique fret,  
323 notamment une vraie politique de développement des installations terminal embranché, car ce n'est pas tout d'avoir  
324 des trains fret qui circulent de l'Europe vers l'Atlantique sur notre territoire si on ne peut s'y connecter.

325 Ceci amène à la question bis : quid de l'électrification des ITE existantes et quid du développement de nouvelles ITE ?

326 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

327 Voulez-vous, à ce stade, apporter des éléments de réponse ? Il y a eu au moins deux ou trois pistes : les gares de  
328 chargement de bois... La remarque concernant la gare Coriolis est tout à fait pertinente. Ce n'est pas tout à fait du  
329 fret, mais si vous pouvez en dire un mot. D'autres débats sont prévus qui aborderont cette question assez  
330 précisément, dont un la semaine prochaine, le 9 février. Il sera général. Il balayera toutes ces questions. Enfin, surtout,  
331 les ITE : en a-t-on prévu d'autres ? Sont-elles électrifiées ? Qui doit s'en occuper ?

332 Je vous laisse apporter les premiers éléments de réponse.

333 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

334 Sur les ITE, il y a une limite de périmètre entre le réseau géré par SNCF Réseau, qui lui appartient, et l'ITE, qui est  
335 privée. Elle est donc de la compétence et de la gestion de l'industriel. Il y a d'ailleurs une petite slide sur cette  
336 question.

337 SNCF Réseau ne s'attache qu'à mettre les installations nécessaires jusqu'à sa limite de propriété de périmètre réseau  
338 national. Au-delà, c'est du ressort de l'industriel.

339 Cette question a déjà été soulevée, je crois à Nevers. J'avais, je crois, apporté la même réponse.

340 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

341 Oui, vous aviez apporté la même réponse.

342 **Michel QUINET, DREAL, Bourgogne-Franche-Comté**

343 Michel QUINET, de DREAL Bourgogne-Franche-Comté, simplement pour dire que le ministre, M. VIDALIES, dans sa  
344 dernière conférence Fret, a bien dit que l'on relancerait et développerait le fret avec ces gros tubes et ce réseau  
345 structurant, mais qu'il fallait aussi vérifier la bonne irrigation du territoire et que cela passait par les ITE. Il est en train  
346 de monter un plan d'action pour aider effectivement, concrètement, sur la deuxième partie, la partie hors du réseau  
347 ferré national, pour aider les parties prenantes à requalifier ces ITE et à en faire aussi des ouvrages ferroviaires  
348 performants, y compris de l'électrification, s'il y a besoin d'assurer la continuité.

349 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

350 Il y avait ensuite la question du bois... Je vais en profiter pour répondre à Monsieur. Par rapport à l'évaluation des  
351 volumes que nous avons pris en compte dans nos estimations économiques, la part du bois est considérée à hauteur  
352 de 2 % en termes de report d'itinéraire. Autrement dit, parmi les trains fret qui circulent et qui pourraient emprunter  
353 VFCEA, on considère que 2 % concernent du transport de bois. Pour le rapport modal, l'équivalent des 165 000  
354 tonnes que j'ai évoquées tout à l'heure, on a pris en compte 4 %, donc un peu plus, considérant qu'il y aurait un report  
355 modal intéressant pour les transports de marchandises bois. Voilà pour répondre à la première question que vous  
356 avez posée tout à l'heure. Je n'avais pas en tête les chiffres, j'ai dû vérifier dans le document. Ces éléments figurent  
357 dans le dossier du maître d'ouvrage.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

358 Sur la question des gares bois, certaines fonctionnent, d'autres moins. Il en va ensuite de l'activité économique, de la  
359 disponibilité du système ferroviaire, qui fait que le transport de marchandises bois peut se faire, se développer ou non.

360 **David CHAVOT, directeur général, Margaritelli**

361 David CHAVOT, société Margaritelli, ce transport ferroviaire bois existait et était avant très répandu. Il est vrai, au gré  
362 d'une multitude de petites gares bois disséminées dans tous les massifs et dans les campagnes, un modèle qui  
363 probablement ne pouvait plus perdurer. Ces gares ont disparu et le transport bois ferroviaire s'est amenuisé.  
364 Aujourd'hui, on a souvent l'impression qu'il n'y a pas d'opportunité, mais parce qu'il n'y a pas la possibilité souvent  
365 d'accéder à la voie ferrée ou au rail de manière facile. Dans le projet, par exemple, étant proche de la région de  
366 Chagny, pour rejoindre ce que l'on disait tout à l'heure, va-t-on voir passer de grands trains qui vont aller du nord-est  
367 au sud-ouest ou aura-t-on la possibilité de charger par exemple à Nevers et de décharger à Chagny ? Est-ce que par  
368 exemple la plateforme de Chagny deviendra une plateforme utilisable facilement pour accéder au réseau ferré (en  
369 termes de fret) ?

370 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

371 Je n'ai pas la réponse précise. Michel QUINET a apporté quelques précisions. Le développement du fret, il va falloir  
372 que toutes les parties prenantes s'y intéressent et mènent des actions pour qu'il y ait un développement compatible  
373 avec la demande, l'économie locale, les infrastructures qui existent et qui nécessitent, peut-être, d'être réactivées.  
374 Vous avez raison dans ce que vous évoquez. Mais précisément concernant Chagny, on n'a pas fait un zoom dans  
375 notre dossier, dans notre étude, pour vous apporter une réponse ferme ou précise sur ce que vous évoquez.

376 **David CHAVOT, directeur général, Margaritelli**

377 Je parlais de Chagny, mais je ne suis pas chauvin. C'est près de Chalon. On est à peu près à mi-chemin. C'est plutôt  
378 l'idée d'avoir des accès à ce réseau ferré pour le fret...

379 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

380 Bien sûr. Nous avons regardé le potentiel dans notre étude, si cette section est modernisée, électrifiée, si elle permet  
381 de faire circuler et développer le trafic de marchandises. Quel potentiel est alors possible et comment les choses  
382 peuvent évoluer ? Il est certain qu'il conviendra, derrière tout cela, de mener un nombre important d'actions  
383 concertées entre tout le monde pour que cela réussisse. On est bien d'accord.

384 **Sylvain CAILLOT, direction du design, SNCF Réseau**

385 Je vais peut-être apporter un complément. Pour l'instant, nos études sont de type « macro ». On prend le potentiel de  
386 la ligne en termes de trafic, mais par grandes zones géographiques. On est très loin d'un détail par activité  
387 industrielle, qui d'ailleurs nous échappe. On n'est pas logisticien. On envisage le réseau, la ligne principalement.  
388 Ensuite, il y a des calculs économiques par filière. Et on est incapable, aujourd'hui, de les modéliser. On fait par  
389 grandes régions. On estime des potentiels de cette manière. Les choses se réaliseront ou non ensuite. Ce seront des  
390 petits calculs par secteurs d'activité. On ne peut pas travailler, ITE par ITE. On peut imaginer que des choses vont se  
391 mettre en place. Mais on n'est pas capable d'appréhender les choses dans le détail.

392 **Marc d'AUBREBY, membre de la CPDP**

393 J'ai presque envie de compléter la question. Quelle politique mène aujourd'hui SNCF Réseau vis-à-vis de l'ouverture  
394 de gares bois par des transporteurs alternatifs ? Puisqu'aujourd'hui, en réalité, en ce qui concerne le fret, fret SNCF  
395 représente aujourd'hui 50 % du fret. Presque 50 % du fret est assuré par d'autres entreprises ferroviaires. Quelle est  
396 votre politique pour laisser ouvert ou ouvrir de nouveaux emplacements par les sociétés alternatives !

397 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

398 C'est une question délicate. Je suis loin d'être calé sur le secteur fret ferroviaire, mais il me semble qu'il y a en ce  
399 moment des réflexions sur ce qui s'appelle le « réseau capillaire fret », celui qui est utilisé uniquement par le fret et  
400 pour lequel il y a un client assez facilement identifiable. Il y a donc des réflexions du point de vue réseau : réussir à  
401 baisser la facture de la maintenance sur ces lignes, en revoyant le niveau d'exigence des efforts de maintenance,  
402 pour l'adapter à son véritable usage, tout en maintenant un bon niveau de sécurité. Peut-être aussi en transférant la  
403 gestion au client principal. Je crois qu'il y a des réflexions assez ouvertes sur ce domaine-là.

404 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

405 Je crois que Monsieur QUINET souhaite apporter un complément de réponse.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

406 **Michel QUINET, DREAL, Bourgogne-Franche-Comté**

407 Il ne faut pas se leurrer. On ne va pas refaire des gares bois. On en a fait beaucoup. Elles n'ont jamais fonctionné.  
408 Pour une bonne raison, parce que derrière, c'est avant tout une question économique. C'est un fonctionnaire qui vous  
409 dit ça... Je ne suis pas le mieux placé pour en parler, mais tout est dans les origines destination et dans la  
410 massification de la marchandise. Le ferroviaire fonctionne avec des « origine destination » suffisamment longues et  
411 une massification suffisamment importante. Il existe des seuils. Si vous descendez en dessous de la rentabilité  
412 économique, qui dépend d'éléments de contexte politique, de tarification du ferroviaire, du routier, etc. On imagine  
413 dans quel sens ça peut bouger. On ne va pas débattre de l'éco-taxi... Il faut vraiment, parce que cela fait partie de la  
414 politique fret, avoir un territoire correctement irrigué par ces ITE et ce réseau capillaire, qui soient performants dans  
415 leurs usages, y compris avec des modes de gestion qui dérogent au référentiel technique habituel, de façon à ce que  
416 l'on soit dans la meilleure économie. Mais pour mettre de la marchandise sur les rails, il faut qu'il y ait une pertinence  
417 économique. Et aujourd'hui, elle reste quand même très liée à des distances entre les « origine destination »  
418 suffisamment longues et à des tonnages importants. On peut discuter des trains de 700 mètres ou de 1 km, mais il  
419 faut les remplir.

420 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

421 Je vais vous repasser la parole. Mais simplement, sur ce point-là, vous comprenez que la question est complexe,  
422 parce que ce n'est pas SNCF Réseau qui a tout seul la solution. L'État n'a pas tout seul la solution. Ce sont les  
423 entreprises. Les entreprises disent, et vous en êtes une, « oui, mais nous, si on ne sait pas ce qui est possible... » On  
424 tourne donc un tout petit peu en rond. Il est très important que vous fassiez une contribution écrite ou un cahier  
425 d'acteurs, quelque chose pour poser la question, car la question que vous posez est bonne. Simplement, on n'a pas  
426 un interlocuteur unique capable de dire : « je vous ai compris, je fais le nécessaire ». C'est beaucoup plus compliqué  
427 que cela, malheureusement. Il faut donc garder trace dans ce débat du problème que vous posez, qui est tout à fait  
428 réel, que partage un certain nombre de personnes qui pourraient envisager d'utiliser le fret ferroviaire, malgré cette  
429 difficulté. Ici, on discute d'un projet, avec SNCF Réseau, qui s'occupe des voies et non du trafic. On pourrait faire  
430 remarquer « Mais SNCF fret ! » Certes, mais il ne fait que 50 %, il existe d'autres opérateurs ferroviaires. Il est donc  
431 compliqué de développer tout cela, mais tant que l'on ne pose pas la question et que l'on ne met pas les pieds dans le  
432 plat, il y a peu de chances que cela avance. Et en plus, profitons de ce que d'ailleurs Michel QUINET disait : l'Etat  
433 souhaite insuffler à nouveau une certaine dynamique dans une politique fret ferroviaire.

434 On termine et on écoute après la table numéro 2.

435 **Élisa COUESNON, chef du service urbanisme opérationnel, Communauté Urbaine Creusot-Montceau**

436 Sur les conditions de modernisation de la ligne, la question que l'on évoquait avait trait plus globalement aux  
437 conditions d'échange après cette ligne, d'échange notamment à Gevrey, en lien avec la ligne Lyon – Turin. C'était de  
438 pouvoir déterminer une stratégie de connexion ferroviaire fret, où Gevrey serait un point Hub important pour pouvoir  
439 favoriser, effectivement, le développement du fret au niveau local, le tout accompagné de plateformes logistiques. On  
440 pensait à Montchanin, à Chagny.

441 **Denis GAMARD, chef de service infrastructures, région Bourgogne**

442 Je voudrais apporter un petit complément. Tout à l'heure, dans la présentation initiale, le maître d'ouvrage a indiqué  
443 des forces et faiblesses ou risques du projet fret. Première faiblesse, le fait que la ligne PLM est chargée. Seconde  
444 faiblesse, le fait que les opérateurs doivent changer leur système logistique. SNCF, dans sa culture, fait aujourd'hui  
445 tout transiter par Paris. Le développement des trains Transilien n'est pas prêt de s'arrêter. Mais à l'inverse, d'autres  
446 opérateurs, à l'instar d'Euro Cargo Rail (second opérateur de fret après la SNCF, qui a déjà son nœud d'organisation  
447 à Gevrey), ne voient pas de risques ou de faiblesses du projet. Au contraire, il ne ferait que l'arranger, parce qu'il a  
448 déjà beaucoup de connexions qui se font dans ce site ferroviaire.

449 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

450 Merci de cette contribution.

451 Je vous propose de passer la parole à la table n° 2. Je ne sais pas qui prend la parole.

452 **Gérald JANIN, Directeur Offres Bogies, Alstom Transport Le Creusot**

453 J'ai été désigné, mais on n'a rien écrit.

454 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

455 Oui, mais la culture orale est bienvenue dans un débat...

456 **Gérald JANIN, Directeur Offres Bogies, Alstom Transport Le Creusot**

457 Certes. Gérald Janin, je me suis déjà présenté tout à l'heure, Alstom Le Creusot.

458 On a répondu oui à la première question (« Pensez-vous que le projet VFCEA est de nature à favoriser le  
459 développement économique local ? »). On a beaucoup débattu de la problématique de trains qui traversent la région.  
460 On en est très conscient. Par contre, il y a toute la problématique, effectivement, liée aux HUB, à Chagny, Chalon-sur-  
461 Saône, etc. Je pense que l'on est assez convaincu autour de la table du fait que cela peut permettre de capter des  
462 parts de marché.

463 On n'a peut-être pas exactement le même avis que l'autre table. On a plutôt une approche multi-modale, visant à  
464 renforcer les plateformes existantes, aller capter encore un peu plus de parts de marché locales, pour agréger  
465 l'économie et être contributeurs à utiliser cette nouvelle ligne électrifiée. On pense que l'on peut améliorer les choses,  
466 il y a beaucoup d'efforts à faire. On a un opérateur ferroviaire de proximité à notre table...

467 « À quelles conditions la modernisation de la ligne permet-elle de développer l'activité de fret ferroviaire, notamment  
468 dans votre région ? » Je pense que l'on a répondu partiellement à cette question. C'est lié au premier point. Il ne faut  
469 pas que cette voie ferroviaire devienne une autoroute et qu'elle ne soit que traversante. On a bien rappelé qu'une des  
470 conditions est que les liens vers l'économie locale soient maintenus, que l'on ne mette pas tout l'argent dans cette  
471 modernisation et que l'on oublie, finalement, l'économie locale. C'est un point très important qui nous paraît  
472 structurant, même si, on l'a bien compris, SNCF Réseau ne porte pas l'économie, le dernier kilomètre, la dernière  
473 liaison vers les clients. Néanmoins, si on veut charger cette ligne qui a du potentiel, il ne faudra pas les oublier.

474 Honnêtement, on n'a pas abordé la partie raccordement TGV. On s'est focalisé sur le fret. On a dit qu'il convenait bien  
475 évidemment *a minima* de faire la modernisation, la mise au gabarit, les poses des dispositifs GSM-R, étant donné qu'il  
476 s'agit d'un axe de rentabilité. On a un peu débattu des trains longs. On a dit, contrairement à la première partie, qu'il  
477 fallait que l'acteur régional ait sa place, qu'il ne soit pas oublié. Il ne faut pas voir juste sur les 5 ans à venir. On voit  
478 qu'il y a des enjeux de saturation. On a parlé de la région parisienne. Il est probable que la région parisienne ne  
479 mettra jamais de voies supplémentaires et se focalisera plutôt pour faire passer du transit de masse. Si on ne  
480 désengorge pas notre axe est-ouest, il y aura peut-être encore moins de trains de fret qui pourront passer à Paris et  
481 on tuera donc un peu plus notre modèle de fret. Ne faut-il donc pas aller un peu plus loin ? On vous a posé  
482 volontairement la question des trains de 750 mètres. On voit qu'il y a des opérations de trains plus longs, avec de plus  
483 grandes quantités de volumes transportés. On sait que c'est un levier d'efficacité. Pourquoi le fret meurt-il  
484 aujourd'hui ? Parce qu'il manque encore un petit peu d'efficacité économique.

485 Dans un premier temps, irriguons la région, dans un second temps, n'oublions pas qu'il faut, si l'on souhaite avoir une  
486 autoroute ferroviaire, des grands trains, des trains économiques.

487 On discutait en dehors de la table. Cela veut aussi dire qu'il ne faut pas s'arrêter à Chagny et à Nevers. Il faut  
488 probablement discuter avec les autres régions. La route RCEA, c'est la somme de tronçons qui traversent plusieurs  
489 régions. Et on sait que c'est une des conditions. Il ne faut pas qu'il y ait des goulées d'étranglement. Et pour cela, il  
490 faut peut-être se projeter un peu plus loin. Le train de fret de demain, est-ce qu'il fait vraiment 750 mètres ? Ne doit-il  
491 pas aller un peu plus loin ? C'est peut-être l'hypothèse C que vous n'avez pas chiffrée. C'est notre troisième point.

492 Honnêtement, on n'a pas répondu à l'option B. On veut déjà l'option électrification. Il n'y a que des marchands autour  
493 de nous.

494 S'agissant de la question 4, on a précédemment posé des interrogations : ne faut-il pas aller plus loin en termes de  
495 gabarit, de taille de train ? Comment est-on capable de mieux irriguer nos hubs déjà existants ? SNCF Réseau ne  
496 peut seule adresser cette problématique, on est bien d'accord. Troisième point : ne pas oublier l'irrigation locale plus  
497 généralement et les ITE.

498 **Jean-Pierre ZERL, Directeur d'exploitation de la société FERRIVIA**

499 Jean-Pierre ZERL, directeur d'exploitation de la société FERRIVIA, FERRIVIA OFP, mais qui sera plus une entreprise  
500 ferroviaire, basée à Chalon-sur-Saône. Nous opérons des trains entre l'Alsace et le Golfe de Fos. Je suis toujours  
501 inquiet, content, mais toujours inquiet, lorsqu'il y a une modernisation de ligne de la vie et survie des ITE. Déjà, dans  
502 la slide que vous avez montrée, on voit « ITE pas de trafic ». Pourquoi n'y a-t-il pas de trafic aujourd'hui ? Est-ce que  
503 le mode correspond ? S'il y avait une ITE là-bas, c'est que le mode correspondait. C'est l'aspect économique des  
504 choses. Et s'entendre dire, pour l'avoir vécu (car je suis aussi passé dans la grande maison) : « combien tu as fait de

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

505 trafic sur ces ITE ces deux dernières années » ; « Oh, pas grand-chose » ; « Alors on coupe pendant un  
506 Renouvellement VB (Voie Ballast) ou pendant l'électrification »... C'est hyper dangereux. Ce n'est pas une litote. C'est  
507 quelque chose que j'ai vécu. Aujourd'hui, il y a des ITE tout le long de cette ligne. J'en veux pour preuve Sugi, qui  
508 pendant très longtemps n'a pas fait de train et qui, d'un seul, coup, parce que l'opportunité du marché... Ce n'est pas  
509 qu'un problème de technique, c'est un problème de marché. Et si d'un seul coup le marché nécessite l'emport de bois  
510 ou de copeaux de bois pour des chaufferies (on est en plein dedans), le train retrouve sa pertinence. Pour autant, et je  
511 rejoins ici Monsieur de la société Margaritelli que je rencontrerai à la sortie, l'ITE, c'est un coût de rupture de moins.  
512 Lorsque vous faites du bois, que vous pouvez avoir une rupture de la forêt à la gare (on peut parler de cela, mais ce  
513 n'est pas le sujet, ce que vous avez dit très honnêtement). Il faut vraiment que les points qui existent restent pour  
514 donner des possibilités. Et si, dans une ITE, on ne sait pas faire de la ferraille, parce qu'il n'y a plus de marché, on est  
515 capable, nous les entreprises, de faire avec du bois ou des granulats. C'est donc le marché qui importe, ce n'est plus  
516 la technique. Je suis inquiet, dans une modernisation, des dégâts collatéraux liés à ces choses-là. Il y en a déjà un,  
517 qui est dans tous les esprits. C'est Etang-sur-Arroux, avec la jonction sur Autun. Vous m'arrêtez, je crois qu'il n'y a  
518 plus de service voyageur sur Autun. On est bien d'accord. Il ne reste plus que des trains de fret. Du bois... Et déjà on  
519 nous annonce que la garde d'Etang-sur-Arroux ne sera peut-être plus gérée avec des heures d'ouverture et de  
520 fermeture qui seront... juste un ennui pour cela.

521 Dernière chose, au niveau de la modernisation, mais c'est de l'exploitation. Encore une fois, ce n'est pas le projet.  
522 C'est vraiment l'exploitation derrière. Les lignes sont ouvertes tout le temps quand elles sont automatisées. Ce n'est  
523 pas parce que l'on met un poste temporaire que l'on va arrêter. C'est très important pour nous le fret. On peut  
524 difficilement passer la journée. Sur Chalon, Dijon, c'est compliqué. En revanche, la nuit, cela circule très bien.

525 Vous savez, le fret, c'est simple. Les clients déchargent le matin et rendent le wagon le soir ou ils le chargent et on  
526 circule la nuit.

527 Ma crainte, c'est de dire : électrification, évidemment, mais surtout à la sortie de l'électrification, que l'on ne retrouve  
528 pas qu'un trait entre Chagny et Nevers.

529 Juste pour la petite histoire, la ligne de Cercy-la-Tour aux carrières a été sauvée il y a 10 ans par l'injection de 5  
530 millions d'euros. Heureusement ! On a étalé jusqu'à la veille de la fermeture. Et la majorité du tonnage passant sur  
531 cette ligne, sort de ces carrières, devinez pourquoi !? Parce que c'est du ballast.

532 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

533 Vous avez ici été interpellé directement. Pouvez-vous apporter quelques réflexions, quelques éléments de réponse ?

534 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

535 Il est vrai que nous avons fait ressortir sur la carte, en toute transparence, les trafics effectifs sur les différentes ITE.  
536 Sur certaines ITE, il n'y a pas de trafics. Pour autant, ils sont toujours actifs. Le projet de modernisation de cette  
537 section de ligne ne prend pas en compte la fermeture ou la suppression au passage des ITE. La question qu'il faut  
538 ensuite se poser est la suivante : faut-il électrifier les ITE ? Est-ce que les industriels assureront l'électrification de leur  
539 partie privée ? On ne sait pas aujourd'hui. Rien n'a été arrêté de ce côté-là. Mais les ITE existent. Et tout le monde  
540 serait satisfait qu'il y ait de plus en plus de trafic et que les ITE sur lesquels il n'y en a pas aujourd'hui puissent demain  
541 être réactivés, nous les premiers. Vous semblez inquiet. Je ne sais pas si cela va vous rassurer. Mais le projet ne  
542 prend pas en compte la suppression de ces installations.

543 Un petit mot ensuite sur la ligne entre Autun et Etang-sur-Arroux. Il est vrai que cette ligne est fermée au trafic depuis  
544 le 20 novembre. C'est donc tout récent. Pour des raisons de sécurité. Il y a des travaux à mener avant de rouvrir cette  
545 ligne. L'objectif est de pouvoir la rouvrir pour le service 2018.

546 **Jean-Pierre ZERL, Directeur d'exploitation de la société FERRIVIA**

547 La partie derrière Autun jusqu'à Saulieu a été fermée...

548 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

549 Je ne parle que de la section entre Etang-sur-Arroux et Autun.

550 Donc oui, c'est un engagement. Un état des lieux a été fait et un certain nombre de travaux devront être réalisés cette  
551 année pour pouvoir assurer cette remise en service.

552 **Michel QUINET, DREAL, Bourgogne-Franche-Comté**

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

553 Pour compléter, on parle ici de l'état des voies qui conduit parfois à des fermetures. Je le redis (je me suis déjà  
554 exprimé là-dessus hier), rendre cette ligne encore plus performante, c'est un bon moyen de la conserver dans un  
555 système ferroviaire qui aujourd'hui cherche à fermer ses lignes. Soyons clairs ! Plus elle est performante, plus il est  
556 envisageable d'avoir des ITE effectivement embranchées sur du ferroviaire performant. C'est, je pense, un gage de  
557 bonnes conditions économiques pour installer des trains sur la voie et faire profiter de ceux-ci des entreprises  
558 embranchées ou les hubs qui se trouvent sur la voie. C'est une généralité, excusez-moi, mais tout territoire a à gagner  
559 d'une infrastructure qui la traverse et qui devient performante. C'est écrit dans tous nos livres. Plus la voie ferrée sera  
560 performante, plus le territoire sera armé pour valoriser cette performance. Mais il n'y a pas d'économie spontanée non  
561 plus. Ce n'est pas en créant un tube... On a cru longtemps que les autoroutes allaient enrichir les territoires. En fait, il  
562 n'en est rien. Il faut effectivement mettre en place des échangeurs. Encore faut-il que le territoire s'organise pour saisir  
563 la balle au rebond.

564 On a entendu autour de la table une question qui m'a beaucoup interpellé, relative au besoin d'une très haute  
565 performance aux ports maritimes. Je ne sais pas si vous voulez en dire quelques mots.

566 **Pascal LEYES, directeur de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Saône-et-Loire**

567 Je suis Pascal LEYES, le directeur de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Saône-et-Loire. Pour compléter ce  
568 qui vient d'être dit, il y a également dans cette interconnexion des phénomènes de « séismes en pente douce », qui  
569 sont en train de se produire. Dans les chaînes logistiques qui sont construites en ce moment, il y a effectivement le  
570 souci de la massification. On le voit sur les plateformes portuaires multimodales par la voie d'eau, le ferroviaire et le  
571 routier. Dans les trafics qui se développent, sur les plateformes logistiques, il y a la part du conteneur qui est en forte  
572 croissance.

573 Sur la part du conteneur, il faut avoir à l'esprit que la structure de production est complètement en train d'être  
574 modifiée. Vous avez des porte-conteneurs qui sont aujourd'hui de plus en plus importants. L'avant-dernier, c'était  
575 19 000 conteneurs. Il y a maintenant un porte-conteneurs à 22 000. Le prochain fera 25 000 conteneurs. Ce sont des  
576 monstres des mers, qui posent de vrais soucis, puisque sur des plateformes portuaires comme le port du Havre ou le  
577 port de Marseille, voire les ports de Belgique, les portiques ne sont pas assez grands pour aller décharger l'ensemble  
578 du bateau. C'est impressionnant. Si vous aviez Internet, vous pourriez projeter le « reportage » Marco-Polo, vous  
579 auriez pu voir ce que ça représente.

580 Au-delà de cela, il faut savoir que les durées de navigation dans une mondialisation de l'économie, entre la Chine et  
581 l'Europe, sont rallongées d'une semaine. Pourquoi ? Parce que les compagnies maritimes essaient de massifier pour  
582 rentabiliser ces porte-conteneurs. Et quand le bateau arrive au port, en Europe, c'est la course pour avoir le conteneur  
583 dans la cour de l'usine dès la veille. Parce qu'il faut rattraper ce temps. Donc, grosso modo, le temps de transport  
584 entre la Chine et l'Europe coûte la même chose que pour sortir le conteneur du port quand il arrive.

585 Pour le sortir, il n'y a pas 36 000 manières. Vous sortez le plus rapidement possible, le plus flexible par le camion.  
586 Sauf que si vous sortez 20 000 conteneurs, soit 20 000 camions au même moment, vous avez l'équivalent de la Place  
587 de l'Étoile un vendredi soir. Il n'y a plus rien qui sort, le port est engorgé. Donc aujourd'hui, les expéditions ou les  
588 sorties de port se font essentiellement par le ferroviaire. En cas d'urgence, et c'est un service qui est demandé en  
589 valeur ajoutée, qui coûte assez cher, presque plus cher que le temps de navigation du conteneur entre la Chine et  
590 l'Europe, on fait par camion. Ensuite, l'écrêtement se fait par voie fluviale, avec tous les aléas que cela induit. Ce qui  
591 veut dire qu'il y a un trafic qui est en train de se développer au niveau des conteneurs, qui permet de contourner  
592 quelque part les soucis de massification.

593 On parle beaucoup de bois, mais les seuls marchés dont on est sûr qu'il va y avoir une tendance au niveau de la  
594 massification, c'est ce qui est lié à l'agro-industrie. Or, aujourd'hui, nous sommes dans une région (même si on met la  
595 Bourgogne et la Franche-Comté ensemble) d'agro-industrie, avec des traditions céréalières. Or, pour faire de l'agro-  
596 industrie, il faut également des entrants qui s'appellent des engrais, sinon cela ne pousse pas. Et pour faire de la  
597 viande ou de l'élevage, il faut également des tourteaux. Ce sont des marchés en massification qui se développent. Et  
598 qui se développent plus rapidement que le bois. Du coup, ce qui nous semble important, c'est d'avoir en présence  
599 l'ensemble de cette chaîne logistique, y compris mondiale. Monsieur QUINET le rappelait à l'instant, il disait que c'est  
600 bien d'avoir des autoroutes, mais il faut aussi avoir des échangeurs. Et aujourd'hui, on a l'opportunité d'avoir des  
601 échangeurs, des interconnexions, qui sont installés. Deux phénomènes sont en train de se produire : la saturation  
602 (cela a été dit à côté) de la région parisienne (il faut trouver un contournement) et quand on regarde en termes  
603 d'aménagement du territoire, la région lyonnaise, c'est la région parisienne avec quelques années de retard. Le  
604 problème va donc se poser ici également.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

605 Quant aux enjeux... On a eu l'occasion au cours des débats d'échanger sur la RCEA (Route Centre Europe-  
606 Atlantique), la route et non pas la voie ferrée, l'implication des infrastructures sur le développement économique n'est  
607 quand même pas aussi inexistante que cela. Je vous citerai un seul exemple, qui est à côté. Vous prenez à quelques  
608 kilomètres la ville de Tournus. Comment se fait-il qu'il y a dans une ville de 6 000 habitants 4 restaurants comptant  
609 une étoile au Michelin et autant de restaurants qui mériteraient d'en avoir une ? C'est qu'il y a un phénomène lié aux  
610 aménagements du territoire, comme la présence de l'autoroute, parce que quand on part de Paris, au bout de 3 h et  
611 demi on a le ventre qui nous rappelle qu'il faut faire quelque chose... Et on arrive à combiner des instants agréables  
612 au niveau des vacances. Ce même phénomène n'existe pas à Dijon. Dijon est une métropole. On peut constater qu'il  
613 y a moins de restaurants étoilés à Dijon qu'à Tournus. Des phénomènes jouent sans aucun doute au niveau des  
614 infrastructures. Sur le fret, on a la chance d'avoir une interconnexion de réseau entre un axe nord-sud et un axe est-  
615 ouest. Ce serait regrettable de ne pas le faire.

616 Je termine sur la partie ITE. Si on est dans des logiques industrielles, l'entretien des ITE coûte cher. C'est à la charge  
617 de l'entreprise. Donc, excusez-moi pour les logiques industrielles... Je prends un exemple très simple. Si l'eau des  
618 montagnes coule vers la mer, c'est qu'il y a des forces quelque part qui interviennent. Ces forces, ces lois qui jouent,  
619 c'est l'apesanteur. En économie, il y en a aussi : c'est le retour sur investissement. Comment voulez-vous qu'une  
620 entreprise, qui n'est pas sûre que la ligne de chemin de fer va être maintenue, parce qu'elle n'est pas entretenue  
621 (c'est ce que disait Monsieur QUINET) à l'instant, mette encore de l'argent dans la rénovation et l'entretien d'une ITE ?  
622 C'est le lien de causalité entre la poule et l'œuf, excusez-moi de prendre cette image. Si on veut avoir des ITE  
623 utilisées, il faut donner à un moment un signe de pérennité sur du long terme. Je me rappelle que l'on disait, quand je  
624 faisais mes études, que le moyen terme, c'est de 2 à 5 ans, le court terme, c'est dans l'instant, et qu'au-delà de 5 ans,  
625 c'est du long terme. Les entreprises industrielles raisonnent au-delà de 5 ans. Il faut donc ramener cette visibilité et  
626 cette lisibilité pour qu'il y ait derrière des investissements de rénovation, qui sont en train de se mettre en œuvre.  
627 Aujourd'hui, il y a une logistique mondiale qui est en train d'être modifiée. On voit sur nos plateformes portuaires qu'en  
628 2016, le trafic est en hausse de 17 % sur le ferroviaire, en baisse de 10 % sur le fluvial et stable au niveau du routier.  
629 L'ensemble fait à peu près 3 millions de tonnes et 65 000 conteneurs.

630 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

631 Merci beaucoup pour cette contribution. Je ne sais pas, Monsieur MAZZUCHELLI, si vous voulez ajouter quelque  
632 chose.

633 Je signale, en support de ce qui vient d'être dit, que lors de la 1<sup>ère</sup> réunion consacrée au fret, les ports de La Rochelle  
634 et de Nantes étaient représentés. Ils ont confirmé cette obligation absolue, pour des ports qui veulent se développer,  
635 d'avoir des entrées et sorties ferroviaires. Avec cette circonstance aggravante pour La Rochelle que c'est une voie  
636 unique. On va soit dans un sens, soit dans l'autre, mais pas dans les deux à la fois, ce qu'ils ressentent comme un  
637 frein. Les sorties de Nantes sont un petit peu embouteillées, alors que c'est effectivement pour un port maritime une  
638 nécessité absolue que d'arriver à charger et décharger très vite. Et comme vous le disiez, on ne peut pas mettre en  
639 12 heures 20 000 camions sur la route. C'est tout simplement impossible.

640 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

641 Je veux tout d'abord remercier monsieur pour toutes ces explications, qui sont très intéressantes. Et je crois que le  
642 projet qui est présenté ce soir et tout au long du débat public, qui est porté par SNCF maître d'ouvrage, mais aussi par  
643 les partenaires, l'Etat et la région Bourgogne-Franche-Comté, doit pouvoir répondre justement à cette attente. Et c'est  
644 une attente sur du long terme. C'est un investissement assez conséquent, avec un objectif de développer cette ligne,  
645 la pérenniser, en ayant une vision sur plusieurs décennies. Et je crois que les industriels devraient être rassurés par  
646 cet investissement de fonds publics qui est porté par plusieurs parties prenantes et notamment régionales.

647 **Michel QUINET, DREAL, Bourgogne-Franche-Comté**

648 Je voudrais porter un message, qui est semblable à celui exprimé par mon collègue de la région concernant le nœud  
649 dijonnais. Tout cela fonctionne, à condition de prendre la précaution (cela a été dit en amont et en aval) de conserver  
650 des capacités. Dans le CPER, il y a une opération qui consiste à mener des études pour regarder sur le long terme  
651 comment ce nœud dijonnais peut supporter des augmentations de trafic voyageurs et fret, parce que l'on est sur ce  
652 corridor, parce qu'il y a des échanges à avoir. Et il faut que l'on sache aussi préserver cela à long terme.

653 Je voudrais redire simplement de l'État, sous forme de message, que l'on comprend bien que le fret sur le rail, c'est  
654 avant tout une qualité d'offre de service et que l'infrastructure est une condition nécessaire. Elle n'est pas suffisante et  
655 cela passe par là.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

656 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

657 Y a-t-il une autre demande d'intervention ?

658 **Jean-Claude LAGRANGE, vice-président de la Communauté urbaine Creusot-Monceau**

659 Jean-Claude LAGRANGE, élu de la Communauté urbaine Creusot-Monceau et vice-président de la région. Sur la  
660 question du financement (c'est d'ailleurs la question centrale à Dijon), sur le phasage éventuel pour tenir compte des  
661 crédits actuels qui sont effectivement inscrits, je crois que l'on a quand même vu tout au long de ce débat qu'il y a des  
662 options différentes, des variantes qui se précisent. Ici, je parle simplement de ce que l'on a mis au débat, qui va faire  
663 l'objet d'une présentation la semaine prochaine au Creusot, une variante sur la gare, sur le hub TGV – TER. On voit  
664 bien, si on s'arrête simplement au chiffre actuel que l'on risque de tomber dans un débat qui va dire « c'est le fret ou  
665 le reste ». On a bien vu que l'intérêt de ce débat, c'est justement d'ouvrir pour l'ensemble du territoire des questions  
666 qui dépassent simplement la création d'une autoroute ferroviaire du fret, où j'ai dit simplement à Mme la Présidente  
667 que l'on n'avait pas besoin forcément d'un débat. À la limite, on n'a pas besoin d'un débat pour dérouler un câble (je  
668 ne sais pas comment cela se met) du GSM-R. Cela veut dire qu'à partir de là on peut faire plusieurs hypothèses pour  
669 scinder la réalisation de ce projet dans son ensemble ou partiellement, sachant que l'on peut dissocier effectivement  
670 le fret. On peut le faire en 2 phases. On peut faire aussi de l'interconnexion, on peut modifier complètement le  
671 phasage tel qu'il est proposé aujourd'hui. Surtout, on a vu que s'il y a un CPER aujourd'hui, il y a aussi une forte  
672 mobilisation pour aller chercher des crédits européens. Je pense, pour ma part, qu'il ne faut pas aller s'enfermer dans  
673 cette question, uniquement au travers des deux options proposées.

674 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

675 Merci pour votre contribution.

676 **Jean-Pierre ZERL, Directeur d'exploitation de la société FERRIVIA**

677 Je suis étonné, un peu déçu, qu'il n'y ait pas plus d'opérateurs ou de chargeurs pour venir parler du fret ferroviaire et  
678 de son avenir. Justement, je rebondis sur la question. Quand on voit qu'il y a deux options, la puissance de l'opinion  
679 publique va plus incliner vers la réalisation d'une gare ferroviaire que d'une ligne de fret. Vu de ma paroisse en tout  
680 cas. Et les pressions sont telles que s'il y a un partage des budgets, on a bien compris où il allait aller, parce que si on  
681 prend le premier budget, c'est juste pour faire l'électrification. Ce qu'il faut faire rapidement pour sauver cette ligne,  
682 c'est effectivement l'électrification, parce qu'en exploitation ferroviaire, vous tirez à peu près 12 000 tonnes avec une  
683 locomotive. Demain avec une locomotive, sur le même parcours, avec un homme de moins, avec une demi-heure de  
684 moins, vous tirez 18 000 tonnes. Le prix et les coûts du transport se font grâce à la pertinence de l'infrastructure et des  
685 moyens juste nécessaires pour faire l'attraction des trains en ligne. J'ai donc un peu peur quand je vois qu'il y a si peu  
686 de monde dans cette assemblée pour participer à un débat pourtant majeur. Pour avoir travaillé auparavant à la  
687 SNCF, c'était déjà une vraie question. Cela fait déjà 30 ans. On voit que les chargeurs ne sont pas là, que les  
688 entreprises ferroviaires sont plus ou moins là. Le choix peut se résumer à la taille des débats publics en faveur du  
689 voyageur. Mais je me trompe peut-être...

690 **Denis GAMARD, chef de service infrastructures, région Bourgogne**

691 Je voudrais apporter une petite précision. L'électrification ne sert pas qu'au seul trafic fret, loin de là, puisque nous  
692 avons des TER inter-régionaux Dijon – Tours et aujourd'hui, on ne peut en avoir que deux, matin et soir, parce que la  
693 région centre, qui a électrifié son tronçon de VFCEA (opération terminée en décembre 2011) n'a pas suffisamment de  
694 matériel thermique et ne souhaite pas, alors qu'elle a payé l'électrification n'avoir que des autorails qui roulent chez  
695 elle. Sur 8 allées et 9 retours de TER, entre Dijon et Nevers, artificiellement, on les coupe à Nevers, qui est certes une  
696 agglomération importante pour la Bourgogne, mais ils iraient à Orléans ou à Tours, ce que les horaires permettraient,  
697 ce serait plus utile pour tout le moyen, à moyens de traction constants. C'est donc un peu un piège de ne mettre que  
698 deux options. Effectivement, c'est un projet « poupées russes ». On peut faire différents phasages financiers, avec  
699 une certaine complexité. On peut faire le GSM-R sur toute la ligne et commencer l'électrification jusqu'au Creusot, ce  
700 qui en termes de faisabilité a un sens, car entre Le Creusot et Nevers, le jour où il faudra faire l'électrification on peut  
701 fermer parce que l'on a un itinéraire de substitution et pour les voyageurs et pour les marchandises par Paray-le-  
702 Monial et Moulins, alors que l'électrification entre Le Creusot et Chagny va impliquer une logique différente, on sera  
703 obligé de maintenir à certaines heures le trafic. On ne peut pas le couper en permanence.

704 On peut faire tout un tas de montages financiers et techniques. Il ne faut pas être prisonnier des deux options. De  
705 même, il ne faut pas ramener le voyageur à un volet uniquement TGV et l'électrification à un volet uniquement fret.  
706 C'est plus complexe que cela. L'électrification profiterait à tout le monde.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

707 **Jean-Pierre ZERL, Directeur d'exploitation de la société FERRIVIA**

708 J'entends bien. J'ai parlé de « ma boutique » qui est le fret. Effectivement, si on fait passer des trains de fret, on fait  
709 passer des trains de voyageurs. Mais on sait aussi par expérience que dans les projets phasés, les phases 2 et 3 sont  
710 plutôt longues à venir. C'est important de le dire. On est impatient. Ce n'est peut-être pas un discours lisse, mais c'est  
711 vital pour le fret. Si on n'a fait que la première partie, on aura toujours le même problème... Quoique, la traction  
712 électrique, ça va bien avec le GSM-R... Comment dirais-je ? Il y a quelques obligations pour l'un et l'autre.

713 Mais effectivement, j'entends bien que quand on électrifie, c'est pour le fret et les voyageurs, bien entendu.

714 **Michel QUINET, DREAL, Bourgogne-Franche-Comté**

715 Je voudrais dire qu'il n'était pas possible, dans les ressources budgétaires mises sur la table au moment de la  
716 préparation du CPER, d'imaginer faire en une seule phase la VFCEA. Le débat doit apporter un éclairage sur les  
717 priorités vis-à-vis des différentes fonctionnalités (voyageurs et fret), avec comme l'a dit Denis GAMARD des  
718 croisements entre les deux pour ce qui concerne l'électrification. Mais il y a aussi une réalité. On a aujourd'hui de  
719 l'argent qui est programmé au CPER. Prochainement, on va s'intéresser à la manière dont on peut aller mobiliser des  
720 crédits européens pour aider à compléter ces financements. Et dans l'espace-temps du CPER, il y a des choses que  
721 l'on sait faire techniquement, d'autres que l'on ne sait pas faire. Le phasage doit aussi être ramené à cette réalité un  
722 peu technique. D'ici 2020, on ne fera pas forcément de raccordement TGV.

723 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

724 Je voudrais apporter une précision qui vient des débats précédents. À plusieurs reprises, des gens, notamment à  
725 l'occasion de l'atelier Paray-le-Monial, ont dit : « Oui, mais en fait, vous avez déjà votre idée sur l'ordre dans lequel il  
726 faut le faire ». Et vraiment, à plusieurs reprises et à chaque fois, c'était Monsieur AMOURA qui l'a dit : « la décision  
727 n'est pas prise ». C'est une des utilités du débat, comme vous venez de le rappeler, que de chercher à éclairer les  
728 décideurs. La décision ne pourra pas trop tarder. Je rappelle le calendrier qui a été un peu rapidement montré.

729 Le débat public se clôt le 20 mars. Dans les deux mois, la CPDP rédige un rapport, mais ne prend pas du tout parti  
730 sur le projet. Ce n'est pas son rôle. Elle va simplement rappeler les arguments des uns et des autres, fournir le  
731 dossier (avec tous les verbatim, toutes les contributions écrites, tous les cahiers d'acteurs). Le maître d'ouvrage a  
732 ensuite deux mois pour indiquer ce qu'il fait de tout cela. On dit « le maître d'ouvrage ». C'est en fait un tout petit peu  
733 plus compliqué que cela, parce que ce projet est géré par un comité de pilotage qui réunit l'État, la région et bien sûr  
734 SNCF Réseau. Vous voyez donc que le Comité de pilotage devra se décider dans le courant de l'été. Comme l'a  
735 rappelé Monsieur QUINET, effectivement, le CPER ne permet pas de tout faire. J'atteste que la plupart des grands  
736 élus ont tous dit avant de porter un choix sur une alternative qu'il préférerait que la totalité soit faite. D'où, d'ailleurs,  
737 un certain nombre de réflexions sur des financements européens... C'était le débat de Dijon de la semaine dernière.

738 C'est ce que je voulais rappeler. À ce stade et à notre connaissance, CPDP, ce qui nous a été dit formellement, la  
739 décision n'est pas prise de savoir par quoi on commence.

740 **Denis GAMARD, chef de service infrastructures, région Bourgogne**

741 Juste pour compléter ce débat de la question 3 sur les options, imaginons que l'on n'ait pas de fonds européens dans  
742 l'immédiat, de toute façon, le temps de faire les études, les travaux démarreront très proches de l'échéance du  
743 prochain CPER. Mais si on ne met que les fonds de l'État et les fonds de la région qui sont affectés à ce projet, on  
744 peut par exemple électrifier le tronçon qui va de Chagny à la CUCM (Communauté urbaine Creusot-Montceau). Eh  
745 bien, on ne prend pas de décision, puisque l'électrification du tronçon qui va de Chagny à la CUCM servira aussi bien  
746 à l'option A qu'à l'option B. ça repousse d'ailleurs la décision de priorisation à 2021 ou à 2022. Cette question focalise  
747 beaucoup les débats. Ça a l'intérêt de faire parler les gens, de les faire s'exprimer sur ce qui suscite leur intérêt dans  
748 ce projet, mais la priorisation n'est pas forcément un sujet immédiat. On peut commencer un projet, même sans le  
749 prioriser.

750 **Michel QUINET, DREAL, Bourgogne-Franche-Comté**

751 C'est bien ce que je voulais exprimer, en disant que l'on est sûr que l'on ne fera pas le raccordement TGV dans  
752 l'espace-temps de ce CPER. Moi je trouve que la question serait plutôt la suivante : est-ce qu'il n'y aurait pas dans les  
753 deux CPER, celui-là et le prochain, des fonctionnalités inutiles ? C'est plutôt ainsi que j'exprimerais la question. Est-ce  
754 que d'ici 2025, on peut imaginer que l'on n'ait pas fait la totalité du projet ?

755 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



756 Une autre question qui avait été posée dans des débats : est-ce que l'on peut, en suivant le projet et la logique du  
757 projet, tabler sur plusieurs CPER ? Rien n'est sûr. C'est toujours envisageable. Bien sûr, parce que là, à l'évidence,  
758 c'est un projet qui ne passe pas dans un seul CPER. Rien n'interdit de dire qu'il faudrait deux ou trois CPER.

759 Je reviens sur ce qui un tout petit peu dit. Je voudrais insister à nouveau dessus. Vous imaginez bien que le Comité  
760 de pilotage (État, région, maître d'ouvrage) va devoir en juin-juillet prendre une décision un petit peu difficile. Un  
761 CPER est ouvert. Que font-ils ? Il peut, effectivement, y avoir une variante supplémentaire. On ne sait pas.  
762 Simplement, pour ceux qui défendent un certain nombre de points de vue (ce soir on était là pour le fret), il est tout à  
763 fait important pour le débat, au-delà de ce que vous avez pu dire et qui sera consigné, d'élaborer par exemple un  
764 cahier d'acteurs. C'est un format de 4 pages, c'est assez formel. C'est important, surtout pour les institutionnels. Il y a  
765 des formules un peu plus souples pour les entreprises, pour les opérateurs ferroviaires de proximité. Ce sont des  
766 éléments qui permettent, je dirais, d'alimenter l'argumentaire. Si vous croyez qu'il est très important de développer  
767 davantage le fret, les ITE, etc., il vaut mieux l'écrire. Nous pouvons vous garantir que tout ce qui a été dit ce soir sera  
768 dans le verbatim et on en fera des synthèses. Mais on n'est jamais aussi bien servi que par soi-même.

769 **Sylvain CAILLOT, direction du design, SNCF Réseau**

770 Je voudrais juste faire un commentaire sur la question du financement du phasage. Nous avons une contrainte en tant  
771 que maîtrise d'ouvrage. Chaque phase doit être cohérente fonctionnellement. Il faut que l'on arrive à démontrer  
772 l'opportunité de chaque phase indépendamment. C'est là que c'est intéressant de raccorder le phasage avec des  
773 fonctionnalités. Une chose que l'on n'arrive pas bien à cerner, c'est s'il y a, à l'intérieur des fonctionnalités fret, des  
774 choses qui peuvent se distinguer. La fonctionnalité apportée par le GSM-R peut-elle se distinguer de la fonctionnalité  
775 gabarit ou de la fonctionnalité électrification ? Là, on n'arrive pas à voir si c'est forcément un monobloc ou si cela peut  
776 aussi se décomposer dans une logique de phasage.

777 **Jean-Pierre ZERL, Directeur d'exploitation de la société FERRIVIA**

778 C'est difficile de répondre en bloc, mais déjà, sur l'aspect du gabarit vous supprimez déjà une partie du trafic,  
779 notamment les conteneurs maritimes, qui ont besoin du gabarit C45. Déjà, c'est très important le gabarit. Je ne suis  
780 pas assez technicien pour dire si GSM-R peut marcher... Mais ce serait déjà bien. Mais il me semble que cela ne  
781 marche que sur le BAPA ou le bloc automatique, à moins que je ne me sois trompé. Je ne suis pas assez  
782 « technique ». Mais c'est cela que l'on réclame depuis quand même très longtemps.

783 **Pascal LEYES, directeur de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Saône-et-Loire**

784 Vous évoquez les cahiers d'acteurs d'institutionnels. Hier soir, la Chambre de commerce et d'industrie de Saône-et-  
785 Loire était réunie en bureau. Elle a décidé de produire un cahier d'acteurs dans les délais qui vous sera transmis. Elle  
786 le fera en concertation avec la Chambre de commerce et d'industrie de la Nièvre. Ce sera donc un cahier d'acteurs  
787 commun aux deux chambres de commerce.

788 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

789 Avec Monsieur ORSI, qui a d'ailleurs assisté à tous les débats qui ont eu lieu du côté de Nevers.

790 **Michel QUINET, DREAL, Bourgogne-Franche-Comté**

791 Pour revenir sur les phases, je suis bien d'accord avec vous, il faut s'engager dans des phases qui soient  
792 fonctionnelles. Mais il ne faut pas confondre ces phases fonctionnelles qui doivent faire l'objet de décisions éclairées  
793 par le débat des phases de réalisation. Le meilleur exemple, c'est quand même la LGV Rhin – Rhône Branche Est,  
794 sur laquelle on a fait une phase, on a fait une tranche de travaux. On est même en train de discuter de ce qu'on va  
795 faire dans la deuxième phase. Il y a bien un phasage fonctionnel, puis un phasage de réalisation. Et quand on en  
796 revient à la question du CPER, il y a évidemment la question du phasage fonctionnel, mais il y a aussi la question du  
797 phasage de réalisation. Et là, il faut être réaliste. On fait des choses que l'on est en capacité de faire.

798 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

799 Une question a été un tout petit peu laissée à l'abandon, concernant la zone Coriolis. Ce n'est pas directement lié au  
800 fret, mais c'est une remarque très importante, qui a été faite, sur le rôle que peut jouer une irrigation (en l'occurrence  
801 c'était plutôt « voyageurs ») sur une zone d'activité, toute proche de la garde TGV. Si on ne l'a pas traitée ce soir, il  
802 faut la réintroduire dans le débat, peut-être pas le 6 à Autun, parce que ce sera moins leur problème, mais le 9 au  
803 Creusot. Il est prévu une séance plénière, qui reprendra un petit peu tout. Elle essaiera de faire le point. Il convient, là,  
804 de réintroduire cette question-là, parce qu'effectivement, et souvent, ces arguments disant qu'une infrastructure

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

805 permet du développement économique, c'était un peu laissé de côté. C'est un peu plus dur à expliquer peut-être. Il  
806 faudra le réintroduire de toute façon.

807 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

808 Je vais un peu rebondir par rapport à la zone Coriolis. La zone Coriolis, on en a bien tenu compte dans nos  
809 évaluations de trafic. On a considéré que c'était un pôle de développement intéressant, sur lequel il y avait des  
810 perspectives fortes de développement. Et on en a tenu compte dans l'évaluation de nos trafics et l'analyse  
811 socioéconomique. Je voulais simplement apporter cette précision.

812 **Jean-Claude LAGRANGE, vice-président de la Communauté urbaine Creusot-Monceau**

813 On a évoqué la question pour la Communauté, de Coriolis. J'étais tout à l'heure en entretien avec le Président du  
814 Grand Chalon. On partage cette même vision que cette ligne et cette gare hub, ou en tout cas déjà la gare TGV, sont  
815 essentiels pour le développement économique. Au sens large, pas seulement pour Coriolis. Et donc je salue l'initiative  
816 de la Chambre de commerce et d'industrie, j'en avais parlé avec le président, Michel SURCHAUT. Je pense que l'on  
817 aura suffisamment de preuves pour montrer que sans la gare TGV on n'aurait sans doute pas maintenu le réseau  
818 économique et le tissu économique que l'on a aujourd'hui au Creusot ou à Monceau. La Communauté a pris une  
819 initiative, comme elle en prend d'autres, visant à sensibiliser, pour avoir, je pense, un retour d'un certain nombre de  
820 chefs d'entreprises, qui sont quand même assez significatifs. Alstom est représentée ici. Mais ça peut être  
821 Thermodyn, Michelin, etc. Ce sont beaucoup de gens qui sont concernés tous les jours par des trafics importants pour  
822 leurs salariés, comme pour les liens avec la direction.

823 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

824 Merci de le souligner. Marc me le faisait le remarquer... Il y a un débat au Creusot le 7 février, qui concerne  
825 davantage les voyageurs. Il y a ensuite le 9 février une séance plénière. On brasse à nouveau tous les sujets à mi-  
826 parcours. Mais le 7 février, il y aura plus précisément, sur les trafics voyageurs un atelier thématique au Creusot.

827 On a fait à peu près le tour des questions à ce stade ?

828 Je vous propose de clore la séance. Merci encore de la vivacité et de l'intérêt de tous ces débats et de toutes vos  
829 remarques. Il faut une dizaine de jours pour les mettre sur le site. Elles seront fidèlement rapportées. En cas de  
830 difficulté, on se permet de téléphoner à ceux qui sont intervenus pour vérifier des orthographes et le sens des  
831 remarques.

832 Les prochains rendez-vous s'affichent : Autun le lundi 6 février, Le Creusot le mardi 7 février, Montchanin le jeudi 9  
833 février.

834 Merci encore.