



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

DÉBAT PUBLIC

**Cercle de travail :**

**Impact de la modernisation du projet sur l'activité viticole**

VERBATIM DU CERCLE DE TRAVAIL  
Santenay, le 1<sup>er</sup> février 2017, 18h30 à 21h

### En tribune

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

Ilaria CASILLO, présidente  
Isabelle BARTHE, membre  
Marc d'AUBREBY, membre  
Lucie ANIZON, membre

#### **Maîtrise d'ouvrage :**

Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau  
Adeline DORBANI, directrice pôle Environnement et Développement durable, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté  
Emmanuelle HONORÉ, chargée de projet Environnement et Développement durable, direction territoriale 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

(Début de la réunion à 18h30)

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

2 Bonsoir. Bienvenue à toutes et à tous. Je vous prie de bien vouloir prendre place, nous allons commencer.

3 Avant de vous présenter un peu le cadre de cette réunion, je passe tout de suite la parole au maire, que je remercie  
4 d'ailleurs pour l'accueil de cet atelier thématique organisé par la Commission particulière du débat public.

5 **Henri TUDELA, maire de Santenay**

6 Je vais vous souhaiter la bienvenue. Je suis très heureux qu'il y ait beaucoup de public. C'est vrai que lorsque vous  
7 êtes venus, j'ai souhaité un peu cette rencontre. Et donc, je suis ravi qu'il y ait beaucoup de monde. Donc, un bon  
8 débat surtout, une bonne présentation et un bon débat. C'est tout, bonne soirée.

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

10 Merci beaucoup de l'accueil. Je laisse les dernières personnes prendre place. Je me présente : je suis la présidente  
11 de cette Commission particulière du débat public qui a la charge d'animer la concertation, la participation autour de  
12 projets de voie ferrée Centre Europe Atlantique. Cette Commission particulière est composée d'un certain nombre de  
13 membres, dont la plupart sont là. Je les laisserai se présenter tout à l'heure. Cette Commission particulière a été  
14 nommée par la Commission nationale du débat public. Elle a la tâche d'organiser les débats publics sur les grands  
15 projets. La Commission nationale de débat public a la charge d'organiser le débat public pour les grands projets,  
16 surtout pour les projets au-delà de 300 millions d'euros. Pour ces projets-là, le maître d'ouvrage a l'obligation de saisir  
17 cette Commission nationale du débat public. Donc, elle organise la concertation, la participation avec les citoyens,  
18 pour faire en sorte que ces derniers soient d'abord informés sur le projet, qu'ils connaissent le projet, ses  
19 caractéristiques, ses impacts, ses coûts, et puissent débattre de l'opportunité, c'est-à-dire s'ils sont d'accord ou non  
20 avec ce projet, s'ils considèrent que ce projet est utile. Et si oui, à quelles conditions ? Nous débattons vraiment de  
21 tout. Lors d'un débat public, il n'y a pas de questions interdites. Tout est ouvert lors d'un débat public.

22 Nous avons eu la tâche d'organiser le débat public sur ce projet de Voie ferrée Centre Europe Atlantique, dont le  
23 maître d'ouvrage est SNCF Réseau, et est ici représenté. Il vous présentera le projet tout à l'heure. Nous avons  
24 envisagé un dispositif très important, parce que vous comprenez que le projet touche en linéaire la ligne Nevers –  
25 Chagny de 160 km. Donc, nous nous sommes déplacés tout au long de ce territoire pour aller à la rencontre des  
26 citoyens, que le maître d'ouvrage explique le projet, faire en sorte que toutes les interrogations, les inquiétudes, etc.,  
27 puissent émerger et surtout avoir une réponse. Donc, nous avons déjà organisé trois réunions publiques, des ateliers  
28 thématiques.

29 Ce soir, ce sera un atelier thématique dédié à l'impact de la modernisation sur l'activité viticole, mais pas seulement.  
30 C'est-à-dire que c'est le sujet principal de cette réunion, mais vous n'êtes pas tous des viticulteurs. Par ailleurs, vous  
31 êtes aussi des citoyens résidant dans cette région. Or, ce projet aura des financements publics. C'est donc le  
32 contribuable qui le paye. Vous avez le droit de vous exprimer aussi en tant que citoyens par rapport à ce projet. Cela  
33 pour vous dire que ce soir nous débattons de la question de l'impact sur l'activité viticole, mais vous pouvez poser  
34 tout type de questions sur le projet, même des questions qui ne touchent pas directement à l'impact sur l'activité  
35 viticole. Je tenais vraiment à souligner cela.

36 Un dernier mot sur la CPDP, cette Commission particulière. Comme vous l'avez peut-être compris, cette Commission  
37 est neutre et indépendante. Nous n'avons rien à faire avec le maître d'ouvrage, dans le sens où nous n'avons aucun  
38 lien avec le maître d'ouvrage. Nous sommes là pour garantir que la participation avec les citoyens se soit bien  
39 déroulée, que vous soyez au courant de toutes les informations qui concernent ce projet, que les informations  
40 données par le maître d'ouvrage soient claires, compréhensibles, transparentes, sincères, et que nous puissions  
41 vraiment en débattre. Nous sommes là aussi pour faire en sorte que le maître d'ouvrage réponde à toutes questions.  
42 Par exemple, lorsqu'une question est posée sur le site internet, le maître d'ouvrage est tenu d'y répondre sous les  
43 15 jours et la Commission valide les réponses, par exemple. Nous sommes vraiment là pour organiser, pour faire en  
44 sorte que la concertation puisse fonctionner effectivement. Et le maître d'ouvrage, lui, porte légitimement son projet. Il  
45 vous le présentera.

46 Comment allons-nous travailler ce soir ? Le maître d'ouvrage va présenter son projet, axé plutôt sur l'impact sur  
47 l'activité viticole. Cela prendra une bonne vingtaine de minutes et c'est important de consacrer du temps à la bonne

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

48 présentation du projet, parce que plus d'éléments vous entendrez et plus vous aurez de questions après. Après la  
49 présentation du maître d'ouvrage, nous allons ouvrir le débat avec vous tous. De petites règles géreront bien  
50 évidemment ce débat. Puisque vous êtes nombreux, et pour assurer la parole de tout le monde, nous vous  
51 demanderons des interventions de 3 à 4 minutes – nous avons des chronomètres. Bien évidemment, vous pouvez  
52 reprendre la parole plusieurs fois. Et ne pas parler les uns sur les autres, pour que nous puissions nous entendre. Et  
53 ne pas faire de petits débats en aparté, parce que tout est important lors d'un débat public et tout point de vue nous  
54 intéresse. Cette réunion, comme toutes les réunions que nous organisons, est enregistrée. Ainsi, après, nous  
55 pouvons établir un verbatim, qui est téléchargeable sur le site internet. Une trace reste de tout ce qui est dit de votre  
56 part, mais aussi de la part du maître d'ouvrage. Cela permet également aux personnes qui ne peuvent pas assister de  
57 suivre et de voir ce qui se dit dans un débat public.

58 Vous pouvez demander ce qu'il se passe après un débat public. La Commission particulière, quand le débat public se  
59 clôture – et ce débat public se clôturera le 20 mars – rédigera un compte-rendu. Ce compte-rendu donne à voir – là  
60 aussi, nous ne donnerons aucun avis sur le projet, nous n'exprimerons pas si le projet est bien ou mauvais – tout ce  
61 qui est ressorti, les acteurs qui étaient favorables, ceux qui étaient défavorables, le pourquoi des personnes qui  
62 n'étaient pas le projet, les inquiétudes majeures, les arguments les plus importants qui sont ressortis, etc. Les plus  
63 importants, non pas en termes de poids, dans le sens de ceux qui revenaient le plus souvent. Nous rendrons compte  
64 aussi des points de vue qui sont portés même par une seule personne. C'est-à-dire que nous ne hiérarchisons pas  
65 parmi tout ce qui se dit. Tout sera reporté dans le compte-rendu. Et une fois que ce compte-rendu est établi, la  
66 Commission nationale établit un bilan. Et trois mois après la publication de ces deux documents, le maître d'ouvrage  
67 devra rendre publique sa décision. Il a trois possibilités : il peut décider de poursuivre le projet sans rien changer, de  
68 poursuivre le projet, mais en l'infléchissant selon certains éléments qui ont pu ressortir du débat public, ou  
69 abandonner le projet. Je vous signale juste que dans la plupart des cas où la CNDP organise des débats publics, les  
70 projets sortent tout de même modifiés à la lumière de ce qui s'est dit.

71 Je m'arrête là. Je laisse les membres de la CPDP se présenter. Ensuite, nous passerons la parole au maître  
72 d'ouvrage.

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

74 Marc d'AUBREBY. Je suis ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts honoraire, c'est-à-dire en retraite. J'ai  
75 été directeur départemental de l'équipement. J'ai été directeur régional de l'équipement. Et pendant 10 ans, j'ai  
76 coordonné ce que l'on appelle le Collège transports terrestres au sein du ministère, qui regroupe les personnes ayant  
77 un rôle d'inspection ou de conseil du ministre en matière d'exploitation des transports terrestres, c'est-à-dire  
78 transports routiers, transports ferroviaires, transports fluviaux et ce que l'on appelle les transports guidés, c'est-à-dire  
79 les tramways, les téléphériques, etc.

### 80 Isabelle BARTHE, membre de la CPDP

81 Bonsoir. Isabelle BARTHE. Je suis membre de cette Commission bien évidemment. J'ai participé à plusieurs  
82 dispositifs de concertation recommandés par la CNDP ou de débat public. Je suis donc garante de concertations  
83 recommandées. Je suis également commissaire enquêteur. L'enquête publique étant à l'autre bout de la chaîne du  
84 processus de concertation, c'est intéressant de voir les deux. Que puis-je rajouter ? J'ai également été élue locale.  
85 J'ai eu l'appréhension des projets sur les territoires très localement.

### 86 Lucie ANIZON, membre de la CPDP

87 Lucie ANIZON. Je suis plutôt spécialiste des questions de participation citoyenne consultation du public, débat public.

### 88 Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP

89 Merci. Avez-vous des questions sur le débat public ? Non. S'il n'y a pas de questions, je vais tout de suite passer la  
90 parole au maître d'ouvrage pour que nous puissions rentrer dans le vif du sujet. Il va donc vous faire une présentation.  
91 Nous aurons après un large moment d'échange et de débat.

### 92 Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau

93 Bonsoir à tous. Nous allons également nous présenter. Je suis Laurent MAZZUCHELLI de SNCF Réseau. Et je suis  
94 directeur de projet à la direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté à Dijon. Et je suis accompagné d'Emmanuelle,  
95 d'Adeline et de Karine, qui vont se présenter.

96

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

97 **Emmanuelle HONORÉ, chargée de projet Environnement et Développement durable, direction territoriale**  
98 **Bourgogne Franche-Comté**

99 Bonjour. Emmanuelle HONORÉ. Je suis chargée de projet Environnement au sein du pôle Environnement et  
100 Développement durable de la direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté de SNCF Réseau.

101 **Adeline DORBANI, directrice pôle Environnement et Développement durable, direction territoriale Bourgogne**  
102 **Franche-Comté**

103 Adeline DORBANI, je suis la responsable du pôle Environnement et Développement durable SNCF Réseau,  
104 Bourgogne-Franche-Comté.

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

106 Et donc Karine MAGALHAES qui est à la régie et qui est chargée d'études techniques. Nous vous avons préparé une  
107 présentation suivant 5 thématiques.

- 108 - Tout d'abord, un rappel du périmètre et des enjeux de l'opération.
- 109 - Ensuite, quels sont les aménagements techniques envisagés ?
- 110 - Un point sur l'évaluation socioéconomique qui a été faite fin 2016.
- 111 - Puis, le gros morceau de cette présentation, qui concerne les enjeux environnementaux, qui seront présentés  
112 par Adeline et Emmanuelle.
- 113 - Ensuite, nous ferons un point sur le calendrier.

### 114 **Le périmètre et les enjeux de la l'opération**

115 Concernant le périmètre et la consistance du projet, qu'est-ce que VFCEA (Voie ferrée Centre Europe Atlantique) ?  
116 C'est la modernisation de la ligne existante de 160 km entre Nevers et Chagny. C'est la réalisation d'un raccordement  
117 de la ligne Nevers – Chagny à la ligne à grande vitesse en gare du Creusot – Montceau – Montchanin TGV. Donc, ce  
118 raccordement ici, qui fait environ 5 à 6 km suivant la solution. Puis, c'est la création d'une halte d'interconnexion TGV  
119 – TER en gare du Creusot – Montceau – Montchanin TGV. Donc, cette halte qui est envisagée juste en face de la  
120 gare TGV actuelle.

121 Concernant les fonctionnalités et les enjeux, ils sont multiples. Tout d'abord, pour les déplacements régionaux et  
122 interrégionaux de voyageurs, donc les TER. Cela permettrait des relations ferroviaires de bout en bout, entre Tours et  
123 Dijon, plus confortables et moins polluantes par des trains électriques. Puis, cela permettrait de relier le territoire au  
124 réseau à grande vitesse par des correspondances TER – TGV, justement, en gare du Creusot – Montceau –  
125 Montchanin TGV.

126 Que faut-il faire pour y parvenir ? Il faut électrifier la ligne. Traitement par la mise au gabarit des ouvrages existants et  
127 des passages à niveau. Et l'installation d'un système de télécommunication ferroviaire un peu plus moderne, que l'on  
128 appelle GSM-R (Global System for Mobile communications – Railways). C'est un système un peu équivalent à nos  
129 téléphones mobiles, mais dédié uniquement au transport ferroviaire. Et pour les correspondances, il faut réaliser une  
130 halte d'interconnexion, ainsi qu'un raccordement spécifique entre la ligne existante et la gare TGV.

131 Concernant les liaisons voyageurs grande distance, l'objectif est de faire évoluer la desserte des gares de l'axe Rhin –  
132 Rhône, réalisé par des TGV qui relient Strasbourg à Lyon, qui aujourd'hui passent par la ligne existante PLM, (Paris –  
133 Lyon – Marseille, qui est tout proche d'ici. L'objectif serait d'insérer ces TGV sur la ligne à grande vitesse Paris –  
134 Lyon, en gare du Creusot.

135 La deuxième fonctionnalité qui a été analysée, c'est l'évolution des trajets Nantes – Tours – Lyon, mais cette  
136 fonctionnalité n'a pas été retenue dans nos études de trafic. Nous avons simplement regardé l'option technique de  
137 pouvoir faire ce raccordement.

138 Donc, pour ces liaisons voyageurs grande vitesse, il faut électrifier la ligne, traiter également les ouvrages et les  
139 passages à niveau, installer le nouveau système de télécommunication et réaliser ce raccordement entre la ligne  
140 existante et la gare TGV. Ceci était pour les voyageurs.

141 Concernant le transport de marchandises, VFCEA permettrait, par tous ces aménagements, de proposer aux  
142 transporteurs une transversale électrifiée qui relie les deux grands corridors de transport de marchandises Nord –  
143 Sud. Vous les voyez apparaître sur la carte. Il y a un corridor atlantique, ici en bleu ciel, qui relie l'Allemagne à

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

144 l'Espagne. Et il y a un corridor bleu foncé, le corridor méditerranéen, qui relie la Hollande à l'axe rhodanien. Les  
145 160 km entre Nevers et Chagny concernent cette section qui n'est pas électrifiée, la section entre Tours et Nevers  
146 l'étant. Donc, proposer aux transporteurs cette transversale électrifiée, qui n'existe pas, offrir une alternative au  
147 passage actuel par l'Île-de-France, puisque tous les transporteurs, aujourd'hui, qui doivent se rendre sur l'Espagne,  
148 doivent transiter par Paris, qui est très encombrée par le trafic voyageurs, mais également par tout le trafic  
149 marchandises. Et répondre à des besoins de transport de marchandises entre la façade atlantique et les axes Saône  
150 – Rhône et Rhin. Effectivement, il y a des ports importants, notamment le port de Nantes – Saint-Nazaire et le port de  
151 La Rochelle, qui font transiter beaucoup de marchandises. L'intérêt pour ces ports de la façade atlantique serait de  
152 pouvoir relier plus facilement l'axe Saône – Rhône, plutôt que de passer par Paris. Et également, il faut le souligner,  
153 contribuer au report modal de la route vers le rail et réduire les émissions polluantes. Favoriser le transport fer au  
154 détriment du transport route.

155 Les aménagements réalisés : nous retrouvons les mêmes aménagements. L'électrification, le traitement des  
156 ouvrages, des passages à niveau et l'installation du système GSM-R (Global System for Mobile communications –  
157 Railways).

### 158 Les aménagements techniques

159 Tout d'abord, sur la ligne existante entre Nevers et Chagny, ces aménagements concernent l'électrification de la ligne  
160 en 25 000 volts, dont l'installation de tout le système qui permet de faire passer le courant, évaluée à 203 millions  
161 d'euros. L'installation du système de GSM-R (Global System for Mobile communications – Railways), ce mode de  
162 communication, évalué à 13 millions d'euros, avec différentes solutions. Bien sûr, il faudra installer des mâts pour  
163 supporter les antennes. Aujourd'hui, il y a deux solutions pour ces mâts : une solution pylône classique pour les  
164 antennes qui doivent être positionnées à plus de 20 mètres. Et une solution avec des mâts plus légers, type  
165 rabattables pour les antennes moins hautes.

166 Ensuite, il faudra faire la mise au gabarit des différents ouvrages. Cette mise au gabarit est évaluée à 28 millions  
167 d'euros. Ceci est une photo d'un ouvrage existant. Il est bien sûr trop bas. Il faudra les traiter et les rehausser le cas  
168 échéant. Cette mise au gabarit concerne en fait deux installations : la première qui est le gabarit électrique pour  
169 pouvoir installer le système caténaire qui est le plus haut ; et le deuxième gabarit qui concerne le gabarit ferroviaire  
170 marchandises qui, lui, traite plutôt des angles des ouvrages existants. Puis, le traitement des passages à niveau,  
171 évalué aujourd'hui à 19 millions d'euros.

172 Deux précisions concernant ces installations sur la ligne existante. Pour l'électrification, il faut des sous-stations, des  
173 installations qui transforment le courant très haute tension en 25 000 volts. Sur les 160 km, il y a plusieurs sous-  
174 stations qui doivent être utilisées. Il y a une sous-station existante au nord de Nevers, qui pourra alimenter une partie  
175 de la ligne. Il va falloir installer une sous-station pour la partie médiane de la ligne envisagée sur le secteur de  
176 Sémelay dans la Nièvre, parce qu'il y a du réseau à très haute tension qui passe. Il faudra également une autre sous-  
177 station nouvelle sur le secteur de Montchanin, parce qu'il y a également des réseaux qui le permettent. Et la dernière  
178 partie ici peut être alimentée par une sous-station qui existe du côté de Chagny.

179 Concernant la halte d'interconnexion, plusieurs solutions ont été étudiées. Une solution de halte de passage – nous  
180 verrons un peu plus loin comment cela fonctionne. Simplement pour dire que les trains circulent en sens unique. Il n'y  
181 a pas de rebroussement. Puis, une solution qui a été regardée avec une halte en impasse. Il y a donc un  
182 rebroussement nécessaire pour les TER. Cette halte est, comme je l'expliquais au début de la présentation,  
183 envisagée en face des quais de la gare TGV actuelle au Creusot. Là, vous avez la ligne à grande vitesse Paris –  
184 Lyon, le bâtiment voyageurs, les quais qui sont de chaque côté. Et la position envisagée de cette halte se situerait sur  
185 ce secteur.

186 Concernant le raccordement, il y a plusieurs solutions également qui ont été étudiées : solution raccordement court et  
187 raccordement long. Le raccordement court fait environ 5 km. Il prend son origine au niveau de la commune de Saint-  
188 Julien, entre Saint-Julien et Écuisses. Il est obligé de franchir une colline d'environ une cinquantaine de mètres. Un  
189 tunnel a été envisagé sur environ 800 mètres, pour faciliter ce franchissement et réduire les impacts sur un secteur  
190 très boisé. Le principe est que les TGV qui emprunteraient la ligne existante se raccorderaient directement sur la ligne  
191 à grande vitesse. Et les TER, plutôt que de passer comme ceci, emprunteraient une partie de ce raccordement, et  
192 viendraient ensuite se stationner à la halte d'interconnexion en gare du Creusot et repartiraient direction Nevers. C'est  
193 la solution halte de passage. Le principe reste le même, quelle que soit la variante de raccordement. Là, nous  
194 sommes sur le raccordement court. Là, nous avons regardé une solution raccordement long, pour éviter cette bosse,  
195 qui rallonge le tracé de 1 500 mètres, mais le principe reste le même. Ces deux raccordements, avec les systèmes de  
196 halte de passage, sont évalués à 279 millions d'euros et 332 millions d'euros pour cette solution.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

197 Là, nous avons une petite animation pour expliquer le fonctionnement. Voilà un TER qui vient de Nevers. Il s'arrête à  
198 la halte. Un TGV Paris – Lyon. Il s'arrête. Il y a les échanges de voyageurs, correspondances. Le TGV repart. Le TER  
199 repart direction Dijon – Chagny. Pour des TGV Rhin – Rhône, ils emprunteraient le raccordement et s'inséreraient  
200 directement sur la ligne à grande vitesse. Et pour le trafic, les trains fret, il n'y a pas de changements, ils restent sur la  
201 ligne existante.

202 Ensuite, nous avons la même présentation pour la solution halte de passage. Pour ce qui est des raccordements, ce  
203 sont les mêmes tracés, sauf que nous dissociions la circulation des TGV avec la circulation des TER. Nous verrons un  
204 peu plus loin le fonctionnement, mais sinon c'est exactement le même tracé. Les évaluations pour la solution  
205 raccordement court, halte en impasse, sont à 253 millions d'euros ; et pour le raccordement long, halte en impasse, à  
206 231 millions d'euros.

207 Le principe de fonctionnement avec ces circulations dissociées. Donc, le TER arrive à la halte, s'arrête. Un TGV  
208 arrive, s'arrête et repart sur Lyon. Et le TER rebrousse et repart sur la ligne. Pour un TGV Rhin – Rhône Strasbourg –  
209 Lyon, il est sur un tracé indépendant des circulations TER. Et pour le fret, cela ne change pas.

210 Une précision concernant l'estimation de cette solution unique, c'est-à-dire halte en impasse et le raccordement, qui  
211 est aujourd'hui évaluée à 79 millions d'euros. Voilà pour les fonctionnements.

### 212 Évaluation socioéconomique du projet

213 Cette évaluation a été faite suivant deux hypothèses, les hypothèses du CPER (Contrat de plan État / région), puisque  
214 le projet est inscrit au Contrat de plan État / région. L'hypothèse 1 traite de l'électrification partielle entre Chagny et  
215 Montchanin, traite du raccordement sur la ligne à grande vitesse – ce que je viens d'expliquer –, la halte TER bien sûr  
216 et l'installation du GSM-R (Global System for Mobile communications – Railways), du système de télécommunication,  
217 sur toute la ligne. C'est un investissement évalué à 342 millions d'euros. Différentes fonctionnalités sont permises : le  
218 passage de TGV Rhin – Rhône, le déplacement du hub TER de Montchanin en gare du Creusot TGV, avec la  
219 création de la halte, la desserte de la zone Coriolis qui se situe en face de la gare TGV, la desserte de Chalon-sur-  
220 Saône, directement à la gare TGV et donc des correspondances TGV – TER. La rentabilité socioéconomique est  
221 négative, à hauteur de 230 millions d'euros.

222 L'hypothèse numéro 2 du CPER (Contrat de plan État / région) traite de l'électrification complète des 160 km entre  
223 Nevers et Chagny et de l'installation du système GSM-R (Global System for Mobile communications – Railways). Cela  
224 ne traite pas du raccordement et de la halte d'interconnexion. C'est un investissement inférieur à l'hypothèse 1, à  
225 283 millions d'euros. Cela permettrait donc le transport de marchandises par des trains électriques et la circulation de  
226 TER électriques sur toute la ligne. La rentabilité ressort plutôt positive sur cette hypothèse à hauteur de 25 millions  
227 d'euros.

228 Quand nous faisons le travail sur le projet dans sa globalité, pour répondre à toutes les fonctionnalités voyageurs et  
229 fret – je rappelle que le projet est évalué à 560 millions d'euros – la rentabilité reste négative à hauteur de -  
230 118 millions d'euros. Voilà pour cette présentation des généralités.

### 231 Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP

232 Pouvez-vous ajouter un dernier élément sur ce qui est inscrit au Contrat de plan, parce que le projet coûte  
233 560 millions d'euros, mais au Contrat de plan il y a beaucoup moins d'inscrit ? C'est peut-être un élément de contexte  
234 qui intéresse.

### 235 Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau

236 Oui. Au Contrat de plan pour la période 2015-2020 sont inscrits 247,2 millions d'euros, ce qui correspond à peu près à  
237 40 % de l'évaluation globale du projet.

### 238 Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP

239 D'où la nécessité de faire des choix quant au phasage. Voilà pourquoi le phasage est important.

### 240 Adeline DORBANI, directrice pôle Environnement et Développement durable, direction territoriale Bourgogne 241 Franche-Comté

### 242 Les enjeux environnementaux

243 Je vous propose maintenant de passer aux enjeux environnementaux. S'agissant de la démarche environnementale  
244 de SNCF Réseau en tant que maître d'ouvrage, il faut savoir que nous nous efforçons de connaître l'environnement le

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

245 plus en amont possible, et ceci pour plusieurs raisons. La première raison, bien évidemment, est d'identifier les  
246 enjeux. Plus nous connaissons le territoire et mieux nous pouvons éviter les enjeux principaux, mais c'est aussi  
247 maîtriser les coûts, ne pas avoir de mauvaises surprises au moment des travaux. Puis, respecter un cadre  
248 réglementaire qui, comme vous le savez très vraisemblablement, est très complexe et dense. Bien entendu, éviter les  
249 enjeux, c'est aussi favoriser la concertation, c'est favoriser le dialogue et l'acceptation de notre projet.

250 Concernant nos études environnementales, il faut savoir que c'est un processus qui est itératif. Nous commençons  
251 par identifier les enjeux à grande échelle de manière très macro. Et au fur et à mesure, nous allons venir dans la  
252 précision. Entre temps, nous allons laisser le temps aussi aux études techniques d'avancer et nous allons alimenter  
253 ces études techniques, qui vont être de plus en plus précises. Et plus les études techniques seront précises, plus  
254 nous pourrons évaluer les impacts de manière de plus en plus précise. C'est quelque chose qui est donc dans la  
255 durée, qui est progressif et qui est itératif entre les études techniques et les études environnementales.

256 Quand nous faisons l'évaluation environnementale, nous nous intéressons à plusieurs choses. Tout d'abord, le milieu  
257 humain. C'est important, c'est aussi de l'environnement. Donc, le bruit, par exemple. Nous en parlerons tout à l'heure.  
258 Le milieu physique, tout ce qui est géologie, cours d'eau, etc. Il faut savoir aussi où sont les principaux cours d'eau,  
259 s'ils ont plutôt une tendance à déborder ou pas. Cela fait partie des études. Puis, le milieu naturel, la biodiversité  
260 notamment. Nous en reparlerons un peu aussi tout à l'heure. Puis, il y a des domaines qui sont un peu sur tous ces  
261 tableaux. L'agriculture en fait partie. C'est un peu du milieu humain, un peu du milieu physique. Et c'est aussi du  
262 milieu naturel. L'agriculture et la viticulture sont ce qui nous réunit aujourd'hui.

263 Pour ce qui est du projet Voie ferrée Centre Europe Atlantique, au moment des études préliminaires, nous avons fait  
264 déjà un premier diagnostic environnemental, qui a permis en fait de faire une cartographie sur l'ensemble de la ligne  
265 Nevers – Chagny sur les principaux enjeux.

266 Pour simplifier les présentations aussi et pour avoir un peu de cohérence sur ce diagnostic environnemental, nous  
267 avons découpé le territoire en plusieurs entités géographiques. Et celle qui nous intéresse aujourd'hui ici, c'est la  
268 vallée de la Dheune. Sur ce diagnostic environnemental, s'agissant du milieu humain, vous allez trouver dans le  
269 dossier du maître d'ouvrage, pour ceux qui l'ont pris, une cartographie des principaux enjeux du milieu humain. Par  
270 exemple, vous avez les principales zones habitées qui seront bien entendu des zones à enjeu, notamment par rapport  
271 aux études acoustiques au niveau du bruit. Bien entendu, ce sont les zones principales, mais ça n'exclut pas que  
272 nous allons étudier en cas d'habitat un peu isolé les impacts de notre projet sur le bruit ferroviaire.

273 Ensuite, nous avons également repéré tout ce qui est installations un peu particulières : les monuments historiques –  
274 vous êtes concernés notamment à Santenay –, les installations classées pour la protection de l'environnement qui  
275 sont généralement situées dans les zones aussi urbanisées. Vous avez aussi sur ces cartographies les principaux  
276 passages à niveau et les ouvrages d'art.

277 S'agissant du milieu naturel, nous nous sommes intéressés bien entendu au zonage réglementaire, tout ce qui est  
278 Natura 2000, ce qui est parcs naturels régionaux, et tout ce qui est zone d'intérêt faunistique et floristique. Mais nous  
279 nous sommes aussi intéressés à d'autres paramètres qui sont notamment ce que nous appelons les continuités  
280 écologiques, que ce soit les continuités cours d'eau, les principales continuités pour la faune piscicole, pour les  
281 poissons, et également les principales continuités pour la faune terrestre. Ce sont des continuités qui sont identifiées  
282 dans le document que nous appelons le schéma régional de cohérence écologique et qui sont à prendre en compte  
283 dans le cadre de nos projets.

284 Autre point, les périmètres de captage. Là aussi, sur Santenay, nous y reviendrons. Vous êtes concernés par des  
285 périmètres de captage qui interceptent notre ligne existante.

286 Aujourd'hui, nous sommes là aussi pour parler viticulture. C'est le titre du cercle de travail. Nous avons fait un petit  
287 zoom sur le secteur pour visualiser ensemble les principaux enjeux. Vous avez ici une carte IGN, avec en violet les  
288 zones viticoles, en noire notre infrastructure ferroviaire existante. Vous avez là Dijon – Lyon, vers Dijon et vers  
289 Chalon. Et ici, Nevers – Chagny. Sur cette carte, nous avons identifié les passages à niveau en rose et les ouvrages  
290 routiers, lorsque la route passe au-dessus de la voie ferrée. En rouge, ici, ici et ici, vous avez les secteurs où notre  
291 ligne existante aujourd'hui passe à proximité immédiate de zones viticoles. Nous avons souhaité en fait faire un zoom  
292 ici sur le secteur de Santenay notamment, parce que nous voyons ici un long linéaire de notre ligne qui est à proximité  
293 des zones viticoles. Ce qu'il faut savoir, c'est que nous allons faire un aménagement sur place, un aménagement de  
294 notre ligne existante. Et ce que je vais développer ici pour Santenay est bien entendu valable pour les autres  
295 secteurs. Sur Santenay, nous avons un peu regardé, mais vous le savez bien mieux que moi. Ce sont des chiffres qui  
296 datent de 2014, donc cela a peut-être évolué depuis. En 2014, nous comptons 43 exploitations viticoles avec



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

297 3 appellations d'origine contrôlée. Une appellation premier cru, une appellation communale Santenay et une  
298 appellation Bourgogne. Au niveau de notre ligne ferroviaire ici, nous longeons actuellement des sites classés  
299 appellation communale. Vous avez ici en orange foncé tout ce qui est AOC (appellation d'origine contrôlée) premier  
300 cru, et en plus clair les AOC communales.

301 Bien entendu, depuis 2015, le secteur viticole en Bourgogne a été classé, sous le terme « les climats de Bourgogne »,  
302 au patrimoine mondial de l'UNESCO, se traduisant notamment par l'élaboration d'une charte territoriale et d'un plan  
303 de gestion. Ces éléments-là seront aussi à prendre en compte par nos soins au fur et à mesure des études, voir un  
304 peu quelles sont les interrelations qu'il peut y avoir avec ces documents de gestion. S'agissant des « climats de  
305 Bourgogne », les principaux axes de gestion sont déjà de recenser et préserver l'architecture et le paysage propre à  
306 ce territoire viticole, préserver l'environnement par des pratiques durables, favoriser un développement économique  
307 local adapté, et promouvoir le tourisme et l'œnotourisme de qualité. Bien entendu, au niveau du paysage, nous  
308 pouvons être concernés. Nous en reparlerons tout de suite après.

309 S'agissant des zonages des « climats de Bourgogne », notre ligne ici en rouge traverse plusieurs zonages des  
310 « climats de Bourgogne ». Cela va de la zone écrien, ici en clair, aux zones centrales, en jaune ici, et en vert les sites  
311 classés. Nous aurons très vraisemblablement, selon la décision du maître d'ouvrage à l'issue du débat public, à  
312 travailler à la fois avec les viticulteurs, mais aussi avec l'association qui gère les « climats de Bourgogne », pour  
313 pouvoir étudier entre nous, ensemble, les interfaces qu'il peut y avoir entre notre projet et les zonages de l'UNESCO.

314 Justement, j'en viens à cet aspect : le partenariat avec la profession agricole. Là encore, ce sont des éléments que  
315 nous développons de manière générale dans nos projets. Dans tous nos projets de modernisation, nous travaillons  
316 main dans la main avec la profession agricole. Comment ? Déjà, au niveau national par un accord de coopération  
317 nationale qui a été signé en mai 2016, mais qui ne fait que traduire tout le travail que nous avons pu mener sur nos  
318 anciens projets de modernisation ou de construction de ligne à grande vitesse. Nous avons aussi une démarche qui a  
319 déjà été testée et réussie du temps de Réseau ferré de France, mais qui est de toute manière reprise par SNCF  
320 Réseau, qui est de définir ensemble, identifier et hiérarchiser les enjeux propres à la profession agricole, dont la  
321 profession viticole ; travailler avec les représentants locaux de la profession, que ce soit les exploitants ou les  
322 propriétaires ; identifier les impacts ; trouver les compromis, les aménagements les moins impactants. Bien entendu, en  
323 termes d'enjeux, nous parlons ici d'emprise foncière, de type de terrains qui sont impactés. Certains ont une valeur  
324 plus ou moins importante. Certains seront beaucoup plus cruciaux que d'autres par rapport à vos exploitations. Bien  
325 entendu, nous parlons aussi de rétablissement des chemins agricoles – c'est important aussi dans une exploitation. Et  
326 pour les mesures environnementales, par contre c'est le maître d'ouvrage qui peut avoir besoin de foncier, par  
327 exemple, pour faire des mesures compensatoires environnementales. Et cela se discute aussi avec la profession  
328 agricole. Bien entendu, ce partenariat national est à décliner et à monter au niveau régional.

329 Le projet dans le paysage. Ici, avec le zonage UNESCO, vous êtes tout de même concernés et sensibilisés à la  
330 qualité de votre cadre de vie et à la qualité de votre paysage. Un petit tour d'horizon de la ligne dans le paysage  
331 aujourd'hui. Si nous commençons dans ce secteur, nous voyons un paysage plutôt de prairies de fauche ou de  
332 prairies de pâture. Ensuite, plus nous remontons vers Santenay, plus nous trouvons des paysages viticoles. Nous  
333 vous avons remis ici les vues au niveau des passages à niveau sur les secteurs de Santenay. Bien entendu, il faut  
334 prendre en considération les monuments historiques. Là, nous en avons mis un seul, le château. Ce n'est pas un  
335 monument historique, mais c'est une valeur patrimoniale et paysagère assez importante à prendre en compte, ainsi  
336 qu'effectivement les autres monuments historiques que vous avez sur la commune. Puis, ici nous avons la ligne  
337 ferroviaire, nous voyons que la ligne est vraiment au cœur de la vigne, au cœur des exploitations, dans un paysage  
338 en plus relativement ouvert. Puis, l'ouvrage d'art, ici, que vous connaissez tous, dans ce secteur. Au niveau paysager,  
339 vous avez aussi des villages de caractère, comme Remigny, qu'il faut également prendre en compte. Le secteur de la  
340 ligne, ici, qui est relativement ouverte dans le paysage viticole, que vous avez ici. La ligne d'horizon. Dans l'hypothèse  
341 d'une électrification, nous aurions donc à mettre ici des poteaux caténaux et des fils que l'on appelle caténaux.  
342 Voilà les poteaux. Et voilà ce que serait éventuellement l'intégration paysagère.

343 S'agissant des antennes GSM-R (Global System for Mobile communications – Railways), Laurent MAZZUCHELLI  
344 vous en a parlé tout à l'heure. Ici, c'est un exemple d'antenne GSM-R qui a été mise en place pour la LGV Rhin –  
345 Rhône. La LGV Rhin – Rhône est ici. Nous ne la voyons pas beaucoup – il faut savoir qu'elle est ici – parce qu'en fait  
346 elle est dans un profil de déblais. C'est-à-dire que nous avons creusé pour pouvoir l'intégrer. Vous avez ici un ouvrage  
347 d'art avec une route qui franchit cette ligne-là. Vous avez ici un accès routier qui arrive au niveau du mât GSM-R et  
348 des installations techniques pour pouvoir venir faire les opérations de maintenance. Ici, c'est un mât de 30 m, qui est  
349 particulièrement visible dans un paysage ouvert de la LGV.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

350 Pour le milieu naturel, je vous propose de passer la parole à ma collègue Emmanuelle HONORÉ. Et je reprendrai la  
351 parole pour le volet bruit.

352 **Emmanuelle HONORÉ, chargée de projet Environnement et Développement durable, direction territoriale**  
353 **Bourgogne Franche-Comté**

354 Concernant le milieu naturel, comme l'a dit Adeline, des études préliminaires ont été réalisées. Étant à Santenay,  
355 nous vous présentons les enjeux sur la commune, qui sont repris par ailleurs dans le projet d'aménagement et de  
356 développement durable. En jaune, vous avez la voie ferroviaire qui traverse la commune, qui est bordée par la zone  
357 inondable, qui correspond à la Dheune avec un affluent notamment qui vient franchir la voie ferroviaire. Également par  
358 rapport à cet enjeu de la ressource en eau, nous avons aussi les points de captage avec les périmètres de protection,  
359 rapprochés, éloignés, qui sont également dimensionnant pour la qualité de la ressource en eau. Nous avons  
360 également le vignoble – Adeline l'a déjà évoqué – qui suit la voie ferrée par certains secteurs. Et de manière plus  
361 éloignée, nous avons la zone Natura 2000, qui est un périmètre de protection de la faune ou de la flore et de leurs  
362 habitats.

363 Le milieu naturel, c'est également la ressource en eau, qui est une ressource aujourd'hui qui se raréfie, qui est  
364 beaucoup utilisée pour nos besoins du quotidien, mais qui est également importante pour la faune et la flore. Le  
365 maître d'ouvrage a une obligation de réaliser un dossier loi sur l'eau, selon des enjeux qui seraient définis à l'issue du  
366 dossier du débat public. L'objectif serait d'identifier les points d'eau à enjeu, de les recenser, d'identifier leur qualité,  
367 leur quantité. Et ce sont des mesures qui sont prises en compte tout le long du projet, que ce soit en phase travaux ou  
368 en phase exploitation. Dans le dossier seraient également intégrés la préservation de la zone inondable, comme j'ai  
369 pu vous l'indiquer, les rejets et bien sûr aussi les continuités écologiques. Quand nous parlons de continuité  
370 écologique par rapport à la ressource en eau, c'est que la continuité piscicole permette aux poissons de franchir les  
371 obstacles que pourraient constituer nos infrastructures.

372 Concernant la remise en état après travaux, en dessous vous avez deux illustrations de travaux qui ont été réalisés  
373 sur un projet de réouverture de ligne ferroviaire, dans le Territoire de Belfort. Sur la gauche, vous avez des travaux qui  
374 ont été réalisés dans le cours d'eau. Et à droite, la remise en état de la rivière, avec une amélioration qualitative du lit  
375 de la rivière après travaux, qui permet de rétablir la continuité piscicole. Puis, sur la droite, vous avez une prairie de  
376 fauche classique qui correspond à des sites de compensation que nous pouvons avoir à mettre en place lorsque nous  
377 dégradons un milieu et que nous l'avons impacté, et qui peut évoluer sur un site de megaforbier par la suite.

378 Le milieu naturel, c'est également la biodiversité. Qu'est-ce que la biodiversité ? Nous sommes de plus en plus  
379 amenés à l'impacter. Quand nous parlons d'impacter, c'est une perte des espèces, de la faune, de la flore, avec une  
380 érosion aussi de leurs habitats, difficulté pour les espèces à se déplacer pour se nourrir, pour se reproduire. La  
381 biodiversité, c'est l'ensemble des milieux naturels des formes de vie, donc toutes espèces qui ont des interrelations  
382 entre elles et qui vivent ensemble.

383 Le maître d'ouvrage a pour obligation, par rapport au Code de l'environnement, l'interdiction de détruire les espèces  
384 protégées et leurs habitats, et de perturber leur cycle de reproduction. Pour cela, le maître d'ouvrage applique une  
385 doctrine qui est « éviter – réduire – compenser ». Vous pourrez entendre aussi le terme d'ERC, la version abrégée.  
386 Éviter, c'est faire en sorte que les enjeux de la biodiversité à chaque étape du projet ne soient pas impactés, que des  
387 mesures de réduction soient mises en place lorsque le fonctionnement des milieux peut être impacté. Et compenser,  
388 lorsque nous avons un impact résiduel et que nous n'avons pas de solutions autres que de détruire un espace, il s'agit  
389 de créer par conséquent un milieu équivalent que l'on appellera de la compensation. Ce sont des enjeux qui peuvent  
390 être repris dans un dossier spécifique, qui est soumis au Conseil national de la protection de la nature.

391 Adeline, je te redonne la parole pour le bruit.

392 **Adeline DORBANI, directrice pôle Environnement et Développement durable, direction territoriale Bourgogne**  
393 **Franche-Comté**

394 Nous sortons du milieu naturel et revenons au milieu humain. Vous êtes certes pour la plupart des viticulteurs, mais  
395 vous êtes peut-être aussi riverains de cette ligne. Aujourd'hui, vous voyez les trains passer. Demain, vous continuerez  
396 peut-être à voir les trains passer. En tout état de cause, selon la décision du maître d'ouvrage à l'issue du débat  
397 public, nous pourrions atteindre une augmentation du trafic de l'ordre d'une quinzaine de trains fret. Selon les  
398 hypothèses aujourd'hui qui sont prises dans l'analyse socioéconomique. Sur cette base, il convient que nous nous  
399 intéressions dans les études ultérieures, si nous poursuivons, à la notion de bruit ferroviaire.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

400 Qu'est-ce que le bruit ? Le bruit est une variation de pression de l'atmosphère qui se propage d'une source vers un  
401 récepteur. Vous avez une émission, la propagation et nous, en tant qu'humains, nous sommes des récepteurs du  
402 bruit. Pour mesurer le bruit, nous utilisons le décibel. C'est une mesure d'intensité vibratoire. C'est purement  
403 physique. Par contre, cela ne caractérise pas forcément la notion de gêne. Aujourd'hui, chacun d'entre nous a sa  
404 propre perception du bruit. Et il faut savoir aussi que l'oreille humaine est un récepteur un peu particulier, c'est-à-dire  
405 que nous ne percevons pas toutes les fréquences de la même manière. Il y a certaines fréquences où notre oreille va  
406 tout de suite les diminuer. Et nous, nous ne percevons que certaines fréquences. Et donc, pour caractériser cette  
407 perception particulière de l'oreille humaine, nous utilisons le dB (A). Le dB (A) permet justement de donner plus de  
408 poids dans les mesures aux fréquences que l'oreille humaine perçoit, et de diminuer les fréquences que l'oreille  
409 humaine ne perçoit pas.

410 Quelques échelles de valeurs ici. Par exemple, le passage d'un train fret à 100 km/h, lorsque l'on est situé à 25 m de  
411 la ligne et qu'il n'y a aucun obstacle qui vient contrecarrer le bruit, c'est 80 dB (A). Ce qu'il faut savoir aussi, c'est que  
412 c'est une échelle logarithmique, donc cela se comporte un peu bizarrement. Nous ne pouvons pas faire  $1+1 = 2$ , en  
413 matière de bruit. Lorsque par exemple deux trains circulent, chacun à 60 décibels, cela ne donne pas 120 décibels au  
414 final, mais 63. Lorsque l'on double la source de bruit, on augmente de 3 décibels le niveau de bruit.

415 D'où vient le bruit ferroviaire ? Il vient de beaucoup de choses. En plus de cela, il est fonction de la nature et de la  
416 vitesse des convois. Par exemple, à faible vitesse (inférieur à 50 km/h), le bruit que nous percevons est plutôt le bruit  
417 des équipements : par exemple, les moteurs, des machines... Lorsque nous sommes entre 50 km/h et 350 km/h, là le  
418 bruit perçu provient de ce que l'on appelle le bruit de contact roue – rail. C'est lié au frottement des roues métalliques  
419 sur un rail métallique. Lorsque nous allons beaucoup plus vite, par exemple lorsque nous parlons de TGV qui vont au-  
420 delà de 250 km/h, c'est plutôt un bruit de sifflement que nous entendons. C'est le bruit aérodynamique. C'est lié à la  
421 forme du train qui pénètre dans l'air et qui génère un sifflement.

422 Au niveau du bruit ferroviaire, il faut savoir que la voie ferrée est une voie de transport et à ce titre les infrastructures  
423 de transport terrestre, que ce soit routières ou ferroviaires, sont soumises à une réglementation. Cette réglementation  
424 s'est enrichie au cours des années. Elle a commencé dans les années 78 – 80, et au fur et à mesure est venue  
425 préciser, compléter les obligations d'un maître d'ouvrage lorsqu'il construit une nouvelle infrastructure ou lorsqu'il  
426 modifie de manière substantielle l'infrastructure. Cette réglementation est là pour protéger les habitants, pour venir  
427 mettre des seuils réglementaires à respecter pour tout maître d'ouvrage. L'objectif de la réglementation est bien de  
428 limiter l'impact sonore, pour nous, de la voie ferrée sur les populations riveraines et de déterminer aussi les mesures  
429 de réduction de bruit adaptées en fonction du projet. Juste pour mémoire, nous pourrions y revenir après si vous avez  
430 des questions, les deux périodes qui sont étudiées en termes d'acoustique pour le transport terrestre, c'est le jour 6 h  
431 – 22 h et la nuit 22 h – 6 h. Ce sont des seuils de niveau sonore moyen.

432 Comment respectons-nous la réglementation, en tant que maître d'ouvrage, au niveau de SNCF Réseau ? Nous  
433 procédons toujours de la même manière pour nos projets de modernisation. La première étape consiste à évaluer le  
434 niveau sonore existant le long de la ligne aujourd'hui, parce que c'est un peu différent si nous habitons auprès d'une  
435 autoroute ou, au contraire, dans un endroit très calme. Nous ne percevons pas le bruit de la même manière. Ensuite,  
436 la deuxième étape est que nous cartographions, que nous modélisons, en fonction des hypothèses de trafic du  
437 dossier socioéconomique, ce que serait le bruit une fois le projet mis en service. Ce sont des hypothèses. Nous  
438 faisons une cartographie, nous identifions sur cette cartographie les zones où nous sommes susceptibles de dépasser  
439 les seuils acoustiques réglementaires. Nous identifions du coup les habitations qui peuvent être concernées. Et  
440 l'étape numéro 3, à partir de ces habitations-là, est de venir faire un diagnostic individuel de chaque situation,  
441 regarder un peu comment se comporterait le bruit localement et précisément. À partir de là, un acousticien missionné  
442 pour toutes ces étapes propose les mesures d'atténuation qui sont les plus adaptées au contexte.

443 Je vous donne un exemple. Quand nous parlons d'atténuation de bruit, nous pensons immédiatement à des murs  
444 antibruit, mais ce n'est pas forcément ce qui est le plus adapté. Si nous parlons par exemple de protection  
445 d'anciennes maisons de garde-barrière, un mur acoustique est efficace s'il est en amont et en aval de la maison. Mais  
446 sur un passage à niveau, forcément, le mur ne continue pas. Il y a de petites choses à tout de même vérifier. Si les  
447 murs acoustiques ne sont pas adaptés, nous faisons ce que nous appelons le traitement de façade. Nous nous  
448 intéressons notamment aux huisseries pour voir si elles sont suffisamment efficaces pour atténuer les bruits entre  
449 l'extérieur et l'intérieur.

450 Une fois que nous avons proposé ces mesures d'atténuation, il reste à les mettre en œuvre. C'est l'étape numéro 4.  
451 Tout cela est pendant la phase de travaux. Et c'est assez important de le dire : le maître d'ouvrage a une obligation de  
452 résultat face à cette réglementation. Une fois que le projet est mis en service, il y a un contrôle de conformité de tout

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

453 ce que nous avons pu mettre en œuvre au moment des travaux. Et nous vérifions si effectivement les objectifs  
454 d'atténuation sont bien atteints. S'ils ne sont pas atteints, il faut les refaire. Jusqu'à présent, sur la LGV Rhin – Rhône,  
455 nous avons fait toutes ces étapes et n'avons pas eu de difficultés par ailleurs.

456 Je laisse la parole à Laurent pour finir sur le calendrier.

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

### 458 **Le calendrier**

459 Très rapidement, un point sur le calendrier. Nous sommes en 2017, sur la période du débat public, avec à l'issue de  
460 ce débat une décision du maître d'ouvrage sur la poursuite du projet. Est-ce qu'il est poursuivi ? Est-ce qu'il est  
461 abandonné ? Est-ce qu'il est adapté ? Aujourd'hui, nous ne savons pas. La décision sera prise à l'été 2017. Ensuite,  
462 derrière, il y a encore un nombre d'années d'études et de procédures, notamment les études préalables à l'enquête  
463 d'utilité publique, qui concernera les études techniques, mais aussi toutes les études environnementales qui devront  
464 être développées – ce que vient d'expliquer Adeline. Derrière, il y aura la période des enquêtes publiques qui devrait  
465 aboutir, si le projet se poursuit, à une déclaration d'utilité publique et à toutes les autorisations administratives  
466 nécessaires pour poursuivre le projet. Une fois que ces autorisations seront obtenues, nous pourrons préparer  
467 l'ordonnancement des travaux de manière à pouvoir engager le chantier. En termes de durée, suivant ce qui sera  
468 décidé à l'issue du débat public, avant de démarrer les travaux, cela varie de 3 à 5 ans.

469 Merci pour votre attention.

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

471 Merci à vous. Est-ce qu'il y a des questions de compréhension de certains éléments ? Vous avez peut-être entendu  
472 des mots un peu techniques ou particuliers, n'hésitez pas à poser des questions. Il n'y a pas de bonnes ou de  
473 mauvaises questions. S'il y a des choses que vous n'avez pas comprises, parce que vous ne connaissez pas, nous  
474 ne sommes pas tous experts du domaine, n'hésitez vraiment pas à poser des questions de compréhension, déjà. Est-  
475 ce que tout est clair dans le projet ? Voyez-vous les différents aménagements, à quoi sert chaque aménagement ? La  
476 question du coût est-elle claire ? Le micro va arriver. N'oubliez pas de vous présenter parce qu'il y a un verbatim.  
477 Ainsi, nous saurons qui a dit quoi. Merci.

478 **Jean-Marc VINCENT**

479 La première question est : est-ce qu'il faudra élargir les voies ? Est-ce que les voies existantes suffiront ? Parce que  
480 cela aura un impact très important sur les terrains adjacents.

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

482 Là, nous sommes sur une ligne existante. L'objectif est de la moderniser par l'électrification et le traitement de  
483 passages à niveau, d'ouvrages et installation de systèmes ponctuels. Mais la largeur des voies sera conservée. La  
484 plateforme ferroviaire ne sera pas modifiée. Par contre, nous ne sommes pas à l'abri d'avoir des besoins d'emprise  
485 ponctuels, puisque la question est sur les emprises. Aujourd'hui, je ne sais pas dire où il faudra ces emprises  
486 ponctuelles. L'objectif pour SNCF Réseau est d'installer tous les nouveaux équipements techniques dans les  
487 emprises actuelles de la voie ferrée. Mais peut-être que, du fait de traitement d'un passage à niveau, il faudra  
488 quelques emprises complémentaires. L'installation d'un mât GSM-R (Global System for Mobile communications –  
489 Railways) ne pourra peut-être pas se faire dans nos emprises, et il faudra ponctuellement un bout de terrain. Je ne  
490 sais pas aujourd'hui.

491 Je peux citer un exemple récent. Nous sommes en chantier sur la ligne entre Belfort et Delle, dans le Territoire de  
492 Belfort. Elle fait 20 km, donc elle est plus courte. C'est une ligne qui existait, qui n'était plus circulée. Nous l'avons  
493 remise en état sur ces emprises, mais il a fallu, dans le cas du système GSM-R (Global System for Mobile  
494 communications – Railways) installer des mâts. Sur les 20 km, nous en avons installé 7. Et sur les 7, 6 sont dans les  
495 emprises. Il y en a un que nous n'avons pas pu mettre. Il a fallu acheter une petite parcelle. C'est vraiment minime.  
496 Mais nous ne sommes pas à l'abri d'avoir des emprises complémentaires ponctuelles.

497 **Jean-Marc VINCENT**

498 Est-ce qu'ils font tous 30 m ?

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

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

500 Non, ils ne font pas tous 30 m. Sur Belfort – Delle, pour prendre toujours cet exemple, sur les 7 il y a un mât de 30 m.  
501 Sinon, tous les autres sont des mâts rabattables de taille entre 15 et 20 m. Cela ressemble un peu à des candélabres.

502 **Jean-Marc VINCENT**

503 Ils sont tous les 3 km ?

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

505 3 à 4 km. Il faut faire une étude de réseau pour définir la position des antennes. C'est variable, mais c'est un exemple.  
506 Sur Belfort – Delle, c'était tous les 3 à 4 km. Cela dépend de la topographie. Nous ne pouvons pas arrêter de  
507 distances précises régulières. Cela sera variable.

508 **Jean-Marc VINCENT**

509 Et la hauteur des pylônes qui permettront l'électrification ?

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

511 Les supports caténaires ? Ils font environ 6,50 m. Puisque la caténaire est positionnée à peu près à 5 m par rapport  
512 au rail. Ils sont un peu plus hauts. Il y a tout le système de support de la caténaire, donc cela fait des supports de  
513 cette hauteur.

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

515 Une question par-là. Et ensuite le maire.

516 **David MOREAU, vigneron**

517 Bonjour. David MOREAU, vigneron. J'avais une question sur l'impact visuel. Parce qu'on nous a fait enlever des  
518 panneaux pour la côte viticole. Tous les panneaux de signalisation de restaurants, de domaines, etc. Nous  
519 supprimons les poteaux électriques sur la côte, ce que je trouve super au niveau impact visuel. Et là, on nous met des  
520 pylônes de 6 m au pied des vignes. Nous allons avoir la nuisance sonore en plus. Parce que vous parlez des  
521 habitations, c'est une chose. Mais nous, vigneron, nous travaillons toute l'année dehors. Nous avons une petite vigne  
522 à Pommard, où nous ne sommes pas loin de l'ex-nationale. La nuisance sonore est déplorable. C'est dur à supporter.  
523 Nous travaillons, nous avons des salariés. Je me demande quel est l'impact concernant le nombre de trains par jour.  
524 Je trouve cela dingue.

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

526 Voulez-vous revoir le chiffre des trafics prévisionnels, voyageurs et fret ? Pouvez-vous le redonner, parce que tout à  
527 l'heure vous n'avez parlé que de fret ? Si vous avez quelque chose à projeter, ce serait mieux.

528 **Roger BELLAND, viticulteur**

529 Nous avons déjà connaissance de l'actuel et du prévisionnel, cela nous donne une dimension.

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

531 Merci beaucoup. Nous allons prendre aussi la remarque de Monsieur le Maire.

532 **Henri TUDELA, maire de Santenay**

533 M. MOREAU a posé la question. Je voulais justement parler des « climats de Bourgogne ». Nous sommes en train de  
534 supprimer les lignes à haute tension. On nous a interdit tous les panneaux publicitaires. Et c'est exactement la même  
535 question. Il y a à nouveau un impact visuel paysager. C'est la même question que je voulais poser.

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

537 Je vais déjà répondre sur les trafics. Aujourd'hui circulent 30 TER sur la ligne et en moyenne sur l'année 3 à 4 trains  
538 fret par jour. Nous avons fait des prévisions de trafic bien sûr, pour sortir une évaluation socioéconomique. Pour les  
539 trafics voyageurs TER, il n'y a pas de changement. Nous sommes partis sur les 30 trains qui circulent aujourd'hui,  
540 donc le trafic actuel. Il n'y a pas eu d'évolution. Par contre, comme vous avez pu le remarquer dans ma présentation,  
541 sur cette section entre Chagny et Le Creusot, l'objectif est de faire circuler un certain nombre de TGV Rhin – Rhône  
542 Strasbourg – Lyon et inversement Lyon – Strasbourg. Et nous avons évalué le potentiel possible de circulation TGV à  
543 6 dans les deux sens. Des TGV qui circuleraient à la même vitesse que les TER. Nous ne sommes pas sur de la  
544 grande vitesse. Nous sommes sur de la circulation vitesse égale TER, c'est-à-dire 130 km/h. C'est la vitesse de la

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

545 ligne sur cette portion. Donc, 6 TGV supplémentaires par rapport au trafic voyageur. Et pour le trafic fret, nous avons  
546 évalué le potentiel de circulation fret d'une quinzaine de convois, en tout. Donc, une douzaine de plus que ce qui  
547 circule actuellement sur la ligne. C'est une moyenne.

548 **Adeline DORBANI, directrice pôle Environnement et Développement durable, direction territoriale Bourgogne**  
549 **Franche-Comté**

550 S'agissant de l'électrification, effectivement les caténaires d'une ligne ferroviaire, ce n'est pas tout à fait la même  
551 chose que les pylônes d'une ligne à haute tension. D'autre part, lorsque vous avez des lignes en haut de côte, qui se  
552 découpent sur le paysage, sur la ligne d'horizon, ce n'est pas tout à fait la même chose que des caténaires qui seront  
553 sur une ligne bordée notamment de végétation. Là où la problématique paysage peut se poser effectivement, c'est sur  
554 les secteurs que nous vous avons montrés, notamment lorsque la ligne traverse les paysages ouverts viticoles. Là, il  
555 peut y avoir des choses à travailler. Ce qu'il faut savoir, c'est que là encore si nous électrifions une ligne ferroviaire,  
556 nous ne pouvons qu'avoir des supports caténaires à mettre en place. Donc, forcément, nous avons des pylônes. Par  
557 contre, ces poteaux caténaires peuvent être d'une couleur travaillée, d'une couleur particulière ou d'une forme  
558 particulière. Et ce sont des choses qui se travaillent notamment, lorsque nous sommes dans des périmètres  
559 monuments historiques, avec les personnes qui s'occupent des monuments historiques. Là, nous sommes dans un  
560 site particulier. Nous sommes au niveau du patrimoine UNESCO. Donc, cela se travaillera aussi en fonction du cahier  
561 des charges de l'UNESCO. Maintenant, quand nous faisons une électrification, il faut voir aussi le côté positif. C'est  
562 que cela favorise la circulation avec des trains électriques plutôt que thermiques. C'est mieux aussi pour  
563 l'environnement au niveau des émissions de gaz à effet de serre d'une part. Mais c'est aussi mieux au niveau du bruit,  
564 puisqu'une motrice électrique fait moins de bruit qu'une motrice thermique. Et enfin, dernier point, s'agissant du bruit,  
565 notamment du bruit lorsque nous sommes à l'extérieur : le bruit routier n'est pas tout à fait la même chose que le bruit  
566 ferroviaire. Le bruit routier est continu, selon le trafic de la route bien évidemment. Le bruit ferroviaire est au moment  
567 du passage du train. Je ne dis pas que c'est moins gênant, pas du tout. Loin de moi cette idée. Mais ce n'est tout de  
568 même pas tout à fait la même perception que nous pouvons avoir.

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

570 Il y a encore deux questions.

571 **David MOREAU**

572 Je voulais demander s'il n'était pas possible – vous parliez d'enterrer la ligne – d'enterrer la ligne au niveau de la zone  
573 viticole et du village. Parce qu'il y a un autre problème. Nous, nous avons des salariés qui sont sur les enjambeurs. Si  
574 vous avez une ligne à haute tension de 25 000 volts, qu'un salarié oublie de refermer sa rampe et prend du  
575 25 000 volts sur le tracteur.

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

577 OK. Merci de votre question. Monsieur, derrière ? Ou allez-y, si vous voulez déjà répondre.

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

579 L'objectif du projet est multiple, je crois que vous l'avez compris. Il y a plusieurs fonctionnalités. Réaliser une  
580 transversale électrifiée pour permettre le développement du transport de marchandises. C'est un des objectifs. Le  
581 deuxième objectif, c'est la création d'un raccordement pour pouvoir insérer des TGV et faire circuler des TGV sur la  
582 ligne à grande vitesse plutôt sur PLM (Paris – Lyon – Marseille), gagner un peu de temps et mettre à profit ce temps  
583 pour améliorer la desserte et notamment faire des arrêts supplémentaires en gare de Dijon. Et le troisième, c'est la  
584 création de cette halte de correspondance.

585 À partir de ces objectifs un programme est arrêté. L'intérêt, c'est de travailler les aménagements sur une infrastructure  
586 qui existe, en essayant de minimiser les coûts. Donc, mettre la voie ferrée dans la traversée de Santenay dans un  
587 tunnel, très franchement nous ne l'avons pas envisagé. Nous ne l'avons pas du tout étudié. Je pense que ce serait  
588 assez compliqué. Et je pense qu'en termes d'impacts, ce ne serait pas anodin. Je ne suis pas sûr qu'il n'y aurait pas  
589 moins d'impacts de réaliser une section de 3 à 4 km en tunnel.

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

591 Je voulais revenir sur la question qui a été posée sur la problématique du repli des enjambeurs. Est-ce que dans des  
592 cas de ce genre vous envisagez de mettre des gabarits au niveau des passages à niveau qui permettent à ce  
593 moment-là de résoudre le problème qui a été posé ?

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

595 J'allais répondre aussi à cette question. Bien sûr qu'il faut mettre des gabarits de chaque côté du passage à niveau,  
596 lorsque nous sommes sur des traversées qui le nécessitent. Nous le ferons. Ces équipements de sécurité seront  
597 installés.

598 Sur les passages à niveau, je voudrais apporter un éclairage sur la manière dont cela se fait. Il y a un nombre  
599 important de passages à niveau sur les 160 km. Il y en a 90. Tous ne seront pas modifiés. Une étude de sécurité sera  
600 faite de façon individuelle. Chaque passage à niveau sera étudié. Ensuite, cette étude se fera sur la globalité de la  
601 ligne pour vérifier qu'en termes de sécurité ferroviaire, par rapport aux différentes traversées routières, nous  
602 respectons les éléments normatifs. C'est un peu comme le bruit, il y a des niveaux de sécurité qu'il faut respecter. Et  
603 donc, tous les passages à niveau seront regardés de près. La plupart des passages à niveau seront maintenus.  
604 D'ailleurs, vous les connaissez aussi bien que moi. Pour certains passages à niveau, compte tenu de leur  
605 configuration, c'est très difficile de les supprimer. Il y a des habitations. Imaginez de construire des ponts au milieu  
606 d'habitations, ce n'est pas facile. Il y a donc des aménagements de sécurité qui devront être faits, notamment par  
607 rapport aux véhicules routiers.

608 **Patrice DANIEL**

609 J'interviens surtout en tant que riverain et pas en tant que viticulteur. Quand vous parlez de l'augmentation du trafic,  
610 ce qui m'intéresse surtout c'est l'augmentation des marchandises. Parce que nous savons très bien, pour vivre à côté  
611 de la ligne, que quand il passe des TER ou même demain des TGV, l'impact sonore n'est pas du tout le même que  
612 les trains de marchandises. Et il y a un autre point que vous n'avez pas abordé du tout : quand il passe des  
613 marchandises, je peux vous dire que je ressens les vibrations dans la maison. Le TER n'a jamais fait vibrer les murs,  
614 alors que les trains de marchandises le font. Alors, quand j'entends la multiplication du trafic marchandises, cela  
615 m'ennuie beaucoup. Surtout quand nous avons une maison qui est à 15 m de la voie.

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

617 Merci. Monsieur le Maire voulait s'exprimer.

618 **Henri TUDELA, maire de Santenay**

619 Je voulais répondre parce qu'il y a quelques années j'étais premier adjoint de M. DUBROMEL. Et M. BELIN était à  
620 cette époque directeur régional de la SNCF. Et un jour, nous avons fait estimer par M. BELIN l'enfouissement de la  
621 ligne de chemin de fer à Santenay. L'étude est toujours en mairie, mais j'avoue que c'est un projet pharaonique. Il  
622 vaut mieux construire deux pyramides et cela coûterait moins cher. C'est hors de prix. Le projet avait donc été déjà  
623 réfléchi il y a une dizaine d'années.

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

625 Merci. Si vous avez les documents, nous pouvons les mettre sur le site internet pour que tout le monde puisse y  
626 accéder, si vous voulez. Vous, Monsieur, puis vous ?

627 **Guy VADROT**

628 Guy VADROT. Nous restons toujours sur les passages à niveau. Ce qui m'inquiète aussi un peu, c'est qu'il apparaît  
629 une augmentation substantielle du trafic TGV supplémentaire, et augmentation du trafic fret. En dehors de la mise en  
630 conformité de ces passages à niveau qui semble indispensable, ce qui m'interroge beaucoup, c'est les deux portes  
631 d'entrée de Santenay qui sont deux passages à niveau. Si nous augmentons la fréquentation ferroviaire, je me pose  
632 des questions pour rentrer et sortir dans Santenay après.

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

634 Merci. Voulez-vous, vous aussi, poser votre question ? Comme cela, le maître d'ouvrage pourra répondre.

635 **Michel PERET**

636 Michel PERET, Santenay, non viticulteur. Une simple remarque. Je voulais simplement dire une bêtise : à propos du  
637 danger des passages à niveau que nous préférons le jus de la treille à celui des caténaires.

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

639 Effectivement, c'est un sujet. Il y aura un peu plus de trafic, donc des barrières, si tant est que les passages à niveau  
640 soient conservés en l'état – je n'en sais rien aujourd'hui. Mais oui, cela veut dire qu'il y aura une fréquence de

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

641 fermetures et d'ouvertures un peu plus importante que ce qu'il y a aujourd'hui. Aujourd'hui, il y a 30 trains TER et 4 à  
642 5 trains de fret qui passent en moyenne par jour. Dans le futur, ce sera 10 + 6 à peu près, une dizaine.

643 **Guy VADROT**

644 Cela fait donc 50 % en plus. Donc, dire « un peu », cela me paraît...

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

646 Oui, il est évident qu'il faudra fermer et ouvrir les barrières un peu plus souvent qu'actuellement.

647 **Guy VADROT**

648 Non, pas « un peu » plus souvent, mais « beaucoup » plus souvent.

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

650 Plus souvent. L'objectif du projet par l'électrification est de développer le trafic fret. Aujourd'hui, nous ne venons pas  
651 vous dire qu'il n'y aura pas de trafic fret supplémentaire. Nous venons d'ailleurs vous dire que l'évaluation qui a été  
652 faite prend en compte – ce sont des hypothèses, nous ne savons pas – l'hypothèse qu'une quinzaine de convois fret  
653 supplémentaires et de 6 TGV par jour.

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

655 Madame, vous avez une question. Puis, je reviendrai vers vous.

656 **Marine JOBIN**

657 Marie JOBIN, habitante de Cheilly-lès-Maranges. Je suis venue avec mon voisin. Nos maisons sont à peu près entre  
658 10 et 15 m de la voie ferrée, donc vraiment au même niveau. Déjà, Monsieur n'a pas répondu à la question de  
659 l'habitant au niveau des vibrations. Comme il le disait, le plus gênant au niveau du fret, il y a certes le bruit, mais c'est  
660 surtout les vibrations.

661 J'ai une autre question également au niveau des installations pour le GSM-R (Global System for Mobile  
662 communications – Railways). Est-il possible, étant donné que vous avez prévu de les installer à peu près tous les  
663 4 km, que cela ne tombe pas au niveau des habitations ? Parce qu'il y aura déjà le souci visuel et également le souci  
664 au niveau des ondes à long terme. Est-il possible de les mettre loin des habitations, en étant prévu tous les 4 km,  
665 d'essayer de viser pour que cela ne tombe pas vers nous ?

666 Une autre question pendant que j'ai le micro. Au niveau de Cheilly-lès-Maranges, la clôture de la voie ferrée est  
667 vraiment très proche. La voie n'est pas protégée au niveau des habitations. Est-ce que quelque chose est prévu ? Je  
668 sais que nous devons faire attention à nos enfants, évidemment. Mais avec plus de passage de trains, est-ce que  
669 quelque chose est tout de même prévu pour sécuriser le secteur ?

670 **Adeline DORBANI, directrice pôle Environnement et Développement durable, direction territoriale Bourgogne  
671 Franche-Comté**

672 Je réponds sur l'aspect bruit et vibrations. Effectivement, je confirme que les trains de marchandises font beaucoup  
673 plus de bruit que les trains voyageurs. Pourquoi ? Déjà quand ils sont vides, ils sont très longs, cela dure longtemps.  
674 Plus ils sont longs, moins il y a de camions sur les routes aussi. Il faut voir cela aussi. Par contre, ce qu'il faut savoir  
675 au niveau des trains fret, c'est qu'aujourd'hui depuis une dizaine d'années tout de même le bruit ferroviaire a  
676 nettement diminué parce que des efforts sont faits pour diminuer le bruit à la source. S'agissant du matériel fret, ils ont  
677 une particularité. Ils ont ce que nous appelons des semelles de frein en fonte, qui vont être progressivement  
678 remplacées par des semelles en composite. C'est quelque chose qui va se faire progressivement au fur et à mesure  
679 du renouvellement des matériels fret. Et cela diminue déjà nettement la perception du bruit. C'est une première chose.

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

681 Excusez-moi. Est-ce que vous avez une quantification de « progressivement » ? Quand est-ce prévu ?

682 **Adeline DORBANI, directrice pôle Environnement et Développement durable, direction territoriale Bourgogne  
683 Franche-Comté**

684 Il y a des projets de loi au niveau européen qui feront accélérer les choses, nous l'espérons. Mais aujourd'hui, c'est  
685 vraiment en fonction des entreprises ferroviaires en fonction de leur matériel, au fur et à mesure qu'ils vont les

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

686 remplacer, les nouveaux matériels seront équipés de semelles composites par défaut. Hormis une réglementation  
687 plus contraignante, aujourd'hui c'est au fur et à mesure du matériel qui est renouvelé par les entreprises ferroviaires.

688 Par contre, ce qu'il faut voir aussi, c'est qu'au niveau des vibrations, nous pouvons les quantifier, les mesurer, mais il  
689 est relativement compliqué de les enlever. Quand on habite à proximité d'une voie ferroviaire, c'est un peu comme  
690 lorsque l'on habite à côté d'une autoroute. Effectivement, il y a des nuisances, des gênes, mais il y en a certaines que  
691 nous ne pouvons pas totalement enlever. Et les vibrations en font partie. De manière générale, les vibrations  
692 s'atténuent assez vite dans l'environnement. Après, sur certains convois fret, bien évidemment en fonction aussi de la  
693 qualité de la connexion entre les fondations de votre résidence et le sol, et de la nature du sol aussi, si c'est un sol qui  
694 transmet facilement ou pas les vibrations, cela fait des perceptions différentes et cela procure, selon les niveaux, une  
695 gêne ou pas. Mais là, je n'ai pas trop de solutions pour cela.

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

697 Je réponds à Madame sur les clôtures. C'est vrai que la ligne comme toutes les lignes du réseau classique qui ne  
698 sont pas grande vitesse ne sont pas systématiquement clôturées sur leur linéaire. Après, je crois qu'il faut regarder au  
699 cas par cas. L'objectif du projet n'est pas de clôturer l'ensemble des emprises ferroviaires. Il ne faut pas le faire, parce  
700 qu'il faut laisser une transparence pour la faune, sinon il faut faire des ouvrages et c'est compliqué. Après, dans les  
701 secteurs qui sont un peu sensibles, il faut regarder si des choses peuvent être apportées pour améliorer la sécurité.  
702 Nous l'avons fait sur Belfort – Delle. C'est un sujet qui doit être regardé quand nous avancerons dans nos études  
703 techniques.

704 Sur les mâts GSM-R (Global System for Mobile communications – Railways), comme je l'ai dit précédemment, nous  
705 allons prioriser leur installation dans nos emprises. Une étude sera faite et définira l'emplacement de ces antennes.  
706 En fonction, nous pourrons faire varier la position des supports. S'il y a une habitation ou un groupe d'habitations  
707 proche et que nous avons une solution qui permet d'éloigner ce support d'antenne, en général nous le faisons. Par  
708 contre, les gares font partie de nos emprises. Il y a une gare à Santenay, une à Cheilly-lès-Maranges. Je prends le  
709 cas de la réouverture de la ligne Belfort – Delle : nous avons installé des supports d'antenne rabattables, puisque  
710 l'essentiel était rabattable, dans nos emprises qui étaient sur les anciennes gares. Cela évite d'aller prendre du terrain  
711 où nous n'en avons pas.

712 Aujourd'hui, je n'affirme rien...

713 *(Intervention hors micro)*

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

715 Attendez Monsieur. On ne vous entend pas si vous parlez comme cela.

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

717 C'est pour cela, j'apporte un complément. Aujourd'hui, je n'affirme rien sur la position de ces antennes. Je dis qu'il faut  
718 les mettre prioritairement dans nos emprises, et les gares font partie de nos emprises. Donc, il y a du potentiel pour  
719 les mettre et cela évite d'aller acheter du terrain ailleurs. Après, je dis également que nous regardons en fonction des  
720 zones d'habitation pour faire en sorte qu'il y ait le moins de gêne possible.

721 **Adeline DORBANI, directrice pôle Environnement et Développement durable, direction territoriale Bourgogne**  
722 **Franche-Comté**

723 Un petit mot sur les ondes électromagnétiques. Nous parlons ici d'électrification et de mâts GSM-R (Global System for  
724 Mobile communications – Railways). Ce sont des installations qui génèrent des champs électromagnétiques, donc à  
725 la fois des champs électriques et des champs magnétiques. Ce qu'il faut savoir, c'est que tout ce qui est sous-station,  
726 caténaire, ce sont des installations qui émettent un champ électromagnétique basse fréquence. Elles fonctionnent sur  
727 le 50 hertz. Les basses fréquences, c'est situé ici. Tout ce qui est, par exemple, téléphone portable, c'est haute  
728 fréquence. Ce qu'il faut savoir, c'est que, comme pour le bruit, il y a une réglementation là aussi, qui se base sur des  
729 directives européennes et qui indique des niveaux maximums d'exposition des populations riveraines par rapport aux  
730 champs électriques et aux champs magnétiques. Vous avez ici 5 000 volts par mètre pour le champ électrique et  
731 100 micro teslas (l'unité de mesure du champ magnétique) pour le champ magnétique. Ces recommandations sont  
732 traduites dans la réglementation française, s'imposent au maître d'ouvrage. À partir du moment où nous mettons en  
733 œuvre des installations qui émettent des champs électromagnétiques, nous sommes tenus de respecter ces seuils-là.

734 Juste pour information, par exemple, les caténaires à 25 Kvolts, c'est à peu près un champ électrique de 1 000 volts  
735 par mètre et un champ magnétique de 2 micro teslas. Un sèche-cheveux, par exemple, c'est 7 micro teslas et un

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

736 rasoir électrique 500 micro teslas. Tous les appareils électriques que nous avons produits des champs  
737 électromagnétiques aussi.

738 La manière dont nous procédons lorsque nous installons ce genre d'installations est toujours la même. Cela  
739 ressemble beaucoup à ce que nous faisons pour le bruit, c'est-à-dire que nous mesurons, nous modélisons. Une fois  
740 que nous avons modélisé, nous installons et vérifions si nous respectons les seuils. Et là encore, obligation de  
741 résultat.

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

743 Merci. Il y avait vous, Monsieur, ensuite vous, et quelqu'un là.

744 **Pablo CHEVROT**

745 J'ai une question sur l'avenir des gares de Cheilly, de Santenay, les gares de campagne, et si vous avez un  
746 prévisionnel au niveau des TER, au niveau des interconnexions avec la gare du Creusot ou jusqu'à Nevers et ailleurs,  
747 s'il y a un prévisionnel d'arrêts qui a été fait.

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

749 Nous n'avons pas modifié la desserte actuelle. Ce qui changera en fait, c'est le *hub* qui aujourd'hui est à Montchanin,  
750 puisqu'à Montchanin, vous avez les trains de Paray qui rejoignent Montchanin, qui s'arrêtent à Montchanin et vous  
751 avez les trains de Chalon qui vont à Montchanin et tout le trafic entre Nevers et Chagny. L'objectif, par la création de  
752 cette halte d'interconnexion directement en gare, est de déplacer ces correspondances en gare du Creusot pour  
753 permettre aux voyageurs qui viennent de Paray d'aller directement en gare, puisqu'aujourd'hui, ils sont obligés d'aller  
754 à Montchanin et ensuite de prendre un autre moyen pour aller à la gare (bus, taxi, vélo...). Puis, vous avez les  
755 voyageurs de Chalon – et vous êtes concernés puisque les trains s'arrêtent à Santenay et à Cheilly-lès-Maranges.  
756 Ces trains iraient directement en gare du Creusot. Ils n'iraient plus à Montchanin. Cela permettrait d'avoir un lien  
757 direct avec les correspondances TGV. L'objectif est de faire en sorte que la desserte de tous ces trains soit en  
758 cohérence avec les circulations TGV sur la ligne entre Paris et Lyon, et inversement, puisqu'il y a un certain nombre  
759 de trains qui s'arrêtent (7 ou 8 par jour) pour que les voyageurs puissent bénéficier de ces TGV. C'est l'objectif.

760 Après, dans la construction horaire, nous n'avons pas approfondi la question aujourd'hui et n'avons pas tenu compte  
761 de modifications. En termes de volume de circulations de TER, comme je l'ai dit précédemment, c'est le même  
762 volume. Après, je ne connais pas l'avenir. Dans 20 ou 30 ans, je ne sais pas ce qu'il en sera. Il faut souhaiter que tout  
763 cela évolue. Mais en tout cas, dans nos études, dans nos estimations, nous sommes partis sur cette desserte  
764 équivalente.

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

766 Je crois qu'il faut tout de même bien préciser que là nous avons en face de nous le maître d'ouvrage. Le maître  
767 d'ouvrage est celui qui s'occupe de l'infrastructure. Pas des circulations. Sur les circulations et surtout sur la desserte  
768 des gares, je rappelle que l'autorité aujourd'hui compétente est la région. Puisque c'est la région qui prend les  
769 décisions en matière de desserte des TER. Je crois que c'était important de le dire. Le vice-président du Conseil  
770 régional, sauf erreur de ma part, n'envisage pas de modifications pour le moment sur ce sujet.

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

772 Puisqu'il y a quelqu'un pour la région qui pourrait dire cela, vous prendrez tout à l'heure la parole et nous en direz un  
773 mot.

774 Monsieur, là ? Puis, je vous passe la parole.

775 **Yves GIRARDIN**

776 Yves GIRARDIN, Santenay. Je voulais juste une précision. Je n'ai pas compris vos histoires de mâts rabattables,  
777 entre un mât normal et un mât rabattable.

778 Deuxième chose : en quoi consiste la modification d'un passage à niveau ?

779 Troisièmement, allez-vous casser le pont de Chagny ?

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

781 Nous allons vous remettre la photo des deux mâts. En fait, le mât rabattable est plus court qu'un mât de 30 mètres. Il  
782 est articulé à peu près au milieu, ce qui permet en fait de le rabattre, d'installer l'antenne, de le relever. En termes

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

783 d'exploitation, de maintenance, c'est relativement plus aisé qu'un grand pylône tel que nous les voyons le long des  
784 autoroutes, qui eux sont à 30 mètres. Et il faut les escalader pour faire les installations. La différence est là. En fait,  
785 c'est la structure. La structure du mât rabattable est beaucoup plus légère. Mais elle limite la position de l'antenne à  
786 20 mètres maximum.

787 Concernant le traitement des passages à niveau, comme je l'ai dit précédemment, il faudra faire une étude de  
788 sécurité. En fonction des trafics ferroviaires, ceux que j'ai évoqués précédemment, c'est-à-dire le trafic TER actuel,  
789 sur cette section les 6 TGV et la quinzaine de trains fret qui circuleront, route par route, c'est-à-dire par passage à  
790 niveau, en fonction de la circulation routière, nous irons rechercher les informations de trafic auprès des gestionnaires  
791 de voirie, la commune, le département. Il n'y a pas de route nationale ici, mais essentiellement la commune et le  
792 département. Si nous ne les avons pas, nous pouvons faire des comptages. Cela peut être le cas de passages à  
793 niveau d'exploitation où il ne passe que 2 tracteurs par jour. Je ne sais pas. Tout est regardé.

794 *(Intervention hors micro)*

795 Mais je vous explique. Donc, à partir de là, il y a plusieurs solutions : soit le passage à niveau est supprimé, c'est-à-  
796 dire que nous construisons un ouvrage, soit en dessous soit au-dessus, comme vous connaissez certainement sur  
797 certains tronçons de route. Soit nous le construisons en place parce que nous ne pouvons pas le mettre à côté. À ce  
798 moment-là, il faut condamner la route pendant les travaux et faire une déviation. Ou alors, si nous pouvons le  
799 construire à côté et c'est là où il y a besoin d'emprises complémentaires éventuelles, nous construisons l'ouvrage,  
800 nous maintenons la circulation sur le PN et au dernier moment nous faisons le basculement et nous supprimons le  
801 passage à niveau. Soit le passage à niveau est supprimé, sans construction d'ouvrage et nous rabattons la voirie sur  
802 une autre route pour pouvoir franchir la voie ferrée. Soit il est maintenu et là nous faisons des aménagements de  
803 sécurité routière, c'est-à-dire que nous pouvons faire un plateau surélevé. C'est ce qui a été fait sur la ligne Belfort –  
804 Delle, dans certains cas, pour limiter la circulation des voitures. Nous pouvons faire des îlots. Il y a tout un système  
805 d'aménagements de sécurité qui doit être concerté avec le gestionnaire de la voirie, donc la commune et le  
806 département si c'est une route départementale. Et même si c'est une route départementale, ce sont des sujets qui  
807 sont concertés au niveau communal, parce que cela touche souvent, comme vous l'avez évoqué, les entrées de  
808 village.

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

810 Est-ce que toutes vos questions ont été évacuées ? Le pont de Chagny.

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

812 Je ne crois pas. Je n'ai pas en tête le gabarit qu'il dégage. Mais je ne vais pas vous dire oui ou non.

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

814 Monsieur. Ensuite, je reviens vers vous.

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

816 Bonsoir à tous. Je suis Michel QUINET, en charge à la DREAL (Direction régionale de l'environnement, de  
817 l'aménagement et du logement) Bourgogne-Franche-Comté du domaine transports et mobilités. Je suis par ailleurs  
818 vice-président de la communauté d'agglomération de Beaune, côté sud. Je voulais simplement intervenir pour donner  
819 des éléments de langage de l'État que je représente, porteur de ce projet-là. C'est un projet qui coûte cher, nous  
820 l'avons vu, plus de 500 millions si nous prenons les deux fonctionnalités, à la fois voyageurs et fret. Mais il a le mérite  
821 d'améliorer l'usage d'une infrastructure qui existe et quand nous gérons des fonds publics, aujourd'hui nous avons  
822 tout intérêt à aller optimiser l'usage d'une infrastructure qui existe, avant de chercher à en construire de nouvelles.

823 Évidemment, en augmentant l'usage, un certain nombre d'inconvénients augmentent par là même. Nous avons parlé  
824 du bruit, des vibrations. Ce que je peux vous dire aussi, c'est que d'abord c'est une garantie que la ligne, en prenant  
825 cette importance, sera une ligne performante, y compris les trains qui circulent dessus. Si nous avons ce fret qui relie  
826 deux corridors européens, nous mettrons des trains qui font peut-être moins de bruit que ceux que nous avons  
827 aujourd'hui et qui vibrent moins. Je signale au passage d'ailleurs que les wagons de fret français sont les plus  
828 bruyants de toute l'Europe. Le ministère que je représente est en train de mettre des crédits sur la table pour faire en  
829 sorte que ces wagons deviennent moins bruyants et puissent aussi aller circuler dans d'autres pays que la France où  
830 effectivement ils ont déjà des référentiels techniques plus performants. Donc, avoir une ligne et du matériel ferroviaire  
831 y compris voyageurs qui soient plus performants, je ne suis pas convaincu que les nuisances de bruit ou de vibration  
832 soient aussi augmentées que cela, par ce jeu-là.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

833 Et avec ma casquette de représentant de l'État, mais aussi celle de représentant du territoire, c'est tout de même pour  
834 les voyageurs, et un peu pour le fret. Parce que le fret, ce n'est pas que des corridors et de grands tains qui passent  
835 entre la Hollande et l'Espagne, c'est aussi pas loin de nous Le Creusot qui sort aussi pas mal de fret par le rail, que  
836 nous avons tout intérêt à voir circuler sur cette ligne. Mais c'est aussi une meilleure desserte de notre territoire, une  
837 desserte ferroviaire. Cela ne se traduit pas forcément par des trains supplémentaires ou des arrêts supplémentaires.  
838 Mais cela offre des correspondances supplémentaires, et cela garantit que cette desserte voyageurs se grave dans le  
839 marbre. Vous n'êtes pas sans savoir les difficultés que nous avons aujourd'hui en France pour maintenir l'ensemble  
840 de notre système ferroviaire, dont une partie est tout de même un peu à bout de souffle. La question se pose  
841 aujourd'hui de savoir quelles lignes nous fermons. Ceux qui habitent juste à côté pourraient effectivement brûler des  
842 cierges pour que nous fermions la ligne. Mais c'est une garantie au moins que cette ligne restera. Et restera dans des  
843 conditions de fonctionnement qui seront optimales, parce qu'elle sera inscrite dans un réseau ferroviaire nationale,  
844 voire internationale, avec les trafics que nous avons donnés. C'est 15 trains de plus par rapport aux 35 qui passent  
845 aujourd'hui.

846 **Denis GAMARD, direction des transports infrastructures du Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté**

847 Je voudrais apporter une précision. Aujourd'hui, le débat porte sur l'infrastructure et les effets parfois un peu négatifs,  
848 comme les supports de caténaires qu'il y a à implanter sur le terrain dans votre secteur. Mais bien évidemment, si ce  
849 projet est porté, c'est parce qu'il a des conséquences positives. Une concrète, parmi les 6 que nous attendons – ce  
850 n'est pas la principale, mais elle est bien réelle – est de gagner du temps de parcours sur Chalon-sur-Saône – Paris,  
851 par exemple. Aujourd'hui, si nous y allons en train, il faut changer à Dijon. En changeant au Creusot, aujourd'hui il n'y  
852 a pas de connexion. En changeant demain au Creusot, nous gagnerons entre 20 et 30 minutes pour cette  
853 fonctionnalité-là. Or, quel train utiliserons-nous pour aller de Chalon au Creusot ? Les trains omnibus, les navettes qui  
854 passent aujourd'hui en gare de Santenay, en gare de Cheilly. Il y a 7 aller-retour par jour. En les bougeant d'une  
855 dizaine de minutes et en rajoutant probablement tout de même un aller-retour, nous devrions avoir toutes les  
856 deux heures une correspondance au Creusot quand nous venons de Chalon. Je pense principalement à Chalon,  
857 parce que c'est une grosse ville. Mais mécaniquement, ce sera la même chose pour Chagny, pour Santenay, pour  
858 Cheilly, pour Saint-Léger-sur-Dheune. Il faut savoir qu'aujourd'hui, sur cette petite ligne où il y a 7 aller-retour, s'il n'y  
859 avait pas ce projet, nous pourrions être tentés de les remplacer par des autocars au sens où l'usage de ces trains, à  
860 part le lundi et le vendredi où il y a beaucoup d'internes, est tout de même assez limité, et cela tiendrait dans un car.  
861 Par contre, la desserte serait dégradée en termes de temps et de régularité. Ce qui nous pousse à la région, à ce  
862 stade, à maintenir entre autres cette voie ferrée, c'est cette perspective-là. Maintenant, le projet est à horizon de 5 ou  
863 10 ans. Nous ne pouvons pas aujourd'hui prendre une garantie ferme. Et juste pour connaître un peu, parce que je  
864 suis un des usagers de cette ligne, le secteur de Chagny, pour vous, Madame, je pense qu'il y aura très certainement  
865 un traitement un peu particulier à faire sur quelques centaines de mètres, parce qu'effectivement la clôture et les  
866 habitations sont très proches de la voie ferrée. Entre Chagny et Nevers, il y a peut-être 4 ou 5 secteurs comme cela  
867 qui nécessiteront peut-être des murs antibruit, des clôtures renforcées, des choses à examiner de plus près parce  
868 qu'effectivement les habitations sont vraiment très proches, plus proches qu'ici à Santenay.

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

870 Vous vous engagez donc à aller voir après...

871 **Denis GAMARD, direction des transports infrastructures du Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté**

872 Nous nous engageons à regarder, à ce stade, surtout que je ne suis pas élu, je suis fonctionnaire. Je ne peux pas  
873 prendre d'engagements. Mais nous nous engageons à regarder de très près. C'est clairement un secteur un peu  
874 identifié comme sensible.

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

876 Si vous le dites, c'est à regarder de près, c'est clair. Il y avait quelqu'un là depuis un moment, puis vous Madame, et je  
877 reviendrai vers vous.

878 **Jean-Marc VINCENT**

879 Je voulais savoir qui décidera au final de ce projet. Quelles personnes décideront au final de ce projet ? Être  
880 consultés, c'est bien, mais participer à la décision, c'est encore mieux.

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

882 Merci. Nous prenons une autre question. Madame ?

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

883 **Valérie BON**

884 Valérie BON de Santenay. J'habite le long de la voie ferrée. J'ai une maison et j'aimerais savoir quelle valeur aura ma  
885 maison dans 10 ans, après tous ces trains.

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

887 Je vais déjà répondre à Monsieur sur la décision. Comme je l'ai dit, le projet est inscrit au Contrat de plan État /  
888 région. Le Contrat de plan est signé entre l'État français et la région Bourgogne-Franche-Comté. SNCF Réseau est  
889 partenaire et maître d'ouvrage. SNCF Réseau est le gestionnaire des infrastructures, donc c'est la SNCF qui fait les  
890 études, qui organisera les travaux si le projet est poursuivi. Le dossier du maître d'ouvrage est préfacé par le  
891 président de SNCF Réseau. La décision doit être prise par le maître d'ouvrage. Elle sera publique et ce sera donc une  
892 décision de SNCF Réseau. Mais le projet a une gouvernance, qui est présidée par la préfète de région. Et dans cette  
893 gouvernance, au sein d'un comité de pilotage, l'État est représenté, l'État local, l'État national, la région Bourgogne-  
894 Franche-Comté. Il y a également d'autres partenaires locaux comme des collectivités, comme la CUCM  
895 (Communauté urbaine Creusot – Montceau), l'agglomération de Nevers, d'autres régions sont conviées au comité de  
896 pilotage, et SNCF Réseau. Donc, la décision sur la poursuite du projet se fera au sein de la gouvernance, en comité  
897 de pilotage.

898 **Jean-Marc VINCENT**

899 C'est assez flou pour moi comme réponse. J'aimerais bien avoir des noms. Il y a bien des personnes qui sont en  
900 fonction.

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

902 Je vous le dis, c'est la préfète...

903 **Jean-Marc VINCENT**

904 Est-ce qu'il y a des élus ?

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

906 Bien sûr. La préfète de région préside le comité de pilotage. La présidente de la région Bourgogne-Franche-Comté,  
907 qui est partenaire et co-financeur du projet. Je ne parlerai pas de la région et de l'État, il y a des représentants. Mais  
908 je vous explique comment cela se passe. Et les décisions sont prises au sein de ce comité de pilotage. Elles sont  
909 concertées de façon collégiale.

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

911 Votre question est tout à fait légitime. C'est normal qu'un citoyen demande une chose pareille. Et si l'information est  
912 là, il faut la donner tout simplement. Voulez-vous compléter sur cette question ? Allez-y. Donc, le maire, puis vous, et  
913 vous là-bas.

914 **Henri TUDELA, maire de Santenay**

915 L'essentiel tout de même est que ces décisions vont se construire. Elles vont être prises après l'éclairage que peuvent  
916 donner tous les moments de concertation publique. Celui-là en est un. Le débat public en est un. Nous sommes  
917 surtout sur l'opportunité. Et après, il y a encore un certain nombre de phases de concertation formalisées avec des  
918 enquêtes, là où nous pouvons continuer à nous exprimer et là où le projet se précise, où nous venons avec une  
919 définition de l'infrastructure et de son usage, qui est beaucoup plus précise que ce que nous sommes en capacité de  
920 présenter aujourd'hui. Et le collège de décideurs, à travers cette gouvernance, agit en responsabilité et fort de  
921 l'éclairage qui est donné par tous ces moments de concertation.

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

923 Merci.

924 **Jean-Marc VINCENT**

925 Ma seule question est comment nous pourrions dire si nous sommes d'accord ou pas avec ce projet, par quelle  
926 manière. La concertation, c'est bien, mais il faut que nous puissions donner notre avis et savoir s'il en est tenu compte  
927 ou pas. Parfois, les droits de l'État passent au-dessus de l'individu. Mais dans ce cas précis, nous voudrions savoir  
928 comment faire.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

929 **Henri TUDELA, maire de Santenay**

930 Il y aura notamment une enquête publique formalisée.

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

932 Attendez. Avant l'enquête tout de même. Là, nous sommes en train de faire un débat public. Contrairement à  
933 l'enquête publique, un débat public permet de vous faire exprimer si, oui ou non, vous voulez un projet, si pour vous  
934 c'est normal, pertinent, de dépenser 500 millions sur ce projet ou s'il faut les mettre sur un autre projet. C'est là, c'est  
935 aujourd'hui, c'est jusqu'au 20 mars que vous avez la possibilité, dans le cadre du débat public, de dire si vous êtes  
936 d'accord. Et si vous êtes d'accord, à quelles conditions ? Êtes-vous d'accord pour électrifier tout d'abord, ou électrifier  
937 une partie et faire le raccordement ? D'après vous, cet argent doit-il être dépensé autrement ? C'est là, c'est  
938 maintenant, c'est aujourd'hui que vous pouvez le faire. Vous avez le droit. C'est le Code de l'environnement qui vous  
939 confère ce droit. Saisissez-vous de cette opportunité. Il y a ces ateliers, mais il y a le site internet, il y a la possibilité  
940 de laisser des commentaires, de faire des cahiers d'acteurs. Si la ville de Santenay considère important de se mettre  
941 ensemble et de faire un cahier d'acteurs commun, rédiger et dire son positionnement sur cela, vous pouvez le faire.

942 Dans l'enquête publique, comme justement cela a été souligné, si ce projet continue, à la lumière de ce qui est  
943 ressorti du débat public, il y aura d'autres étapes de concertation qui, elles, visent plutôt à vous consulter, concerter,  
944 mais nous n'avons pas la même ouverture que nous pouvons avoir pendant le débat public. Donc, si vous avez  
945 quelque chose à dire sur le projet, à la lumière de ce que vous avez entendu, pendant les jours suivants, vous pouvez  
946 nous écrire, vous pouvez poser des questions, vous pouvez vous exprimer. C'est vraiment le moment de le faire.

947 **Henri TUDELA, maire de Santenay**

948 Je voulais vous répondre, parce que tout à l'heure, vous avez parlé de la fréquentation. Guy a parlé de deux entrées  
949 de Santenay. Moi, je dirais qu'il n'y en a qu'une, étant donné qu'il y a un pont qui est interdit aux poids lourds et  
950 autres. Il faut savoir qu'il y a une importante fréquentation par les tracteurs, les véhicules viticoles. Il y a les camions,  
951 et il y a tous les jours des camions dans Santenay. Il ne faut pas oublier également que ce passage à niveau dessert  
952 le Casino de Santenay. Le Casino de Santenay, c'est 180 000 entrées par an. Donc, il faut en tenir compte.

953 C'est vrai que lorsque je suis allé à Chagny et lorsque vous êtes venus – je suis toujours sceptique sur ce projet –  
954 mon scepticisme demeure notamment du point de vue économique. J'aimerais savoir, face à la chute du fret SNCF  
955 actuellement, quel est le projet de la SNCF pour renforcer le transport ferroviaire. Comment ramener les camions sur  
956 le train ? Parce qu'actuellement c'est la chute. C'est une question. Quelle est la politique SNCF au niveau fret  
957 ferroviaire ?

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

959 Merci. Nous avons encore des interventions. Il y avait un Monsieur, vous qui êtes là. Puis, Monsieur. Vous et vous.

960 **Roger BELLAND, viticulteur**

961 Je vais répéter un peu la réflexion de mon ami Jean-Marc. C'est-à-dire que bien souvent quand nous sommes devant  
962 l'enquête d'utilité publique, les jeux sont déjà faits et il y a très souvent eu un manque de concertation avant. C'est une  
963 chose qui m'inquiète énormément, c'est qu'en général nous sommes consultés trop tard. Donc, j'insisterai beaucoup,  
964 si ce projet va plus loin, pour qu'il y ait une véritable concertation avec les professionnels de la région.

965 Deuxième chose, l'impact viticole d'une ligne... Cette ligne est déjà surélevée. Malheureusement, il n'a pas dû y avoir  
966 de concertation au moment où cette ligne a été faite il y a quelques centaines d'années. Mais aujourd'hui même elle  
967 provoque déjà des gênes dans le secteur des Prarons Dessous, parce que comme elle est surélevée, elle provoque  
968 une accumulation de froid. Et il y a un secteur viticole de Santenay qui gèle. Et je suis bien certain qu'il ne gélait pas  
969 avant qu'il y ait la voie de la SNCF. C'est à constater. Chaque fois qu'il y a une surélévation, un mur ou quoi que ce  
970 soit, il y a gel. Tous les viticulteurs vous le confirmeront ici. C'est une première réflexion.

971 Cette ligne bloque aussi, en cas d'orage, actuellement. Quand il y a de gros orages, il y a des impacts sur les vignes  
972 autour.

973 Troisième réflexion : j'espère que vous n'allez pas surélever cette ligne, parce que nous augmenterions encore les  
974 risques.

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

976 Merci. Voulez-vous commencer à répondre pour ne pas oublier les questions ?

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

978 La ligne a été construite il y a 150 ans. Je n'ai pas beaucoup de réponses ou d'arguments à vous apporter.  
979 Concernant les questions hydrauliques, bien sûr que c'est un point qui sera regardé. Peut-être qu'il y a des fossés qui  
980 sont encombrés et qu'il faudra reprendre. Précédemment, nous vous avons évoqué un dossier loi sur l'eau. Ce  
981 dossier loi sur l'eau traite de tous ces aspects d'écoulement des eaux, à la fois de surface et sous-terrain.

982 *(Intervention hors micro)*

983 Oui. Tout cela sera regardé, il y aura des investigations et à partir de là nous présenterons un dossier loi sur l'eau qui  
984 devrait prendre en compte toutes ces problématiques hydrauliques, à la fois ponctuelles et générales.

985 Pour répondre peut-être à Madame, je ne suis pas un professionnel de l'immobilier. Vous me questionnez sur la  
986 valeur de votre habitation dans 10 ou 15 ans. Très franchement, je ne sais pas. Je peux simplement vous remonter un  
987 peu mon expérience, parce que j'ai eu le cas d'inquiétudes de riverains lorsque je travaillais sur la LGV Rhin – Rhône,  
988 où il n'y avait pas d'infrastructure. Là, il y a une infrastructure qui existe. Les deux cohabitent aujourd'hui : l'habitation  
989 et l'infrastructure ferroviaire. Sur la LGV, il n'y avait pas d'infrastructure. Il fallait construire une ligne à grande vitesse  
990 dans des bois, dans des champs, éviter les villages le plus possible, les habitations. Et c'est vrai que c'était une  
991 inquiétude des personnes avant le projet, pendant les études, pendant la concertation. Je n'ai pas de retours depuis.  
992 Je n'ai pas connaissance – et je suis resté en contact avec un certain nombre de maires du tracé – ni de retours  
993 comme quoi d'une part les personnes avaient quitté leur lieu d'habitation et avaient subi un préjudice matériel  
994 important, en tout cas en termes de valeurs immobilières. Mais je n'ai pas de réponse précise. Vous savez,  
995 l'immobilier fluctue tellement que dans 10 ou 15 ans, nous ne pouvons pas prédire.

996 Par contre, ce qu'il faut tout de même relever, c'est qu'avec cette électrification, comme l'a rappelé Denis GAMARD, il  
997 y a un intérêt sur la globalité du projet. Ponctuellement, il peut y avoir une inquiétude ou un sentiment de se dire  
998 « Cela ne nous apportera rien ». Mais si, il y aura un intérêt, parce que les correspondances avec les TGV apportent à  
999 tout le monde sur l'ensemble du tracé de la voie ferrée.

1000 Monsieur le maire me questionne sur la politique de la SNCF, pour développer le fret. Écoutez, déjà électrifier la ligne,  
1001 permettre cette transversale complète Est – Ouest, c'est déjà un signe dans le bon sens pour refaire démarrer le trafic  
1002 marchandises sur le fer, à la fois international, mais aussi local comme l'a dit Michel QUINET. National, avec tout le  
1003 trafic de marchandises entre la façade atlantique et l'axe Rhin – Rhône et Saône – Rhône. Et local, parce que sur  
1004 cette ligne il y a 8 installations terminales embranchées, donc des industriels qui sont connectés directement sur la  
1005 ligne et qui font transiter leurs marchandises. Et le volume de marchandises évolue aussi en fonction du contexte  
1006 économique. Je prends le cas des carrières. Il y a une carrière dans la Nièvre, au pied du Morvan, à Fléty. En 2016,  
1007 cette carrière a eu un volume de marchandises relativement faible, parce que les affaires n'étaient pas là. Mais il y a  
1008 un potentiel qui permettrait de tripler ce qu'elle a fait en 2016. Nous avons questionné les industriels locaux et tous  
1009 nous répondent qu'ils y trouvent un intérêt. Électrifier cette ligne, la rendre un peu plus attractive est intéressant pour  
1010 ces industriels à la fois locaux et nationaux.

1011 Après, c'est vrai que SNCF Réseau ne transporte pas les marchandises. Je crois que le développement du fret est  
1012 une affaire de tous. Ce n'est pas l'affaire du seul gestionnaire de l'infrastructure. Cela dépend aussi des politiques du  
1013 gouvernement, de l'État, comment elles sont mises en place. Nous voyons bien que c'est difficile quand nous voulons  
1014 inciter à mettre un peu moins de poids lourds sur les routes. C'est compliqué. Ça ne se fait pas aisément. Donc, je  
1015 crois que c'est un enjeu national. SNCF Réseau ne peut pas être seul pour le faire évoluer. Il faut que tout le monde y  
1016 contribue, à la fois les industriels, le gouvernement et tous les opérateurs concernés.

1017 **Marc d'AUBREBY, membre de la CPDP**

1018 Je voulais juste vous signaler que vous n'avez pas répondu à l'une des questions qui est la problématique des  
1019 remblais éventuels supplémentaires au droit des vignes, parce qu'effectivement c'est un sujet qui était revenu très  
1020 fortement lors de l'enquête publique du TGV Est au droit du Champagne. Donc, cela doit être un problème tout à fait  
1021 particulier et je crois qu'il faut pouvoir répondre à cette question.

1022 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**

1023 Le profil de la voie aujourd'hui ne se changera pas. Nous sommes sur une infrastructure existante. S'il y a des points  
1024 de faiblesse, il faudra les corriger, mais en gardant son niveau actuel. Des remblais supplémentaires sur la ligne  
1025 existante, à ma connaissance, ne sont pas envisagés. Après, des remblais supplémentaires peuvent faire le jour s'il  
1026 est nécessaire de supprimer un passage à niveau et de faire un pont route. À ce moment-là, il faut passer au-dessus,  
1027 et donc de chaque côté il y a des remblais supplémentaires. Mais aujourd'hui, nous n'en sommes pas là. Je ne sais

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1028 pas quels seraient les passages à niveau qui seraient concernés, ni à Santenay, ni ailleurs. Tant que nous n'avons  
1029 pas fait notre diagnostic sécurité, nous ne pouvons pas définir quels seront les aménagements pour traiter les  
1030 passages à niveau, mais voilà effectivement un cas où ce type d'ouvrage pourrait être nécessaire.

1031 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1032 Merci. Un complément de réponse sur le fret et nous continuons avec les questions. Il y a vous, vous et vous. Je vous  
1033 ai vu. J'essaie de respecter plus ou moins l'ordre et de privilégier aussi ceux qui n'ont jamais pris la parole, mais je  
1034 n'oublie pas. Ne vous inquiétez pas. Une réponse sur le fret ?

1035 **Michel QUINET, DREAL Bourgogne-Franche-Comté**

1036 L'État a mis en place un plan de relance fret, ce qui montre que le fret souffre, mon cher Henri, mais ne s'effondre  
1037 pas. Il est bas, mais il est en train de se tenir. Et dans ce plan de relance fret, nous disons en gros trois choses. Il faut  
1038 qu'il y ait un réseau structurant qui soit effectivement performant. Et pour le réseau structurant, l'idée est bien  
1039 d'intégrer cette ligne entre Dijon et Saint-Nazaire dans le réseau structurant fret. C'est à cette échelle-là. C'est d'avoir  
1040 une offre de service qui soit dynamique et l'ouverture à la concurrence puisque ce n'est plus forcément SNCF qui tire  
1041 des trains fret. Il y a des opérateurs européens qui sont là pour répondre aussi aux besoins et faire des offres de  
1042 service. Donc, il faut une offre de qualité et qui soit de dynamique. Et le troisième élément est tout de même de  
1043 maintenir un réseau capillaire, c'est-à-dire de faire en sorte qu'à côté des réseaux structurants, il y ait tout de même  
1044 de toutes petites lignes. Laurent parlait des carrières qui prennent la ligne de Corbigny. Voilà un bel exemple. Nous  
1045 mettons des trains et il y a une bonne partie de ces matériaux de carrière qui sortent par le train, parce que nous  
1046 avons su préserver la petite ligne capillaire qui embranche la carrière et qui vient se raccorder à notre ligne. Ces trois  
1047 éléments font l'objet de plan d'action pour effectivement être dans ce plan de relance fret.

1048 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1049 Il y a un atelier fret demain soir, pour ceux qui sont intéressés, à Chalon-sur-Saône. Nous vous invitons à venir si vous  
1050 êtes intéressés. C'est dédié au fret.

1051 **Michel QUINET, DREAL Bourgogne-Franche-Comté**

1052 De ce point de vue-là, la VFCEA n'est pas une utopie.

1053 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1054 Merci. Je vais respecter la levée de main de Monsieur. Allez-y.

1055 **Thomas NICOLET, directeur CAVB (Confédération des appellations et vignerons de Bourgogne)**

1056 Bonsoir. Thomas NICOLET, je suis le directeur de la CAVB (Confédération des appellations et vignerons de  
1057 Bourgogne) qui fédère les 4 500 viticulteurs de la région. Je voulais dire que c'était assez compliqué pour la  
1058 profession, au-delà des positions individuelles, de se positionner là ce soir. Notamment parce qu'il y a des questions  
1059 précises qui ont été posées aujourd'hui, et c'est normal en l'état actuel, les projections sont assez compliquées. Il y en  
1060 a d'autres sur l'implantation des mâts GSM-R (Global System for Mobile communications – Railways), dont vous nous  
1061 parliez aujourd'hui. Vous n'êtes pas en capacité de dire s'il faudra arracher 4 ou 5 pieds de vigne. Là, j'ai une question  
1062 très précise, je pense que vous avez la réponse ce soir : De combien de m<sup>2</sup>, de quelle emprise avez-vous besoin  
1063 pour implanter un mât ?

1064 J'avais d'autres questions auxquelles je pense que vous avez également la réponse. Nous voyons que cette  
1065 électrification nécessite l'implantation de caténaires. De quelle façon sont implantées ces caténaires ? Parce que nous  
1066 voyons que de part et d'autre de la voie il y a des vignes. Est-ce que ce sont des engins, des camions qui passeront  
1067 sur les vignes, parce qu'il n'y a pas de voie de desserte ? Ou est-ce du matériel roulant sur les rails qui vient creuser  
1068 et implanter ces caténaires ?

1069 Vous qui avez fait d'autres chantiers dans d'autres régions viticoles – cela vient d'être dit, en Champagne  
1070 notamment – est-ce que la saisonnalité de l'activité du viticulteur est bien prise en compte ? Je pense notamment à  
1071 certaines périodes chargées où s'il fallait passer dans les vignes, implanter des choses et déranger en quelque sorte  
1072 l'activité du vignoble, il faudrait peut-être éviter par exemple la période des vendanges qui pour nous est une activité  
1073 très forte.

1074 Après, j'avais deux autres questions plus générales. Vous parlez de l'électrification comme préalable au  
1075 développement de la ligne. Est-ce vraiment deux sujets liés ? Faut-il l'électrification pour développer cette nouvelle  
1076 ligne ? Sachant que nous venons d'être classés, nous avons fêté nos 1 an en juillet 2016 de ce fameux classement au

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1077 patrimoine de l'UNESCO. Et nous-mêmes, la profession, avons un dialogue en responsabilité, des viticulteurs qui  
1078 parfois aimeraient implanter ceci, aménager des murets là. Nous les responsabilisons, nous leur disons que nous ne  
1079 pouvons plus faire n'importe quoi. Et c'est vrai que c'est assez paradoxal de voir comme cela une rangée de  
1080 caténaires, du coup, voir le jour dans ce secteur-là. Et que la pollution atmosphérique serait remplacée par une  
1081 pollution visuelle pose aussi des questions, je pense totalement légitimes, dans le cadre de ce classement-là. Et  
1082 même s'il n'y avait pas le classement, je pense que ce serait aussi tout à fait légitime.

1083 Dernière question. Y a-t-il eu un autre parcours envisagé ? Là, en fait, nous débattons sur un projet qui est arrêté, où  
1084 les marges de manœuvre en fait sont assez minimes. Est-ce que passer par Mâcon et faire cette interconnexion au  
1085 niveau de Mâcon a été envisagé ou pas du tout ?

1086 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**

1087 Il y a beaucoup de questions. Je vais essayer d'y répondre dans l'ordre. Sur la surface pour l'implantation d'un pylône  
1088 type pylône de plus de 30 m, il faut un espace d'environ 100 à 150 m<sup>2</sup>, qui soit accessible. S'il faut un chemin, je ne  
1089 sais pas, mais pour l'installation c'est ce qu'il faut.

1090 Concernant la position des supports caténaires, ils sont environ à 2 m du rail extérieur. Donc, ils restent dans nos  
1091 emprises ferroviaires. Nous n'envisageons pas d'installer les supports de la caténaire dans les pieds de vigne.

1092 **Thomas NICOLET, directeur CAVB (Confédération des appellations et vignerons de Bourgogne)**

1093 J'ai dû mal m'exprimer, excusez-moi. C'était pour les travaux, en fait. Quand vous les implantez, est-ce du matériel  
1094 qui roule sur les rails qui les apporte ? Est-ce que les grues sont sur les rails ? Ou des passages dans les...

1095 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**

1096 Il y a plusieurs façons de faire, mais lorsqu'il y a une contrainte d'espace ou autre, les travaux se font par voie ferrée.  
1097 Donc, nous restons sur la voie ferrée. Ce qui sous-entend qu'il faut fermer la voie ferrée pendant cette période de  
1098 travaux. Tout cela, c'est une méthodologie d'exécution qui sera regardée dans nos études ultérieures pour préparer le  
1099 chantier.

1100 Mais bien sûr, avant de venir en réunion, j'ai cheminé sur les petits chemins aux abords de la voie ferrée, pour voir la  
1101 position des différentes parcelles, voir comment elles étaient proches. C'est un peu variable. Il y a des secteurs où  
1102 nous sommes vraiment tout proches. J'ai vu qu'il y avait des pieds de vigne qui étaient pratiquement au niveau du  
1103 pied de talus de la voie ferrée. Dans d'autres secteurs, les pieds de vigne sont un peu dégagés. Il faudra regarder tout  
1104 cela au cas par cas. Mais bien sûr que l'objectif du maître d'ouvrage est de faire en sorte qu'au cours des travaux il y  
1105 ait le moins de dégâts possible pour tout le monde, à la fois pour la profession agricole viticole, comme pour les  
1106 riverains.

1107 Après, je vais jusqu'au bout, nous ne savons pas. Peut-être qu'il y aura un besoin ponctuel d'avoir une occupation  
1108 temporaire pour faire des travaux. Je ne sais pas. Mais sur d'autres secteurs, cela s'est produit. À ce moment-là, nous  
1109 élaborons des conventions avec les propriétaires exploitants de manière à les indemniser. Mais tous ces aspects  
1110 devront être concertés avec les élus locaux, avec la profession agricole. Adeline a évoqué précédemment le protocole  
1111 national que nous avons avec la profession agricole, qu'il faudra décliner régionalement, et concerté avec les  
1112 propriétaires exploitants des vignes, en l'occurrence ici les vignes.

1113 **Adeline DORBANI, directrice pôle Environnement et Développement durable, direction territoriale Bourgogne  
1114 Franche-Comté**

1115 Juste un mot. Tout cela se fera avec vous, et pas sans vous. C'est vraiment quelque chose qui est toujours en  
1116 concertation. Nous travaillons toujours en concertation.

1117 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1118 Merci. La question de Mâcon, le remplacement vers Mâcon. Plusieurs questions ont été posées également. Pourquoi  
1119 ici et pas Mâcon ?

1120 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**

1121 Vous posez la question de savoir si une solution alternative a été regardée. L'objectif du projet est de moderniser une  
1122 infrastructure qui existe. Elle existe ici. Donc, la modernisation, l'électrification se font ici. Après, sur la question sur le  
1123 trafic supplémentaire de trains, notamment les TGV par rapport à Mâcon, c'est vrai que l'objectif d'insérer les TGV  
1124 venant de Strasbourg le plus tôt possible sur la ligne à grande vitesse permet de dégager du temps de parcours de

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



- 1125 l'ordre de 8 minutes pour des liaisons entre Strasbourg et Lyon. Et mettre ce temps de parcours au profit des  
1126 voyageurs pour proposer des arrêts supplémentaires de ces TGV en gare de Dijon. Donc, améliorer la desserte.
- 1127 Évidemment, insérer ces TGV sur la bifurcation de Mâcon est une solution qui n'apporte pas de gains de temps, parce  
1128 qu'au niveau de Mâcon, nous sommes presque à Lyon. C'est pour cela que l'objectif de ce projet est cette circulation  
1129 de TGV pour s'insérer au plus tôt sur la ligne à grande vitesse, et donc au Creusot TGV.
- 1130 Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question.
- 1131 **Thomas NICOLET, directeur CAVB (Confédération des appellations et vignerons de Bourgogne)**
- 1132 En fait, c'était surtout sur l'axe Est – Ouest. Nous avons bien compris que l'idée de départ était de relier notamment  
1133 sur les histoires de fret. Et cet axe Est – Ouest peut aussi se faire de Mâcon à Nevers. Je ne sais pas, je ne suis pas  
1134 un spécialiste. Est-ce qu'il existe déjà une ligne ? C'était la question. Est-ce qu'il y a une solution alternative au tracé  
1135 qui nous est présenté là ?
- 1136 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**
- 1137 Non.
- 1138 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1139 Vous voulez dire la modernisation, toute la ligne, pas le tracé de raccordement.
- 1140 **Thomas NICOLET, directeur CAVB (Confédération des appellations et vignerons de Bourgogne)**
- 1141 Un autre tracé.
- 1142 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**
- 1143 Non, la voie ferrée qui traverse la France d'Est en Ouest, d'ailleurs nous le voyons sur la carte, est la voie qui existe  
1144 entre Tours et Chagny. Elle est électrifiée de Tours jusqu'à Nevers et ne l'est pas de Nevers à Chagny. L'objectif est  
1145 bien d'électrifier une infrastructure qui existe. Il n'y en a pas d'autre qui existe en transversale.
- 1146 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1147 Nous continuons. Rapidement, parce qu'il y a encore d'autres questions.
- 1148 **Intervenant 1**
- 1149 Il y a un trait un peu plus bas qui atterrit directement à Lyon. Cela aurait pu être une alternative pour le fret par  
1150 exemple.
- 1151 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1152 Celui-là ?
- 1153 **Intervenant 1**
- 1154 Oui. Mais il y a des rampes de 27 pour 1 000, c'est un peu du jargon, mais ce sont des rampes très fortes entre  
1155 Rouane et Lyon qui font que nous ne pouvons pas passer le trafic fret. Et sinon, il faut détourner les trains par Saint-  
1156 Étienne et nous tombons à ce moment-là sur la route Saint-Étienne – Lyon, où il y a des trains tous les quarts d'heure,  
1157 voire toutes les 10 minutes. Donc, en fait, c'est la seule solution raisonnable pour répondre à cette fonctionnalité de  
1158 ligne Est – Ouest.
- 1159 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1160 Des questions par là. Je vous ai vu, ne vous inquiétez pas. Vous aussi. Présentez-vous.
- 1161 **Serge COULON**
- 1162 Monsieur COULON, adjoint à la commune de Santenay. Vous parliez tout à l'heure d'opportunité. C'est effectivement  
1163 la question que nous pouvons nous poser, si c'est opportun de faire cela à l'heure actuelle. N'est-ce pas une question  
1164 que nous aurions dû nous poser il y a 30 ans. Certains pays riverains de la France ont investi massivement dans les  
1165 augmentations de gabarit pour faire du feroutage. C'est peut-être à ce moment-là que nous aurions dû faire pareil. Et  
1166 je pense que l'investissement qui est proposé actuellement est pour un gain écologique assez minime. Est-ce que,  
1167 pour gagner quelques tonnes d'équivalent carbone, cela vaut l'investissement qui est proposé ?
- 1168 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1169 Merci. Il y a encore 3 prises de parole par-là. D'abord, le Monsieur avant vous. Vous, et après le Monsieur à lunettes  
1170 tout au fond.

1171 **Paul BILLET, FNAUT**

1172 Paul BILLET, vice-président de la FNAUT. Je voudrais revenir sur le transport du fret. Quand vous pensez que des  
1173 trains complets de fret partent de Nantes, vont à Paris et remontent la ligne impériale pour aller à Lyon, en Italie, et  
1174 ainsi de suite, le but de l'opération est d'avoir le parcours complet de Nantes – c'est déjà fait – jusqu'à Tours,  
1175 électrifier Chagny, à partir de là, au lieu de passer par Paris, cela dégagerait les transports du public de banlieue.

1176 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1177 Merci. C'est un argument qui est aussi présent dans le dossier du maître d'ouvrage. Monsieur, derrière vous.

1178 **Patrice DANIELLE**

1179 Patrice DANIELLE. Précisément, vis-à-vis des nuisances représentées par le trafic fret, j'ai bien entendu toutes les  
1180 allusions qui viennent d'être faites sur le fret, y compris par mon voisin de devant. Le but de cette ligne unique est  
1181 donc bien d'augmenter considérablement le fret Est – Ouest par cette ligne unique transversale française. Ce qui veut  
1182 dire que quand on nous dit aujourd'hui qu'il y aura 15 trains en plus par jour, c'est aujourd'hui, et dans 10 ans, il y en  
1183 aura 150. Merci.

1184 *(Intervention hors micro)*

1185 Ils roulent la nuit. Comme ce sont eux qui font le plus de bruit, la nuit c'est tout à fait agréable.

1186 *(Intervention hors micro)*

1187 **Paul BILLET, FNAUT**

1188 ... il y a des roues monoblocs. Savez-vous ce que c'est ? Cela fait moins de bruit. Allez voir les TGV, quand ils  
1189 passent à côté de vous...

1190 *(Intervention hors micro)*

1191 **Patrice DANIELLE**

1192 Eh bien, voilà. Les nouveaux wagons vont avoir des roues monoblocs.

1193 *(Intervention hors micro)*

1194 **Paul BILLET, FNAUT**

1195 Oh, mais attendez Monsieur !

1196 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1197 L'argument de chacun a la même dignité. Donc, il ne faut pas porter de jugements de valeur sur les ressentis des uns  
1198 et des autres. Chacun a sa place ici et peut s'exprimer librement. Il y avait quelqu'un là, puis je reviens vers vous.  
1199 Vous, je ne vous ai pas oublié, j'essaie de privilégier ceux qui n'ont jamais pris la parole. Reprise de parole, vous et  
1200 Madame.

1201 **David MOREAU, vigneron**

1202 Vous n'avez toujours pas répondu à la question des caténaires pour le climat de l'UNESCO et notre paysage à  
1203 Santenay. Je me suis peut-être mal exprimé tout à l'heure quand nous avons dit « enterré ». Je vois sur votre dessin  
1204 le déblai. Faire un déblai complet, que la voie soit sous le niveau, pour avoir moins de nuisances sonores, ne plus  
1205 avoir les nuisances visuelles si les poteaux sont enterrés. Après, il y aura le problème de l'eau, c'est un autre  
1206 problème, mais ce n'est pas le nôtre. Vous parlez du gain environnemental. Mais avez-vous estimé le coût  
1207 environnemental de la construction ? Parce qu'il y a tout de même du gasoil qui sera brûlé pour poser les caténaires  
1208 et compagnie. Et tout cela pour 10 trains par jour, si cela correspond à ce que vous avez dit au départ.

1209 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**

1210 Je vais répondre à Monsieur qui intervenait pour dire qu'il aurait fallu le faire plus tôt. Pour votre information, l'axe Est  
1211 – Ouest se développe depuis une trentaine d'années en termes d'aménagement et surtout d'électrification. Et  
1212 aujourd'hui, en 2017, la section qui manque à cette liaison Est – Ouest complète, c'est ces 160 km. Cela fait vraiment  
1213 partie d'un programme qui a été initié il y a plusieurs décennies.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1214 Après, nous pouvons toujours regretter que cela n'aille pas aussi vite que nous le souhaitons, mais pour autant les  
1215 choses s'enchainent. Et c'est pour cela que ce projet est inscrit au contrat de plan État / région dans une perspective  
1216 de finaliser cette transversale Est – Ouest.

1217 *(Intervention hors micro) ... volume de fret quand même.*

1218 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**

1219 Oui. Mais si nous ne faisons rien, c'est sûr que nous ne donnerons pas une chance au transport fret de se  
1220 développer. Il faut bien commencer par l'infrastructure.

1221 *(Intervention hors micro) ... l'idéal aurait été de mettre les camions sur le train, cela aurait été beaucoup mieux.*

1222 *(Intervention hors micro)*

1223 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1224 S'il vous plaît, nous allons entendre les réponses du maître d'ouvrage. Il y a encore des questions de la part de la  
1225 salle. Oui, rapidement s'il vous plaît, parce qu'il y en a qui attendent depuis longtemps.

1226 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1227 Attendez. Le but n'est pas d'avoir plusieurs débats en même temps. Sinon nous n'allons pas nous entendre, merci.

1228 **Intervenant 2**

1229 En tant que viculteur, je vis tous les jours dans un monde qui est en économie libérale. Je vois quand même tous les  
1230 jours pléthores de camions venant des pays de l'Est circuler sur nos routes. Je pense que c'est la principale  
1231 concurrence pour le fret ferroviaire. Donc, est-ce que vous pensez à une sortie de l'Europe ? C'est une boutade, mais  
1232 il y a un moment où nous avons du mal à nous sentir concernés, sachant qu'il y aura sur la route des personnes qui  
1233 sont des SMIC à 250, 400 ou 700 euros. C'est le cas tous les jours. Moi, je n'ai plus une palette qui part avec un  
1234 chauffeur français. Donc, j'ai du mal à croire au développement du fret.

1235 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1236 D'accord. C'est enregistré. Madame ? Depuis un moment, vous vouliez prendre la parole. Je ne vous ai pas oublié,  
1237 Monsieur, ne vous inquiétez pas.

1238 **Marine JOBIN**

1239 Marie JOBIN, habitante de Cheilly-lès-Maranges. Tout à l'heure, vous avez dit que c'était justement le moment de dire  
1240 si nous étions pour ou contre...

1241 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1242 Enfin, ce n'est pas une question de consultation, oui ou non. Nous ne votons pas. Nous débattons.

1243 **Marine JOBIN**

1244 Oui, je sais, nous ne votons pas. Juste, pendant la présentation des intervenants, une petite chose m'a interpellée.  
1245 C'est la façon – je ne sais pas si c'est l'enthousiasme du projet – de parler qui donne vraiment l'impression que c'est  
1246 ficelé, que c'est fait, que c'est décidé du moins. « Nous allons faire... », « Ce sera comme cela... » J'avais vraiment  
1247 l'impression des intervenants – d'ailleurs, vous vous repreniez souvent – que le projet est lancé et que nous sommes  
1248 là vraiment pour un détail. Je voulais aussi savoir ce qu'il y a de prévu... Étant donné que pour le moment c'est juste  
1249 en projet, une fois que ce sera avancé, comment saurons-nous pour vous contacter justement sur les inconvénients  
1250 qu'il y a par rapport à nos habitations, ce que j'avais expliqué tout à l'heure au niveau des clôtures, au niveau des  
1251 poteaux ? Est-ce que ce sera lancé et si on ne nous contacte pas nous n'aurons personne à contacter ? C'est assez  
1252 flou. On dit que c'est un projet. D'un côté, quand vous parlez, nous avons vraiment l'impression que c'est ficelé.  
1253 Quand nous vous posons des questions, vous nous dites : « Nous ne savons pas trop pour le moment, parce que  
1254 c'est juste en projet ». J'ai l'impression qu'on nous bascule d'un côté, de l'autre, de façon un peu à fuir les questions.

1255 Dans le concret, une fois que votre projet sera décidé officiellement, comment vous contacter ? Est-ce que vous  
1256 viendrez à notre rencontre, à nous habitants, pour voir les problèmes que nous avons exactement chez nous ?

1257 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



1258 Nous allons répondre en deux temps. Je vais répondre sur la question de la concertation. Où en sommes-nous par  
1259 rapport au projet au moment du débat public. C'est vrai que votre question est parfaitement légitime et intéressante,  
1260 parce que souvent dans le débat public les personnes disent : « On ne nous donne pas assez de détail, donc nous ne  
1261 savons pas exactement ce qui va nous tomber dessus. » Et en même temps, si nous arrivons au moment où le projet  
1262 est complètement ficelé, les personnes disent : « Mais pourquoi ne nous a-t-on pas consultés avant ? »

1263 Donc là, dans la phase de débat public, nous sommes vraiment en amont. Il y a des choses qui sont inscrites dans  
1264 des procédures tout à fait réglementaires qui sont le Contrat de plan État / région, mais qui sont encore avec des  
1265 hypothèses. À la fois, vous l'avez entendu tout à l'heure, il y a une question de financement qui n'est pas du tout  
1266 bouclée. Donc, il faudra faire des choix. Et il y a aussi la question sur le raccordement des hypothèses de tracé. Il y a  
1267 donc beaucoup de choses qui ne sont pas décidées.

1268 Ensuite, le débat public, dans sa valeur institutionnelle, est un moment où l'opportunité d'un projet est mise en débat.  
1269 C'est-à-dire que tout ce que vous dites là, même si nous sommes loin d'un référendum ou d'un sondage, tous les  
1270 arguments qui sont posés sur la table – c'est pour cela que c'est très important de parler dans le micro et de se  
1271 nommer, parce que nous enregistrons tout, qu'il y a des verbatim – tout cela sera pesé, ausculté. Le maître d'ouvrage  
1272 doit répondre. Il a un délai de réponse quand les questions sont posées par internet. Notre rôle de commission est de  
1273 vérifier que l'information que l'on vous a donnée, que les réponses que l'on vous a données correspondent vraiment  
1274 aux questions. Et nous poussons souvent le maître d'ouvrage à aller plus loin, pour que vous ayez vraiment tout le  
1275 détail.

1276 Il n'empêche qu'à un moment donné, il faudra qu'une décision soit prise. Monsieur MAZZUCHELLI vous a dit tout à  
1277 l'heure que la décision appartiendra au comité de pilotage. Mais il devra peser vraiment sa décision à l'aune des plus  
1278 de 40 réunions que nous avons avec vous sur le territoire. Donc, nous ne sommes pas en train d'amuser la galerie.  
1279 Vous avez autre chose à faire. Tout le monde à autre chose à faire. Le débat public est vraiment un moment important  
1280 où la prise de parole a une vraie valeur. C'est vraiment un moment de démocratie.

1281 Ensuite, effectivement, sur la concertation post débat, il y a des choses qui sont en train de se mettre en place, suite à  
1282 une ordonnance qui a été prise au mois d'août dernier. Là, nous sommes dans une phase de concertation qui est en  
1283 amont du projet. Le maître d'ouvrage peut vous expliquer ce que lui met en place une fois que la décision de principe  
1284 est prise jusqu'à la finalisation des décisions, l'enquête publique et au-delà.

1285 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1286 Juste un complément. Je ne sais pas si les nouvelles ordonnances s'appliqueront directement déjà à ce projet. Je ne  
1287 crois pas. Mais rien n'empêche le maître d'ouvrage de demander à la CNDP un garant post concertation, un garant  
1288 sous l'égide CNDP, qui accompagne la concertation. Les maîtres d'ouvrage le font souvent. Dorénavant, par contre, la  
1289 loi prévoit qu'il y aura obligatoirement un garant CNDP, un peu comme nous, même label, qui garantit justement le  
1290 bon déroulement de la concertation.

1291 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1292 Et évidemment, il y a la question de l'enquête publique, qui est un autre moment de concertation. À ce moment-là, si  
1293 le projet se poursuit, parce qu'il faut effectivement que nous parlions au conditionnel – nous-mêmes demandons  
1294 souvent au maître d'ouvrage de parler au conditionnel, parce que nous en sommes vraiment à l'étape encore avant la  
1295 prise de décision sur la poursuite du projet – une fois que la décision est actée et qu'un certain nombre d'hypothèses  
1296 sont validées, à ce moment-là le maître d'ouvrage doit rentrer dans des études beaucoup plus précises, beaucoup  
1297 plus détaillées, des études techniques notamment des études environnementales. Et alors au moment de l'enquête  
1298 publique, ces documents-là sont beaucoup plus détaillés et les personnes peuvent se prononcer sur des projets  
1299 arrêtés. C'est la différence entre ces deux temps de concertation. Mais la question que vous posez – et je donnerai  
1300 la parole au maître d'ouvrage – porte aussi sur comment concrètement, en tant que riverains, vous serez informés des  
1301 poursuites de concertation au-delà, à supposer que toutes les décisions administratives soient prises et que le projet  
1302 se poursuive. Et là, c'est Monsieur MAZZUCHELLI qui va vous répondre sur ces questions-là.

1303 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**

1304 Oui, vous serez contactés. SNCF Réseau, le maître d'ouvrage prendra d'abord attache auprès des maires des  
1305 communes qui sont concernées. Puis, l'information sera donnée au Conseil municipal. Dans certains cas, le Conseil  
1306 municipal associe les riverains ou non. Ça, c'est libre à chaque maire de le faire. Et nous animons des réunions  
1307 publiques si c'est entendu avec l'élu de la commune. Vous serez informés du projet. Le maître d'ouvrage,  
1308 volontairement, prendra attache auprès des élus quand nous aurons avancé le projet. Parce que ce n'est pas la peine

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1309 de revenir pour vous présenter la même chose. Quand nous aurons pris la décision de la poursuite du projet, que  
1310 poursuivrons-nous ? Je ne sais pas aujourd'hui. Mais nous travaillerons les éléments techniques, les éléments  
1311 environnementaux. Et nous viendrons les présenter au fil de la période des études. Et cette concertation perdurera  
1312 pendant la phase des travaux. Parce que pendant la phase des travaux, c'est compliqué aussi pour les riverains vis-à-  
1313 vis des circulations, des nuisances de toute sorte. Et donc, la maîtrise d'ouvrage est présente jusqu'à la mise en  
1314 service du projet.

1315 Cela fait 15 ans que je travaille sur des projets ferroviaires et nous travaillons de cette façon. Avec le territoire, nous  
1316 avons tout intérêt à partager les informations, à faire en sorte que les projets soient compris par les riverains, par les  
1317 élus, de manière à ce que cela se passe bien pour tout le monde.

1318 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1319 Monsieur MAZZUCHELLI, je ne sais pas si vous en êtes d'accord, mais les coordonnées du maître d'ouvrage sont  
1320 tout de même disponibles. Enfin, si cela peut vous « rassurer », sachez qu'il y a toujours des personnes que vous  
1321 pouvez contacter. Ils ne vont pas disparaître. Donc, si vous en êtes d'accord, nous pouvons passer vos coordonnées  
1322 ou l'adresse générale pour qu'ils puissent les récupérer. Comme cela, vous savez que vous pouvez toujours les  
1323 contacter.

1324 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**

1325 Quand la décision a été prise de préparer le dossier de saisine de la CNDP, pour engager le débat public, tout de  
1326 suite nous avons dit qu'il fallait aller présenter l'état d'avancement du dossier aux élus. Il y a 45 communes qui sont  
1327 concernées sur les 160 km. Et au mois de mai de l'année dernière, nous avons pris notre bâton de pèlerin et sommes  
1328 allés voir – Monsieur le Maire peut confirmer. Nous avons regroupé, nous étions en mairie de Chagny, avec le maire  
1329 de Chagny, et nous avons fait une présentation du dossier. Donc, volontairement, spontanément, nous avons déjà  
1330 initié cette démarche. Là, c'est particulier, parce que nous sommes dans un cercle précis du débat public, mais cette  
1331 présence du maître d'ouvrage perdurera jusqu'à la fin.

1332 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1333 Sachez aussi que la Commission ne disparaîtra pas non plus. Bien sûr, nous arrêterons après que le débat public soit  
1334 terminé, la Commission va se dissoudre. Mais par ailleurs, je suis vice-présidente de la Commission nationale du  
1335 débat public. Donc, mes coordonnées, les coordonnées de la Commission, du secrétariat sont toujours là. Nous vous  
1336 les fournirons après. Vous pouvez aussi rentrer en contact à tout moment avec nous. Nous essaierons de relayer  
1337 auprès du maître d'ouvrage une fois que le débat public sera terminé. Nous n'aurons plus le même rôle, mais la  
1338 CNDP que je représente ici ce soir est toujours là à l'écoute. Vous pouvez à tout moment nous écrire, bien  
1339 évidemment.

1340 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**

1341 D'ailleurs, Monsieur le Maire a les coordonnées de l'équipe de la maîtrise d'ouvrage. Nous vous avons laissé un petit  
1342 carton avec toutes nos coordonnées. Nous sommes disponibles.

1343 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1344 D'abord le Monsieur à côté de vous, puis vous, Monsieur.

1345 **Jean-Luc LOIZON**

1346 Bonjour. Je suis Jean-Luc LOIZON, je suis élu à la Chambre d'agriculture de Côte d'Or, en charge du dossier foncier  
1347 et aménagement du territoire. Je ne suis pas un local de l'étape, donc je ne me prononcerai pas sur la pertinence ou  
1348 non du projet. Je dirais que je laisse aux riverains trouver la voie, par exemple.

1349 Par contre, j'ai porté beaucoup d'attention à tout votre projet. Et je dirais que la terre est un bien précieux et que pour  
1350 tous les projets que vous aurez, essayez de les positionner sur du terrain qui est votre propriété. Pour un viticulteur,  
1351 perdre quelques ceps de vigne peut vous paraître dérisoire ou anodin. Pour lui, c'est une partie de son patrimoine qui  
1352 s'en va, patrimoine de plusieurs générations parfois. Donc, soyez en permanence avec le souci de positionner tout ce  
1353 qui devra être, ou ne pas être si le projet n'avance pas, mis en œuvre pour cette voie sur vos propriétés au maximum,  
1354 y compris quand ce sera possible, sans nuire aux riverains. Le positionnement des antennes GSM-R (Global System  
1355 for Mobile communications – Railways), c'est important pour nous.

1356 Après, j'aurais un autre message, mais là en direction des viticulteurs. Malgré tout ce discours que nous martelons  
1357 face à tous les porteurs de projet qui sont malheureusement souvent des consommateurs de foncier, nous aurons à

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1358 un moment ou à un autre, si le projet vient à être validé, des consommations peut-être temporaires de foncier. Sachez  
1359 qu'à la Chambre d'agriculture, il y a une équipe qui est très aguerrie à ce genre de choses. Il y a des barèmes  
1360 nationaux, il y a des personnes qui malheureusement ont l'habitude de travailler dans ces circonstances. Et  
1361 l'ensemble des paramètres de nuisance qui peuvent durer quelques fois sur plusieurs années sont tous pris en  
1362 compte, et là vous ne risquez rien. Mais je redis, j'espère que cela n'arrivera pas. Malheureusement, pour d'autres  
1363 projets que je vis en ce moment, on nous avait promis beaucoup de choses... et les compensations écologiques sont  
1364 un gros souci pour nous. Aujourd'hui, on double la peine. C'est-à-dire qu'en plus d'avoir une consommation d'un  
1365 foncier spécifique, il faut retrouver du foncier pour le sanctuariser. C'est la double peine. Donc, là, je m'adresse  
1366 directement à vous. Soyez innovants, soyez performants et tout le monde y trouvera son compte. Merci.

1367 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1368 Merci. Nous allons prendre une autre question. Et nous attendons toujours la réponse à la question qui était posée par  
1369 là sur les poses des caténaires. Allez-y, Monsieur.

1370 **Michel PERET**

1371 Ce n'est pas pour faire une plaisanterie cette fois, c'est seulement pour dire...

1372 *(Intervention hors micro)*

1373 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1374 Non, nous avons tourné la parole, c'est pour cela que je me tournais vers vous en disant d'attendre, nous allons vous  
1375 donner la parole avant que vous partiez.

1376 *(Intervention hors micro)*

1377 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1378 Écoutez, vous avez pris la parole souvent. Nous essayons de la faire tourner en fonction...

1379 *(Intervention hors micro)*

1380 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1381 Mais vous pouvez la reprendre, Monsieur. C'est pour cela que je me suis tournée vers vous, avant que vous partiez,  
1382 pour vous dire d'attendre.

1383 *(Intervention hors micro)*

1384 **Michel PERET**

1385 Deux remarques. La première remarque, c'est le sentiment que le montant des frais évoqués tout à l'heure me paraît  
1386 vraiment sous-évalué, compte tenu de l'importance de ces travaux.

1387 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1388 Voulez-vous parler du coût du projet ?

1389 **Michel PERET**

1390 Oui. Les centaines de millions que vous avez évoquées tout à l'heure, *a priori*, sont sous-évaluées.

1391 Et la deuxième remarque concerne le fret, la concurrence de la route. Il me semble qu'au niveau gouvernemental, en  
1392 ce qui concerne les camions de l'étranger qui traversent l'Hexagone, nous pourrions leur imposer le ferroutage,  
1393 monter les camions à bord des wagons. Nous pouvons très bien envisager cela.

1394 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1395 Merci. Voulez-vous répondre à la question qui n'a pas eu de réponse, tout au fond ?

1396 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**

1397 Je ne sais plus trop quelle était votre question, parce qu'il y en a tellement eu.

1398 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1399 Nous allons la répéter.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1400

**David MOREAU**

1401

À propos des piliers des caténaires, comme nous l'avons évoqué tout à l'heure, nous avons rasé tous les poteaux électriques dans le coteau, nous avons enlevé tous les panneaux. Pourquoi ne pas faire un déblai ?

1402

1403

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

1404

C'est un peu comme votre proposition d'enterrer la ligne. Aujourd'hui, il y a une plateforme ferroviaire qui existe. Pour minimiser les impacts, il faut prioriser d'utiliser cette plateforme ferroviaire qui existe. Tout à l'heure, Monsieur intervenait en appelant notre attention sur le fait qu'il fallait utiliser nos emprises le plus possible pour éviter d'aller acheter des terrains. Je pense que c'est notre objectif premier. Cela limite les impacts, cela évite d'avoir des compensations et cela réduit les coûts. Parce qu'acheter veut dire qu'il faut dépenser.

1405

1406

1407

1408

1409

Mais creuser veut dire qu'il faut de l'emprise, qu'il faut aller acheter du terrain. Vous voulez enterrer une voie ferrée, les poteaux font 6 à 6,50 m. Si vous voulez enterrer une voie ferrée de 6 m ou 6,50 m, cela veut dire qu'il faudra élargir les emprises de la voie ferrée. Puis très franchement...

1410

1411

1412

**David MOREAU**

1413

Nous avons classé au Climat plus de 5 000 hectares. Et vous, vous claquez des doigts, et vous faites ce que vous voulez.

1414

1415

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

1416

Moi, je ne claques pas des doigts, je ne fais pas ce que je veux. Je vous explique un projet, aujourd'hui tel qu'il est étudié dans le but de moderniser, de valoriser une infrastructure qui existe. Et donc, si nous commençons à déstructurer cette infrastructure pour enterrer la ligne, je peux vous dire que les impacts ne seront pas anodins. Et ce sera très compliqué. Nous n'avons pas étudié cette solution. Je ne peux pas en dire plus.

1417

1418

1419

1420

**David MOREAU**

1421

Et en termes d'impacts au niveau des riverains, et de coûts, je n'ai aucune idée de ce paramètre, ce serait de créer une ligne entre Chalon et la gare du Creusot. Une 2x2 voies a été créée là. Elle a été élargie il y a 3 ou 4 ans. J'ai compris qu'il fallait utiliser l'existant.

1422

1423

1424

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

1425

L'objectif est de moderniser, de valoriser cette infrastructure existante. C'est comme si dans le village, vous disiez : « J'ai une voirie qui existe. Je n'ai pas envie de refaire le revêtement, je vais construire une nouvelle route à côté. Donc, je ne ferai pas le revêtement, parce que sinon il faut faire un accotement et cela va prendre du terrain sur le riverain. Par contre, j'irai carrément prendre du terrain 1 km plus loin pour la totalité de la voirie ». C'est un peu la même chose. Non.

1426

1427

1428

1429

1430

**David MOREAU**

1431

On comprend bien que vous n'habitez pas à côté de la voie ferrée. J'ai compris.

1432

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

1433

Ce n'est pas mon propos, Monsieur. Je vous explique que l'objectif du programme est de valoriser une infrastructure ferroviaire qui existe. Et pour minimiser l'impact, il ne faut surtout pas toucher à la structure actuelle de la voirie. Localement, j'entends bien que cela plait moyennement parce qu'il y a des vignes, des habitations. Et vous n'avez pas envie qu'il y ait des poteaux supports de caténaires dans la traversée du village. J'entends bien tout cela. Mais nous n'avons pas d'autres choix pour électrifier la ligne que d'installer tous les 50 m environ des poteaux et de fixer un fil sur lequel le courant passera pour que les trains électriques puissent circuler. Je n'ai pas d'autre solution.

1434

1435

1436

1437

1438

1439

**David MOREAU**

1440

J'avais une question également à propos de l'électricité. Vous disiez tout à l'heure qu'il y avait 1 m pour 5 000 watts. Une des dames a parlé de cela.

1441

1442

**Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1443

Des volts par mètres.

1444

**David MOREAU**

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- 1445 Est-ce qu'il y a une distance de sécurité pour ne pas approcher un matériel métallique à moins d'une distance pour ne pas risquer d'électrocution dès lors que nous ne touchons pas ?
- 1446
- 1447 **Adeline DORBANI, directrice pôle Environnement et Développement durable, direction territoriale Bourgogne**
- 1448 **Franche-Comté**
- 1449 Au niveau des distances, c'est quelque chose de particulier. Si vous approchez une pointe métallique à proximité
- 1450 d'une caténaire, il y a un arc qui se fait.
- 1451 **David MOREAU**
- 1452 Voilà. C'est avec les tracteurs...
- 1453 **Adeline DORBANI, directrice pôle Environnement et Développement durable, direction territoriale Bourgogne**
- 1454 **Franche-Comté**
- 1455 Il faudra voir un peu ce que vous avez comme matériel. Normalement, vous êtes assez loin de la caténaire. La
- 1456 caténaire est au droit des rails. Donc, vous n'allez pas non plus être trop proches de la caténaire.
- 1457 **David MOREAU**
- 1458 Nous allons en limite de notre terrain.
- 1459 **Adeline DORBANI, directrice pôle Environnement et Développement durable, direction territoriale Bourgogne**
- 1460 **Franche-Comté**
- 1461 Oui, mais au niveau du gabarit, c'est des engins. Les gabarits d'engins n'enclenchent pas le gabarit de la voie.
- 1462 **David MOREAU**
- 1463 Parce que nous pouvons être à 3 m de haut.
- 1464 **Adeline DORBANI, directrice pôle Environnement et Développement durable, direction territoriale Bourgogne**
- 1465 **Franche-Comté**
- 1466 Oui, mais...
- 1467 **David MOREAU**
- 1468 Non, mais c'est une question que je vous pose. Nous avons des salariés sur des tracteurs. S'il y a un mort, que se
- 1469 passe-t-il ?
- 1470 **Adeline DORBANI, directrice pôle Environnement et Développement durable, direction territoriale Bourgogne**
- 1471 **Franche-Comté**
- 1472 Vous savez, nous avons des lignes électrifiées qui traversent des sections de vignes partout en France et ce genre de
- 1473 difficultés n'est pas remonté. Et nous avons 30 000 km de lignes en France.
- 1474 **David MOREAU**
- 1475 Je comprends bien. Mais il n'y a pas des vignes étroites partout en France non plus.
- 1476 **Adeline DORBANI, directrice pôle Environnement et Développement durable, direction territoriale Bourgogne**
- 1477 **Franche-Comté**
- 1478 Oui, mais tout de même.
- 1479 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1480 Donc, ils s'engagent à voir de près cela.
- 1481 **Adeline DORBANI, directrice pôle Environnement et Développement durable, direction territoriale Bourgogne**
- 1482 **Franche-Comté**
- 1483 Nous regarderons cela.
- 1484 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1485 OK. Il y avait un complément de réponse, non ? Sur quoi vouliez-vous compléter la réponse ? Sur l'enfouissement de
- 1486 la ligne ? Nous allons d'abord prendre d'autres questions. Je vous ai vus, il y a Monsieur là, vous, puis vous.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- 1487 **Hervé MUZARD, viticulteur**
- 1488 Bonjour. Hervé MUZARD, viticulteur. Si j'ai bien compris, si le projet se fait, vous allez électrifier la voie avec un  
1489 certain espacement pour passer des trains électrifiés. Mais si vous voulez faire du ferroutage, est-ce que le gabarit qui  
1490 sera en place suffira ?
- 1491 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1492 Nous prenons tout de suite une autre question.
- 1493 **Intervenant 3**
- 1494 Je voulais vous poser la question : est-ce que vous avez peur de voir refusé votre projet de par le classement au  
1495 patrimoine mondial de l'UNESCO ?
- 1496 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1497 Très bien. Nous allons prendre une autre question qui est là.
- 1498 **Hervé de LAVOREILLE, viticulteur**
- 1499 Hervé de LAVOREILLE, viticulteur. Quel impact peut avoir sur les orages la ligne électrifiée ? Sur l'attraction des  
1500 orages ? Parce que nous redoutons beaucoup les orages de grêle. Alors est-ce que le fait d'électrifier à haute tension  
1501 n'attire pas plus le risque d'orage ?
- 1502 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1503 Merci. Allez-y.
- 1504 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**
- 1505 Sur le ferroutage, effectivement, le gabarit qui est retenu dans le projet n'est pas le même gabarit que le ferroutage.  
1506 Donc, cela ne permet pas ce type de transport. Le ferroutage est un gabarit encore supérieur.
- 1507 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1508 La question sur l'UNESCO : est-ce que le fait que ce soit classé UNESCO vous donne peut-être des contraintes par  
1509 rapport à la réalisation de ce projet ? Vous êtes-vous renseignés sur cela ?
- 1510 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**
- 1511 Aujourd'hui, tant que nous ne sommes pas au bout de toutes les procédures, nous ne sommes pas sûrs de pouvoir  
1512 réaliser le projet, à la fois vis-à-vis du classement, vis-à-vis des autorisations administratives loi sur l'eau, vis-à-vis de  
1513 l'autorisation au titre du Conseil national de la protection de la nature. Il va y avoir une enquête publique. Si nous  
1514 n'avons pas l'arrêté de déclaration d'utilité publique, nous ne pourrions pas faire nos travaux. Il y a donc encore tout un  
1515 chemin d'études, de dossier à monter, d'arguments à mettre en avant, à développer sur ce projet pour avoir toutes les  
1516 autorisations. Et à Santenay, bien sûr c'est un sujet, c'est un point d'attention qu'il faut avoir.
- 1517 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1518 Oui, mais là, c'est une question précise. Si nous vous la posions par internet, par exemple, nous vous demanderions  
1519 d'aller voir, de vous renseigner. Si vous vous renseignez, je pense que vous pouvez donner la réponse qui est  
1520 demandée, c'est-à-dire si vous, maître d'ouvrage – puisqu'à un moment ou à un autre, si vous continuez, vous devrez  
1521 le faire. La question est posée de manière claire. Donc, nous nous attendions à ce que vous vous renseigniez sur le  
1522 classement UNESCO et ce que cela comporte sur votre ligne pour donner la réponse au territoire.
- 1523 **Adeline DORBANI, directrice pôle Environnement et Développement durable, direction territoriale Bourgogne**  
1524 **Franche-Comté**
- 1525 Ce qu'il faut savoir aussi, c'est que lorsque nous sommes au stade d'études d'impact, nous devons aussi étudier dans  
1526 quelle mesure le projet est bien compatible avec tous les schémas d'aménagement, documents d'urbanisme, plans  
1527 divers, que ce soit d'un point de vue environnement, urbanisme, aménagement du territoire. Cela fait partie aussi des  
1528 choses qui se regardent. Vous avez aujourd'hui un plan de gestion, des objectifs, notamment en termes de paysage.  
1529 Ce sont des éléments qu'il faut effectivement prendre en compte et qui seront à prendre en compte si le projet se  
1530 poursuit. Mais comme nous regardons la compatibilité avec tout ce qui est plan local d'urbanisme. Ce sont des choses  
1531 qui se regardent.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- 1532 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1533 Dites-vous que vous ne pouvez pas répondre à la personne sur cet élément-là, que vous n'êtes pas en mesure d'aller  
1534 vous renseigner pour savoir si le classement UNESCO vous impose des contraintes ?
- 1535 **Adeline DORBANI, directrice pôle Environnement et Développement durable, direction territoriale Bourgogne**  
1536 **Franche-Comté**
- 1537 Si, si. Ce sont des choses qui peuvent se voir. De toute manière, nous avons déjà été aussi en contact avec les  
1538 personnes en charge justement du périmètre UNESCO. La chargée de mission des « Climats de Bourgogne ». C'est  
1539 quelque chose que nous pouvons approfondir si effectivement vous en émettez l'envie.
- 1540 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1541 Ce n'est pas une question d'envie. La question était déjà posée. Donc, nous sommes garants que dans le cadre du  
1542 débat, vous fournissez toutes les réponses. La Commission sera vigilante à ce que d'ici la fin du débat le maître  
1543 d'ouvrage apporte une réponse à cette question.
- 1544 Il y avait des réponses à d'autres questions. Sur les orages ?
- 1545 **Adeline DORBANI, directrice pôle Environnement et Développement durable, direction territoriale Bourgogne**  
1546 **Franche-Comté**
- 1547 Sur les orages, j'avoue que vous me posez une colle. À moins de faire venir un expert météorologue, je ne vois pas  
1548 comment je pourrais, moi SNCF Réseau, vous dire si le long des lignes électrifiées de notre réseau nous avons plus  
1549 d'impacts de foudre qu'ailleurs.
- 1550 **Pablo CHEVROT**
- 1551 Je peux répondre. Je suis viticulteur. Je suis aussi membre de la Commission technique du BVB et nous venons  
1552 d'assister à la restitution d'une étude commandée à Météo France portant sur les 10 dernières années – je ne me  
1553 rappelle plus si c'est 10 ou 12 – d'étude des trajectoires d'orages. Et les lignes à haute tension, voire très haute  
1554 tension, n'affecte pas les trajectoires d'orages. Voilà.
- 1555 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1556 Merci. Est-ce qu'il y a d'autres questions ?
- 1557 **David MOREAU**
- 1558 Je voulais juste demander s'il était possible sur les ponts de prévoir des dispositifs antigels ? Parce que sur le pont  
1559 entre Chassagne et Santenay, qui surplombe la voie de chemin de fer, qui est un peu en virage, il y a toujours des  
1560 accidents. J'en ai été victime il y a 2 ans.
- 1561 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1562 Est-ce qu'il y a d'autres questions ? Oui, allez-y.
- 1563 **Pablo CHEVROT**
- 1564 Je voulais revenir sur les passages à niveau. Vous avez une ligne de budget de 19 millions d'euros. Et chaque fois  
1565 que nous vous posons une question, vous dites que vous ne savez pas. Alors, d'où sort cette ligne ?
- 1566 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**
- 1567 Je vais peut-être répondre à Monsieur, concernant le pont route. Je pense que c'est une route départementale. Donc,  
1568 il faut plutôt s'adresser au Conseil départemental. Après, comme je l'ai dit, les ouvrages qui seraient construits seront  
1569 concertés avec les gestionnaires d'infrastructures.
- 1570 **David MOREAU**
- 1571 C'est si jamais il y a une destruction. Vu que la caténaire passe dessous, essayer de mettre une résistance, une  
1572 sonde.
- 1573 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**
- 1574 Oui, enfin ce n'est pas tout à fait ainsi que cela se fait. Mais je note votre inquiétude et ce sera évoqué avec le  
1575 département.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- 1576 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1577 Et la question sur la ligne budgétaire : comment est-elle dégagée ?
- 1578 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**
- 1579 Effectivement, il y a une ligne budgétaire. D'ailleurs, il y en a plusieurs. Elle a été faite sur la base des études préliminaires. Ces études préliminaires ont permis d'avoir une première enveloppe. Donc, il y a un certain nombre de passages à niveau et d'ouvrages qui ont été évalués, c'est-à-dire potentiellement à traiter. C'est ainsi que ces lignes budgétaires ont été construites.
- 1583 **David MOREAU**
- 1584 Pouvons-nous avoir accès à cette étude préliminaire ?
- 1585 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**
- 1586 Elle est en ligne.
- 1587 **David MOREAU**
- 1588 Mais il est marqué « susceptible d'être modifié », alors cela ne veut rien dire.
- 1589 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**
- 1590 Oui, mais... Si vous voulez, nous faisons des études de niveau préliminaire, donc cela veut bien dire ce que cela veut dire. C'est un premier travail d'analyse sur quels seraient les aménagements à faire pour assurer les fonctionnalités du programme, du projet, et permettre d'analyser et de faire un premier chiffrage. Ensuite, si le projet se poursuit, il faudra approfondir toutes ces études. Du coup, cela permettra d'approfondir le chiffrage des différentes installations. Concernant les passages à niveau, comme je vous l'ai dit, il y a un préalable, c'est de faire un diagnostic sécurité, c'est-à-dire passage à niveau par passage à niveau, regarder de près par rapport au nombre de véhicules routiers qui circulent, par rapport à la vitesse de la route, de la voie, etc., le nombre de trains. Et à partir de là, nous pourrions affiner l'estimation des différents postes. Mais il y a encore du travail, et c'est vrai que cela engendrera un réajustement des différents chiffrages.
- 1599 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1600 Est-ce qu'il y a d'autres questions de la part de la salle ? Oui ?
- 1601 **Marine JOBIN**
- 1602 Marie JOBIN, Cheilly-lès-Maranges. Vu que plus de trains seront mis en circulation, par exemple pour laisser passer un train de fret, est-ce qu'il n'y aura pas des TER qui seront décalés au niveau des horaires, voire supprimés ? Je pense que, du coup, il faudra gérer tout ce passage. Et c'est vrai que pour le moment les horaires de train qui sont aménagés par rapport... Moi qui habite en bordure, je vois bien qu'ils passent à des horaires pour aller travailler, aller à l'école, etc. Vous dites que pour le moment, ce ne sera pas supprimé. Mais pourrez-vous gérer justement le passage supplémentaire de trains sans rien bouger actuellement au niveau des horaires ni en supprimer ?
- 1608 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**
- 1609 Sans rien bouger... cela évoluera peut-être à la marge. Mais avant de faire circuler des trains fret ou d'autres trains voyageurs, il faut regarder quelle est la possibilité de faire passer ces trains. Prenons le cas des trains de marchandises. Aujourd'hui, il y a une grille horaire de circulation des TER. Celle-là est en place. Elle est maintenue. Il faut regarder quelle est la disponibilité entre les différentes circulations voyageurs pour faire passer des trains de marchandises. C'est dans ce sens que le travail de construction horaire se fera.
- 1614 **Marine JOBIN**
- 1615 C'est le fret qui s'adapte au TER. Est-ce bien cela ?
- 1616 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**
- 1617 Oui.
- 1618 **Marie JOBIN**
- 1619 D'accord. C'était ma question. Merci.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1620

**Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1621

Est-ce qu'il y a d'autres questions ? Sachez que le débat n'est pas terminé. Nous sommes là jusqu'au 20 mars. Nous serons dans plusieurs villes.

1622

1623

**Pablo CHEVROT**

1624

La vitesse de la ligne dans l'état actuel est de 130 km/h maximum. Ne peut-elle pas évoluer sur des vitesses supérieures ?

1625

1626

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

1627

C'est vrai que la vitesse de la ligne est à 130 km/h. Pour la faire évoluer, il faudrait reprendre la plateforme. Ce n'est pas dans l'objectif du programme du projet.

1628

1629

**Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1630

Très bien. Je vous disais que d'autres rendez-vous sont prévus. Demain, à Chalon. Nous avons une réunion publique générale à Montchanin aussi le 9. Nous vous avons fait un récapitulatif. Nous allons rebalayer un peu tout le projet, faire le point d'étape, vous montrer tout ce qui est ressorti, les inquiétudes des différents acteurs du territoire aussi. Je vous rappelle que vous pouvez toujours contribuer en vous déplaçant, en venant dans une réunion, mais vous pouvez aussi nous écrire, envoyer des questions au maître d'ouvrage sur le site internet, laisser des avis et des commentaires. Il y a donc plusieurs manières de participer à ce débat public. Vous avez un site internet qui contient aussi le calendrier avec les prochains rendez-vous. Et il y a une maison du débat au Creusot également. Une équipe est là. Tous les documents sont disponibles. Elle est ouverte tous les jours, matins et après-midi, sauf le samedi et le dimanche bien évidemment.

1631

1632

1633

1634

1635

1636

1637

1638

1639

Allez-y, Monsieur ? Posez une question si vous le souhaitez.

1640

**Hervé OLIVIER**

1641

Hervé OLIVIER, viticulteur retraité. Il y a une grosse somme d'argent mise là-dedans. Il semble qu'écologiquement parlant ce soit positif. Mais il y a tout de même un problème. Je crois qu'il y a une grève à la SNCF en ce moment. Alors, entre les grèves et l'action commerciale négative des personnes de la SNCF, parce que nous avons eu affaire avec des transports, cela a été catastrophique, le volume de fret n'augmentera pas. Je ne pense pas. Je suis peut-être un oiseau de mauvais augure. Alors, nous sommes partisans de votre projet, mais il faudrait peut-être changer les personnes qui l'exploitent.

1642

1643

1644

1645

1646

1647

**Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1648

Merci de votre contribution. Je tiens tout particulièrement à vous remercier, à remercier encore une fois le maire de Santenay pour l'accueil ici ce soir et pour les échanges vraiment très riches et ponctuels, et pour vos questions très précises. Je vous remercie vraiment beaucoup et vous dis à bientôt.

1649

1650