



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

Projet de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)

DÉBAT PUBLIC

Atelier thématique :

Visite de terrain sur les lieux du raccordement et

Atelier sur les impacts environnementaux et humains des différents scénarii de raccordement envisagés entre la ligne LGV et la ligne Nevers – Chagny

VERBATIM DE L'ATELIER

Autun, le 6 février 2017, 18h30 à 21h

En tribune

Commission particulière du débat public :

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

Maîtrise d'ouvrage :

Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau
Karine MAGALHAES, chargée de projets, SNCF Réseau
Adeline DORBANI, chef de pôle Environnement et Développement durable, SNCF Réseau

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 Bonjour à toutes et à tous, merci d'être venus. Je vous prie de prendre place pour que nous puissions démarrer.

3 Je vais tout de suite passer la parole à Monsieur le Maire qui a eu la gentillesse d'accueillir un rendez-vous de ce
4 débat public dans la ville d'Autun, de nous mettre à disposition cette salle pour cette rencontre publique.

5 Je vous passe la parole pour un petit mot d'accueil, puis je vais présenter la manière dont on va travailler ce soir.

6 **Rémy REBEYROTTE, maire d'Autun**

7 Madame la Présidente, merci infiniment. Je vous retourne le compliment. Merci d'avoir accepté, ce qui n'était pas
8 prévu au départ, parce que nous ne sommes pas tout à fait sur l'axe, même si nous sommes très près de la future
9 voie Centre Europe Atlantique, ou du moins son complément pour qu'elle se termine par notre territoire. Mais il n'était
10 pas prévu au départ, et c'était normal, a priori d'organiser un atelier à Autun. Et vous avez très vite accepté le principe
11 que cela puisse se faire. Je voudrais vraiment vous en remercier, parce que je pense que c'est aussi comme cela que
12 l'on fait vivre le dialogue territorial. Je voulais vous en remercier, parce que j'avoue que c'est la première fois que je
13 vois construit un tel débat public, avec une telle ampleur, avec une telle volonté de faire que tous les points de vue
14 soient exprimés.

15 Je ne sais pas, bien évidemment, ce que donnera le résultat final. Mais en tout cas, on pourra tous témoigner, les uns
16 et les autres, du fait que le travail pour que chacun puisse s'exprimer dans les meilleures conditions a été fait et fait
17 véritablement en profondeur. Je voudrais vraiment vous remercier de la méthodologie, de la manière dont les choses
18 ont été construites et vous dire, les uns et les autres, quels que soient nos territoires d'ailleurs, que l'on a d'ores et
19 déjà apprécié la manière dont les choses ont été en quelque sorte animées et portées.

20 Je vous redonne tout de suite la parole. On aura l'occasion d'exprimer des points de vue dans le cadre global de la
21 réunion.

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

23 Merci encore pour cet accueil.

24 Je me présente. Je suis Ilaria CASILLO, je préside la CPDP (Commission particulière du débat public) qui anime et
25 organise le débat autour de ce projet. Je suis par ailleurs la vice-présidente de la Commission nationale du débat
26 public, qui est une autorité administrative indépendante, qui (conformément au Code de l'Environnement) a la tâche
27 d'organiser et d'aller vers les citoyens à chaque fois qu'un maître d'ouvrage a un projet qui dépasse le seuil de 300
28 millions d'euros. Cette Commission est alors saisie par le maître d'ouvrage et elle organise une concertation, qui est
29 une procédure de participation avec les citoyens ou un débat public, ce que nous faisons ce soir. Dans ce cas-là, la
30 Commission va confier le débat public à la CPDP, qui a précisément la tâche d'organiser le débat.

31 La CPDP est composée de plusieurs personnes et œuvre dans une démarche collégiale. Des membres de la CPDP
32 sont présents ce soir. Je vais leur passer la parole, afin que vous identifiiez les personnes qui ont conçu et organisé
33 ce débat.

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

35 Je m'appelle Dominique HOESTLANDT. Je suis membre de la CPDP ainsi que de la Commission nationale du débat
36 public. Mon parcours professionnel a été dans les entreprises, dans l'industrie et dans les matériaux de construction.

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

38 Marc d'AUBREBY, je suis ingénieur général honoraire des ponts, des eaux et des forêts. J'ai été directeur
39 département de l'équipement, directeur régional de l'équipement. Pendant 10 ans, j'ai coordonné ce que l'on appelle
40 le Collège transports terrestres au Ministère qui a pour rôle à la fois de regrouper les ingénieurs et inspecteurs
41 généraux, qui ont des tâches d'inspection ou de conseil du ministre en matière d'exploitation des infrastructures.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

42 Christine JEAN, membre de la CPDP

43 Bonsoir, Christine JEAN. J'ai été aussi membre de la Commission nationale du débat public. J'y ai été au titre des
44 associations de protection de l'environnement. J'ai un parcours à la fois de bénévole et de professionnel dans des
45 associations de protection de la nature. Je suis actuellement au Bureau pour la protection des oiseaux, par exemple.

46 Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP

47 Quant à moi, j'ai une compétence en aménagement et en urbanisme. Je suis maître de conférences à l'École
48 d'urbanisme de Paris. J'ai géré de nombreuses démarches de concertation et de participation, pas seulement en
49 France, comme mon accent vous le suggère.

50 Quelle est la tâche de la CPDP ? Qu'avons-nous fait ? Qu'allons-nous faire ? La Commission particulière est un
51 organisme neutre et indépendant. Nous n'avons aucun lien avec le maître d'ouvrage que vous voyez ici représenté à
52 ma gauche. Nous avons la tâche d'organiser le débat. Notre rôle, tout d'abord, est de faire en sorte que les citoyens
53 soient au courant dans le détail de toutes les informations concernant ce projet, non seulement qu'ils soient au
54 courant, mais aussi que ces informations soient disponibles, accessibles, que vous sachiez où les repérer, qu'elles
55 soient claires, compréhensibles, que le maître d'ouvrage puisse apporter tous les compléments nécessaires. Nous
56 avons organisé le débat. Autrement dit, nous avons conçu le nombre de réunions à organiser, les thématiques, les
57 outils, la manière de faire travailler les personnes. Nous avons pensé à la manière de faire ce débat public à la
58 lumière de la particularité de ce projet. Vous allez l'entendre tout à l'heure. C'est un projet très complexe, qui mobilise
59 plusieurs échelles, prévoit plusieurs aménagements, qui a un coût, mais pas encore tous les financements. Il y a pas
60 mal de choses qui caractérisent ce projet. Nous avons dû concevoir la meilleure manière d'en débattre avec vous.

61 Avant d'arrêter l'organisation du débat, nous avons rencontré un certain nombre de personnes, parmi lesquelles
62 justement Monsieur le Maire d'Autun, qui nous a alertés, qui nous a fait observer que rien n'avait été prévu pour Autun
63 et que le territoire était en attente. Nous avons immédiatement recueilli cette requête du territoire, d'où l'organisation
64 de cet atelier.

65 À la fin, nous rédigerons un compte-rendu. Ceci est très important, car cela est la trace de tout ce qui s'est dit pendant
66 le débat. Je répète encore une fois. Dans le compte-rendu, nous ne donnerons aucun avis sur le projet. Je sais qu'il y
67 a ici dans la salle des commissaires enquêteurs. Ces derniers donnent un avis sur le projet, contrairement à la
68 Commission. En revanche, elle donnera à voir tous les arguments, toutes les positions. Même si un seul citoyen,
69 pendant le débat, a utilisé un argument pour ou contre, nous le mettrons dans le compte-rendu. Nous ne procédons
70 pas à une hiérarchisation. Nous donnerons vraiment à voir les points critiques, les interrogations, les attentes, les
71 points d'inquiétudes et de soutien. Nous émettrons également des recommandations à l'endroit du maître d'ouvrage.

72 Ce compte-rendu sert au maître d'ouvrage. Trois mois après sa publication, le maître d'ouvrage aura à rendre
73 publique sa décision. Le 20 mai sera donc publié le compte-rendu, qui se basera notamment sur ce qui se dit ce soir.
74 Le 20 août, le maître d'ouvrage devra présenter sa décision.

75 La loi prévoit qu'un maître d'ouvrage à trois possibilités après un débat public :

- 76 - Il peut continuer son projet sans le modifier, tel qu'il l'avait proposé. Cela arrive très rarement dans le cadre
77 des débats publics gérés par la Commission.
- 78 - Il peut abandonner le projet, considérant qu'il est trop conflictuel, qu'il y a trop d'études supplémentaires à
79 faire.
- 80 - Il infléchit son projet à la lumière de ce qui s'est dit pendant le débat, ce qui arrive la plupart du temps.

81 Christine JEAN vous présentera tout à l'heure la manière dont on travaillera ce soir.

82 Sachez que l'on n'est pas là pour vous demander quel est le tracé que vous préférez, quelle couleur d'aménagement
83 des gares vous privilégiez. Le débat public, comme la loi le prévoit, parce que le droit à la participation est un droit
84 reconnu par la loi, un droit de tout citoyen, vous permet de débattre « en opportunité ». Qu'est-ce que cela signifie ?
85 Ce soir, il n'y a aucune limite dans les sujets susceptibles d'être abordés. Aucune question n'est interdite. On peut
86 débattre si oui ou non vous êtes d'accord avec le projet dans sa totalité. Si oui, à quelles conditions êtes-vous
87 d'accord ? Si non, quelles conditions vous permettraient d'être d'accord avec le projet ? C'est ce qui s'appelle débattre
88 « en opportunité ». Est-ce que pour vous le projet est pertinent ? Est-il soutenable (à la lumière de ce qui vous sera
89 présenté) ? Ceci pour vous dire de ne pas vous retenir. Il n'y a pas d'interrogations interdites. Il n'y a pas de questions
90 stupides. Il n'y a que des questions « à vous ». Toute question est légitime. Bien évidemment, à condition qu'elles
91 soient posées dans le respect.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

92 Je m'arrête là. On va tout de suite passer la parole au maître d'ouvrage qui va présenter le projet. Christine JEAN
93 vous présentera ensuite la manière dont on va travailler et animera ce débat. Je serai pour ma part très à l'écoute de
94 tout ce qui se dira.

95 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

96 Je prends la parole. Merci Madame la Présidente. Nous allons d'abord nous présenter. Je suis Laurent
97 MAZZUCHELLI, directeur de projets à la direction territoriale SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté. Je suis
98 accompagné de Karine MAGALHAES, qui est chargée d'étude à la Direction territoriale et d'Adeline DORBANI, qui
99 est directrice du Pôle environnement des développements durables.

100 Nous vous avons préparé une présentation suivant 6 thématiques :

- 101 - Un rappel sur le périmètre de l'opération ;
- 102 - Les enjeux et les aménagements associés ;
- 103 - La ligne Autun – Etang-sur-Arroux
- 104 - L'évaluation socioéconomique ;
- 105 - L'évaluation environnementale ;
- 106 - Le calendrier du projet.

107 Concernant le périmètre du projet, qu'est-ce que VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique)? C'est la
108 modernisation de la ligne existante entre Nevers et Chagny. C'est aussi la réalisation d'un raccordement de la ligne
109 Nevers – Chagny à la ligne à grande vitesse Paris sud-est en gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV, avec
110 plusieurs variantes que l'on verra un peu plus loin. Et puis, c'est la création d'une halte d'interconnexion TGV (Train à
111 Grande Vitesse) – TER (Train Express Régional) en gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV. Cette halte est
112 envisagée juste au droit de la gare TGV actuelle.

113 Concernant les enjeux et les aménagements, tout d'abord sur les fonctionnalités et les enjeux du projet :

- 114 - Première fonctionnalité : les déplacements régionaux et interrégionaux de voyageurs, les TER, avec des
115 relations ferroviaires de bout en bout entre Tours et Dijon plus confortables et moins polluantes, relier le
116 territoire au réseau à grande vitesse par des correspondances TGV-TER, grâce à ces aménagements.
117 Quels sont-ils ? Il faudra électrifier la ligne, traiter les ouvrages existants (les ponts qui enjambent la voie
118 ferrée) et les passages à niveau, installer un système de communication plus moderne appelé GSM-R
119 (Global System for Mobile communications – Railways). Pour relier le territoire au réseau à grande vitesse,
120 il conviendra de créer cette halte d'interconnexion, ainsi qu'un raccordement entre la ligne existante et la
121 gare TGV.
- 122 - Sur les liaisons de voyageurs de grande distance, l'objectif de VFCEA est de faire évoluer la desserte des
123 gares de l'axe Rhin – Rhône réalisée par des TGV entre Strasbourg et Lyon et puis une fonctionnalité un
124 peu optionnelle : permettre des évolutions du trajet Nantes – Tours – Lyon. Nous avons étudié la faisabilité
125 technique de cette fonctionnalité, mais nous ne l'avons pas prise en compte dans nos études de trafic et
126 socioéconomiques. Les aménagements associés sont l'électrification de la ligne, le traitement des ouvrages
127 et des passages à niveau, l'installation du système GSM-R et bien sûr la réalisation de ce raccordement
128 pour permettre au TGV de se rendre sur la ligne à grande vitesse.
- 129 - 3^{ème} fonctionnalité : le transport de marchandises. On voit bien le périmètre des 160 kilomètres de voie
130 ferrée entre Nevers et Chagny, qui est situé entre deux corridors fret, corridors internationaux. Là, il y a le
131 corridor Nord méditerranée en bleu ciel, qui passe par Dijon et Lyon et le corridor Atlantique en bleu plus
132 clair, qui relie l'Allemagne à l'Espagne, en passant par les grands ports de la façade atlantique. Cette
133 section, entre Nevers et Chagny, est la section qui n'est pas électrifiée entre ces deux grands corridors.
134 VFCEA permettrait de proposer aux transporteurs de marchandises une transversale électrifiée complète,
135 qui relierait ces deux grands corridors Nord/Sud, d'offrir une alternative au passage actuel par l'Île-de-
136 France, parce que les convois de marchandises sont aujourd'hui obligés de passer par Paris pour relier
137 l'Espagne, de répondre à des besoins de transport de marchandises entre la façade atlantique et les axes
138 Saône – Rhône – Rhin, de contribuer au report modal de la route vers le rail et ainsi de réduire les
139 émissions polluantes. En termes d'aménagements, il conviendra d'électrifier, de traiter les ouvrages et les
140 passages à niveau et d'installer le système GSM-R.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

141 Sur ces aménagements techniques, si on regarde un peu plus en détail, tout d'abord sur la ligne existante entre
142 Nevers et Chagny, il conviendra de/d' :

- 143 - Électrifier les 160 kilomètres de voie ferrée.
- 144 - Installer le système GSM-R. Vous avez ici illustré deux types de mâts de support d'antennes envisageables
145 sur de tels aménagements : un mât classique pour des hauteurs au-delà de 20 mètres ; un mât un peu plus
146 discret (type rabattable) permettant d'installer des antennes jusqu'à 20 mètres de hauteur. Ces deux
147 installations sont aujourd'hui mises en œuvre sur des projets d'aménagement.
- 148 - Mettre au gabarit un certain nombre d'ouvrages. Aujourd'hui, un certain nombre d'ouvrages sont trop bas.
149 Pour installer le système de support caténaire et de caténaires, il conviendra de rehausser ces ouvrages.
- 150 - Traiter les angles de chaque côté pour permettre le transport de marchandises fret conteneur international.
151 Une fois que l'on a installé le gabarit électrique, il ne reste plus grand-chose pour finaliser le gabarit fret.
- 152 - Traiter les passages à niveau. Il y en a 90 sur l'ensemble des 160 kilomètres.

153 Pour cette section existante, il conviendra également d'installer deux sous-stations électriques supplémentaires. Une
154 première sur le secteur de Sémeley dans la Nièvre, une seconde sur le secteur de Montchanin. Pourquoi sur ces
155 zones ? Tout d'abord parce que nous avons des sous-stations existantes de chaque côté de la ligne, à Nevers et à
156 Chagny. Ces sous-stations vont nous permettre d'alimenter les deux extrémités de la ligne. Entre, il faut absolument
157 une solution pour apporter le courant. C'est ce qui a été identifié sur le secteur de Sémeley et de Montchanin, parce
158 qu'il y a des réseaux de courant de très grande tension qui passent, qui donc permettraient d'installer ces sous-
159 stations.

160 Concernant les aménagements pour la halte d'interconnexion TER – TGV, on a vu que la position envisagée se situait
161 en face de la garde du Creusot actuelle, au niveau des quais. La position exacte n'a pas encore été arrêtée, mais
162 l'objectif est bien de l'installer au plus près des quais actuels. Deux solutions ont été envisagées pour la réalisation de
163 cette halte :

- 164 - Une première solution serait la halte de passage qui nécessite une section commune de tracé de
165 raccordement entre les TGV et les TER (on verra un peu plus loin comment cela fonctionne sur cette
166 section commune). Les TER viendraient desservir une halte positionnée juste en face et reprendraient le
167 chemin de la voie existante.
- 168 - La seconde solution correspond à une « halte en impasse ». Autrement dit, elle est en cul-de-sac. Les
169 circulations TGV sont dissociées des circulations TER. Il y a un petit inconvénient. Il y a un temps de
170 rebroussement par rapport à la solution « halte de passage ». Vous avez ici un exemple d'un quai offrant
171 une solution en impasse.

172 Concernant les raccordements, plusieurs variantes ont été regardées :

- 173 - Une variante raccordement court, avec halte de passage (ce que j'expliquais tout à l'heure). La circulation
174 des TGV Strasbourg – Lyon et des TER Dijon – Nevers se fait sur le même tracé.
- 175 - Une variante raccordement long, c'est un raccordement qui prend sa source un peu plus en amont, qui fait
176 1 500 mètres de plus que cette solution, mais qui évite une bosse, ici, au niveau d'une zone boisée, qui
177 nécessite d'ailleurs la construction d'un tunnel. C'est une variante, qui est un peu plus au large, mais le
178 principe reste le même. Le fonctionnement des TGV et des TER se fait sur une section commune.

179 La solution raccordement court avec halte de passage a été évaluée à 279 millions d'euros, la solution raccordement
180 long avec halte de passage à 332 millions d'euros.

181 Je reprends ici mon animation. Un TER qui vient de Nevers pour se rendre à Dijon, actuellement, passe comme ceci
182 [démonstration à l'écran]. Avec le projet et la solution raccordement court avec halte de passage, il s'insérerait sur ce
183 nouveau tracé, il s'arrêterait à la halte d'interconnexion, le temps qu'un TGV Paris – Lyon (ou dans l'autre sens)
184 arrive. Il y a des échanges de voyageurs de correspondances, le TGV repart et le TER reprend son chemin pour aller
185 vers Dijon. Les TGV Strasbourg – Lyon arriveraient sur la ligne, s'inséreraient directement sur la ligne à grande
186 vitesse pour se rendre sur Lyon. Pour les trains de marchandises, il n'y a pas de changements. Ils restent sur la ligne
187 existante telle qu'elle est.

188 Concernant la variante avec la halte en impasse, les tracés sont les mêmes. La différence, comme je l'expliquais, tient
189 au fait que les circulations TGV et TER sont dissociées. Il n'y a pas de tronçon commun. Les estimations pour cette



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

190 solution de raccordement court avec halte en impasse sont établies à 253 millions d'euros, celles de la solution de
191 raccordement long avec halte en impasse de 231 millions d'euros.

192 Le fonctionnement : un TER qui vient de Nevers, qui arrive à la halte d'interconnexion, s'arrête, échange de
193 voyageurs, repart. On voit bien que c'est dissocié. Il a un tracé propre aux circulations TER. Le TGV Strasbourg –
194 Lyon est sur un tracé indépendant.

195 Pour le transport de marchandises, pas de changements, toujours sur la ligne existante.

196 Voilà les schémas de fonctionnement envisagés selon les différentes solutions.

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

198 Merci, Monsieur MAZZUCHELLI, pouvez-vous bien préciser que le TGV qui vient de Strasbourg ne s'arrêtera pas au
199 Creusot, comme le montre votre schéma ?

200 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

201 En effet, le TGV ne s'arrête pas au Creusot.

202 Je poursuis. Le troisième point concerne la ligne Autun – Etang-sur-Aroux. La ligne fait une quinzaine de kilomètres,
203 avec 60 kilomètres de vitesse de ligne pour une vitesse de 30 kilomètres à l'heure à l'arrivée en gare d'Autun, un
204 ralentissement à 40 kilomètres sur environ 1 500 mètres (pour des raisons de qualité de voie), 10 passages à niveau,
205 un réseau de câbles aériens sur la majeure partie de la ligne, entre le point kilométrique n° 2 et le point kilométrique
206 n° 12-13. Les circulations ont été suspendues le 20 novembre 2016 pour une raison de sécurité, liée à des anomalies
207 de transmission des informations dans le réseau aérien, entre justement les PK7 et les PK11.

208 Voilà une photo de la ligne, avec ce réseau aérien qui la longe. C'est une ligne à voie unique.

209 Qu'en est-il aujourd'hui ? Aujourd'hui, il y a un diagnostic général de la ligne en cours. L'objectif, en 2017, est de
210 réaliser un certain nombre de travaux pour régler ces anomalies de transmission d'informations, des travaux qui vont
211 se faire essentiellement sur les 3,5 kilomètres de câbles défectueux et surtout des études pour voir comment prendre
212 en compte une amélioration générale sur l'ensemble des composantes de la ligne.

213 Un point sur l'évaluation socioéconomique. Elle a été réalisée sur la base de deux hypothèses, décrites dans le
214 contrat de plan État-région (CPER) :

215 - L'hypothèse n° 1 consiste dans l'électrification partielle de la ligne entre Montchanin et Chagny, le
216 raccordement en gare du Creusot, la création de la halte TER et l'installation du GSM-R sur la totalité de la
217 ligne. L'investissement total est évalué à 342 millions d'euros. Il permet un certain nombre de
218 fonctionnalités : le passage des TGV Rhin – Rhône, le déplacement du hub TER de Montchanin à la gare
219 TGV, la desserte de la zone Coriolis (zone d'emploi au niveau de la gare), la desserte de Chalon-sur-Saône
220 et des correspondances TGV-TER directes. La rentabilité socioéconomique est négative, de l'ordre de -
221 230 millions d'euros.

222 - L'hypothèse n° 2 du CPER concerne l'ensemble de la ligne Nevers – Chagny : électrification complète des
223 160 kilomètres entre Nevers et Chagny, l'installation du GSM-R sur la totalité du tracé. L'investissement
224 s'établit à 283 millions d'euros. Il permettrait les fonctionnalités de transport de marchandises (absentes
225 dans l'hypothèse n° 1) et la circulation de TER électriques sur l'ensemble de la ligne. La rentabilité
226 socioéconomique est positive à hauteur de 25 millions d'euros.

227 Le projet global est évalué à 560 millions d'euros. L'analyse socioéconomique reste négative, à hauteur de -
228 118 millions d'euros.

229 Le budget VFCEA inscrit au CPER 2015-2020 est de 247,2 millions d'euros, ce qui correspond à peu près à 40 % de
230 l'estimation globale du projet.

231 Voilà pour ces généralités du projet. On va maintenant vous le diagnostic environnemental.

232 **Adeline DORBANI, chef de pôle Environnement et Développement durable, SNCF Réseau**

233 S'agissant de l'évaluation environnementale, il faut savoir que SNCF Réseau, en tant que maître d'ouvrage a
234 l'obligation de prendre en compte l'environnement le plus en amont possible des projets de modernisation. C'est une
235 obligation certes, c'est aussi quelque chose d'important, qui peut faire gagner beaucoup de temps et d'argent au
236 maître d'ouvrage de pouvoir identifier le plus tôt possible les enjeux situés sur le périmètre du projet.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

237 Identifier les enjeux, c'est maîtriser les coûts en amont, mais aussi au moment de la phase de travaux et en phase
238 d'exploitation. Bien entendu, prendre en compte l'environnement, c'est aussi respecter le cadre réglementaire, qui est
239 relativement complexe et dense. Enfin, travailler avec les territoires sur les enjeux environnementaux susceptibles
240 d'être concernés par le projet, c'est aussi travailler à l'acceptation du projet.

241 S'agissant des études environnementales, conduites par SNCF Réseau dans le cadre des projets de modernisation, il
242 faut savoir que c'est un processus itératif. Au départ, nous allons étudier les enjeux à grande échelle, à grandes
243 mailles. Puis, au fur et à mesure de l'avancée des études techniques, nous allons rentrer de plus en plus dans le
244 détail et sur des échelles beaucoup plus petites. Il faut savoir aussi que nos études environnementales vont alimenter
245 les études techniques, lesquelles vont ensuite alimenter de nouveau les études environnementales. C'est en
246 s'alimentant au fur et à mesure, au niveau de l'environnement et de la technique que l'on va pouvoir insérer au mieux
247 notre projet dans l'environnement.

248 Il y a plusieurs paramètres à étudier. On étudie à la fois le milieu humain, notamment le bruit. Mais on étudie aussi le
249 milieu physique, par exemple tout le réseau hydrographique et la géologie traversée par le projet ainsi que le milieu
250 naturel (la biodiversité).

251 Dans le dossier du maître d'ouvrage, lors des études préliminaires, vous allez retrouver ici une première cartographie
252 que l'on a faite au stade préliminaire. Cette cartographie représente les principaux enjeux, ici du milieu humain, du
253 projet VFCEA. Je rappelle que c'est notamment l'aménagement de 160 kilomètres de lignes existantes.

254 Au niveau du milieu humain, on a pu notamment identifier les zones urbaines qui sont, je dirais, les zones prioritaires,
255 celles où l'on va avoir beaucoup d'enjeux, notamment au niveau du bruit ferroviaire et de son évaluation. On va aussi
256 avoir à prendre en compte tout ce qui est monuments historiques, monuments classés, les enjeux classés, mais aussi
257 les enjeux paysages, enfin les installations classées pour la protection de l'environnement et la compatibilité avec le
258 projet.

259 Au niveau des installations et des aménagements qui seraient prévus, notamment au niveau de la mise en place du
260 système de communication GSM-R, au niveau des passages à niveau, au niveau des ouvrages d'art, là aussi, ce sont
261 des enjeux qui peuvent être localement plus ou moins impactants. Ce sont des choses que l'on identifie très en
262 amont.

263 S'agissant du milieu naturel, on a plusieurs éléments. La réglementation est très cadrée sur le milieu naturel. Mais il y
264 a des enjeux qui reviennent dans tous les projets de modernisation, qu'il convient de prendre en compte, notamment
265 les périmètres de captage, la protection de la ressource en eau, notamment l'eau potable. On a bien introduit tous les
266 secteurs dits « protégés », comme les « Natura 2000 », les zones d'intérêt faunistiques et floristiques, les parcs
267 naturels régionaux bien entendu. Tous ces éléments-là sont identifiés à grande échelle. Et l'on va aller de plus en
268 plus, dans les études à venir, dans la précision. C'est vraiment aujourd'hui une cartographie des enjeux. Ce n'est pas
269 la cartographie des impacts. Ça, c'est quelque chose que l'on étudie un peu plus tard.

270 Le milieu naturel, j'en ai parlé un petit peu. Sur certains secteurs, cela peut être quand même un enjeu, notamment
271 lorsque l'on a des points d'eau à proximité de la ligne. Il va donc falloir les recenser. Il va falloir aussi les identifier.

272 La question de la qualité de l'eau concerne un peu plus la phase chantier. Donc, le suivi en phase travaux pour vérifier
273 que nos travaux n'impactent pas la qualité en eau.

274 Et puis, le respect de la réglementation en phase d'exploitation. Là, je vous parle notamment « Usage des produits
275 phytosanitaires dans la maîtrise de la végétation ».

276 Autre paramètre important, sur certains secteurs de la ligne existante, on traverse des zones d'inondation. Donc il
277 faut encore, sur les nouvelles installations que l'on mettrait en œuvre, il est important de prendre en compte le risque
278 d'inondations et d'assurer la transparence de notre infrastructure. La ligne existante a été construite il y a un certain
279 nombre d'années. On n'avait alors pas la même approche de l'environnement. Aujourd'hui, lorsque l'on construit une
280 nouvelle infrastructure, notamment sur le secteur du Creusot au niveau du raccordement, assurer la transparence
281 hydraulique de l'infrastructure est une obligation, ne pas venir ajouter un risque, par exemple dans des zones
282 d'inondation, est une obligation. Ce sont des choses importantes à prendre en compte.

283 S'agissant du milieu naturel, notamment de la ressource en eau, il est important d'être en mesure, en phase travaux,
284 de faire une remise en état des sites qui pourraient être impactés par les travaux. Il s'agit d'effectuer une remise en
285 état qualitative. Ici, c'est un exemple récent sur le projet de réouverture de la ligne Belfort – Delle, avec même une
286 remise en état du lit de la rivière et une amélioration de la fonctionnalité du cours d'eau. Il y a également, bien

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

287 entendu, le sujet des zones humides. Aujourd'hui, la ligne existante Nevers – Chagny longe pas mal de zones
288 humides. Ce sera donc aussi un enjeu à prendre en compte.

289 La biodiversité doit également être prise en compte. Évidemment, à l'échelle d'un projet de territoire ou d'un projet de
290 modernisation, on s'interroge toujours, effectivement, sur le fait de prendre en compte les « petites grenouilles »...
291 Mais ça fait partie des obligations du maître d'ouvrage, de la réglementation qu'il faut appliquer. Et puis, ça peut être
292 aussi une opportunité au niveau du projet. Pour la biodiversité, en tant que maître d'ouvrage, nous respectons la
293 doctrine ERC :

- 294 - Éviter les enjeux de biodiversité à chaque étape du projet ;
- 295 - Réduire les impacts en maintenant les conditions de fonctionnement des milieux ;
- 296 - Compenser lorsque l'impact résiduel reste notable en créant des milieux équivalents.

297 Tout ceci fait l'objet d'un dossier spécifique, qui est le dossier soumis à l'avis du Conseil national de la protection de la
298 nature.

299 Voilà un panorama très rapide de l'environnement. Je pourrais vous en parler pendant des heures.

300 Je vous propose de passer au calendrier du projet. Au niveau du Code de l'environnement, on a quand même un
301 certain nombre de procédures à respecter. Où en est le projet aujourd'hui ? On en est au niveau du Débat public. On
302 a conduit des études préliminaires. On en est à une étape importante du projet, le Débat public.

303 À l'issue de ce Débat public, le maître d'ouvrage va émettre une décision. Elle peut être de plusieurs ordres :
304 l'abandon du projet ou la poursuite du projet.

305 Si le maître d'ouvrage décide de la poursuite du projet, on va être conduit à mener des études techniques et
306 environnementales de plus en plus précises. On aura déjà des études préalables à l'enquête d'utilité publique,
307 puisque le projet ayant besoin éventuellement de foncier, un tel projet doit être déclaré d'utilité publique. On a ensuite
308 la préparation des dossiers nécessaires à l'enquête d'utilité publique. Je parle ici, par exemple, des dossiers
309 d'autorisation (dossier Loi sur l'eau, dossier Natura 2000, étude d'impact).

310 Une fois obtenues la Déclaration d'utilité publique et les autres autorisations délivrées notamment par l'État, on
311 conduit les études détaillées pour préparer les travaux. Ces études sont notamment le montage des cahiers des
312 charges, les dossiers techniques.

313 Enfin, on rentre en phase travaux.

314 Il faut savoir qu'en fonction de la nature du projet décidé par le maître d'ouvrage, cette période entre les études
315 préalables à l'enquête publique et le lancement des travaux dure entre 3 et 5 ans.

316 Merci beaucoup.

317 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

318 Merci beaucoup. On va maintenant passer à la seconde phase de cette soirée, qui va être consacrée au débat et aux
319 échanges sur ce projet.

320 Mais avant ces échanges, je vais vous proposer d'échanger entre vous par table. On va consacrer 20 minutes à cet
321 exercice. Vous allez débattre entre vous de ce que suscite comme interrogations, comme inquiétudes ce projet,
322 sachant, comme l'a rappelé la Présidente de la CPDP, Ilaria CASILLO, que vous pouvez vous poser toutes sortes de
323 questions : impacts sur le trafic voyageurs, impacts sur l'environnement, sur le paysage, bruit, etc. Sachant, compte
324 tenu du fait que nous sommes à Autun ce soir, qu'il convient aussi de s'exprimer sur les inquiétudes et attentes vis-à-
325 vis du projet par rapport à la desserte d'Autun.

326 Nous allons vous distribuer des cartes vous permettant de visualiser le projet. Vous échangez entre vous. Vous avez
327 des feuilles de papier et des crayons pour lister vos interrogations et commentaires. Ensuite, au bout de 20 minutes, il
328 y aura une restitution par table. Vous devrez choisir un rapporteur par table, qui rapportera à l'ensemble de la salle
329 vos inquiétudes et interrogations, essentiellement les points de consensus. Vous rapporterez également les points de
330 dissensus. Si d'autres personnes de la table veulent prendre la parole pour rapporter des points dissensus, vous
331 pourrez bien sûr le faire.

332 Avant même de commencer, avez-vous des points de compréhension par rapport à ce qu'a dit le maître d'ouvrage ?
333 On ne va pas rentrer dans le débat...

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

334 Autre règle, je vous prie lorsque vous prenez la parole de vous présenter. Le débat public est enregistré. C'est cela le
335 débat public. Vos propos sont enregistrés.

336 **André DIGOIN, élu municipal, Etang-sur-Arroux**

337 André DIGOIN, élu municipal à la commune d'Etang-sur-Arroux.

338 Juste une question de compréhension. Je n'ai pas vu dans l'animation la desserte ou l'utilisation possible par les TGV
339 de la ligne Nevers – Chagny. Elle est bien possible ? On peut l'utiliser le cas échéant pour dévier des TGV s'il y a un
340 problème technique sur la ligne principale ?

341 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

342 Je vais vous répondre. Vous ne l'avez pas vu parce que, comme je l'ai expliqué dans ma présentation, sur les
343 fonctionnalités voyageurs longue distance, nous avons étudié la faisabilité de faire un raccordement spécifique, dit
344 raccordement de Nantes. C'est faisable, mais on n'a pas tenu compte de trafic éventuel de TGV entre Nantes et Lyon,
345 parce qu'il ne ressort pas dans les évaluations de trafic de potentiel pouvant être valorisé par cette fonctionnalité.
346 C'est donc possible physiquement, mais on ne l'a pas évalué. On n'en a pas tenu compte.

347 Pour compléter ma réponse, ce raccordement, dit de Nantes, est un raccordement qui se rajouterait à celui-ci. Il se
348 ferait également sur le raccordement long.

349 **Jean-Baptiste BELIN, retraité**

350 Bonjour. Je suis retraité, j'habite à Epinac.

351 Vous en êtes en train de nous parler de raccorder des TGV venant des Rhin – Rhône, en passant par là... Je ne vois
352 pas du tout l'utilité. Parce que c'est bien beau de les amener là. Mais après, qu'en fera-t-on ? Ils reprendront la ligne
353 nouvelle à Montchanin ?

354 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

355 On ne rentre pas dans le débat. C'est une question du débat que vous pouvez mettre sur le papier. Nous sommes là
356 juste dans la phase des questions de compréhension.

357 On se donne 20 minutes pour écrire les questions.

358 *Travail sur table.*

359 Vous avez bien travaillé. Je propose que l'on arrête et que l'on commence les restitutions.

360 Qui souhaite commencer ?

361 **Jean SIMONIN, vice-président à la Communauté des communes du Grand Autunois-Morvan**

362 Bonjour. Je suis Jean SIMONIN. Je suis vice-président à la Communauté des communes du Grand Autunois-Morvan,
363 chargé des transports et de la mobilité.

364 Autour de notre table, on a bien dit que l'on était favorable au projet global, tel qu'il a été présenté. À savoir, la
365 modernisation de la ligne Chagny – Nevers et l'interconnexion avec la gare du TGV. Mais ce qui nous paraît quand
366 même le plus important dans un premier temps, c'est que l'on améliore bien la desserte au Est Ouest, à la fois
367 (comme cela a été dit dans la présentation) pour le fret et pour les voyageurs, puisqu'avoir une liaison Tour – Lyon
368 nous paraît quelque chose de tout à fait important. Et comme vous l'avez dit tout à l'heure, ça désengorge
369 effectivement le trafic dans la région parisienne.

370 Bien entendu, on est ici à Autun. L'Autunois nous préoccupe. Ce qui nous importe beaucoup, c'est effectivement
371 l'amélioration de cette desserte Chagny – Nevers, mais avec effectivement un confortement de la liaison Etang-sur-
372 Arroux – Autun. Un rapide calcul que l'on a fait montre que, finalement, sur ce barreau Etang-sur-Arroux – Autun, si
373 l'on prend la gare d'Etang-sur-Arroux, qui est située sur la ligne Nevers – Chagny, on considère que cette gare avec le
374 barreau d'Autun peut desservir de l'ordre de 25 000 habitants. Ce qui veut dire que d'une certaine manière cela en fait
375 une gare virtuelle, la plus importante sur la liaison Nevers – Chagny, puisque quand on regarde les gares sur cet axe-
376 là, il n'y a peut-être que la gare du Creusot qui draine autant de voyageurs. 25 000 habitants, ça nous paraît important.
377 D'où la nécessité de conforter ce barreau. On est très attentif à ce qui va se passer dans le courant de l'année 2017,
378 pour pérenniser cette liaison, avec bien entendu des trains et non pas des bus.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

379 Ceci nous amène à dire que nous privilégions, bien entendu, l'hypothèse n° 2. Cela nous a confortés d'avoir entendu,
380 à la fois le coût de l'hypothèse n° 2 et sa rentabilité. Puisqu'en fait, c'est moins cher que l'hypothèse n° 1. Et
381 deuxièmement, la rentabilité est positive, ce que je n'imaginai pas au départ. Alors que dans l'hypothèse n° 1, la
382 rentabilité est négative. On a bien vu que le financement total n'était pas acquis, puisqu'il n'y a en gros que la moitié
383 du financement qui est acquise. Bien entendu, on forme le vœu d'avoir un financement sur la totalité de l'opération.
384 Mais si on commence, comme on le souhaite, par l'hypothèse n° 2, rien n'empêche de faire en attendant
385 l'interconnexion avec la gare du TGV la mise en place de navettes entre la gare du Creusot et la gare du TGV, avec
386 bien entendu un cadencement adapté.

387 Il faut que le cadencement, sur le barreau Etang-sur-Arroux – Autun soit le même cadencement que pour les trains
388 Nevers – Chagny – Dijon. Or, aujourd'hui, ce type de cadencement n'existe pas.

389 Voilà. Je ne sais pas si j'ai reflété tout ce qui s'est dit à notre table... Oui, le cadencement dans les deux sens, on me
390 dit de rajouter.

391 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

392 Je vous remercie. Si j'ai bien compris, vous n'avez rien à rajouter à ce qu'a dit Monsieur.

393 Comme deux points ont été soulevés, je pense qu'avant de les traiter on peut prendre la restitution d'une autre table
394 ronde.

395 Merci de vous présenter.

396 **François COUROUBLE, Présidente du Conseil de développement de la Communauté de communes du Grand**
397 **Autunois-Morvan**

398 François COUROUBLE, Président du Conseil de développement de la Communauté de communes du Grand
399 Autunois-Morvan.

400 À notre table, on est sur la même hypothèse, de faire si possible la totalité. On pense qu'il faudrait solliciter l'Europe
401 pour ce projet qui est quand même un projet de fret entre l'Allemagne et le Luxembourg et qui peut aller jusqu'à
402 l'Atlantique. Le problème de la région parisienne, je pense, devrait aider à convaincre l'Europe d'amener dans ses
403 projets de grands travaux les 60 % qui manquent pour faire la totalité. Je ne sais pas si c'est vous qui êtes chargé de
404 les convaincre, mais je pense qu'il y a du travail à faire.

405 S'il n'y a qu'une seule hypothèse à faire, d'accord avec Jean, avec la table à côté, c'est l'hypothèse n° 2. On pense,
406 très sincèrement, que si on ne fait que l'hypothèse n° 1, on ne verra jamais le jour de l'électrification entre Montchanin
407 et Nevers et donc à moyen terme l'arrêt total de la ligne SNCF. C'est quasiment inévitable. Ce potentiel fret sur le
408 secteur, c'est un facteur de développement qui nous paraît très important, pour la Nièvre c'est certain, mais aussi pour
409 Autun, parce qu'Autun, dans ce cas-là, va se retrouver avec une gare qui peut très bien être un départ de fret. Pour
410 les entreprises de l'Autunois, je pense que c'est un atout possible.

411 Évidemment, cela passe par un point important de la liaison entre Autun et Etang-sur-Arroux. Pourquoi ne pas
412 électrifier Etang-sur-Arroux – Autun. Question : que se passe-t-il si on ne l'électrifie pas ? Que va-t-il se passer en
413 termes de TER, puisque les trajets Autun – Gare du Creusot TGV, pour nous, permettent de récupérer la ligne Lyon –
414 Paris, ce qui est quelque chose de primordial ? En terme technique, si cette ligne n'est pas électrifiée, ne va-t-on pas
415 se retrouver avec un petit bout Autun – Etang-sur-Arroux pour ensuite devoir prendre un autre TER ?

416 Pour ce qui est de la technique, là vous allez mieux comprendre les choses que moi, plutôt que d'enterrer les câbles
417 sur Etang-sur-Arroux – Autun comme c'est prévu, pourquoi ne pas mettre en place le système CAPI (Cantonement
418 Assisté Par Informatique), qui serait, paraît-il, beaucoup moins coûteux et permettrait de moderniser plus vite ?

419 Voilà. Est-ce que j'ai oublié quelque chose ? Non ?

420 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

421 Je vous remercie. Comme cela porte un petit peu sur les mêmes points, à quelques nuances près, que ce qu'a dit la
422 première table, je vous propose que l'on passe à la troisième table.

423 Vous êtes beaucoup sur la question de la priorisation des hypothèses et sur la question de la desserte Autun – Etang-
424 sur-Arroux. N'oubliez pas, si vous avez d'autres inquiétudes en termes d'impact de cette ligne, de les exprimer ici.

425 Je vous remercie pour une restitution de la troisième table.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

426 **Georges RESTIER, délégué au Conseil de quartier d'Autun**

427 Georges RESTIER, je suis délégué au Conseil de quartier d'Autun.

428 On a évoqué également la possibilité Etang-sur-Arroux – Autun TER. Par rapport à ce que vient de dire Monsieur, ce
429 n'est pas vraiment un problème, étant donné que les TER qui circulent actuellement peuvent être mixtes. La traction
430 peut être assurée « mixte » soit en diesel soit en électrique. Bien sûr, s'il y avait électrification Autun – Etang-sur-
431 Arroux... Mais ceci est utopique. On peut très bien avoir un TER Autun – Etang-sur-Arroux qui circule en traction
432 diesel et à Etang-sur-Arroux, sans changer de TER, il se met sous le passage électrique. Ceci n'est pas un problème.
433 Ce n'est pas un handicap en fait.

434 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

435 Je pense que l'on posera la question au maître d'ouvrage tout à l'heure...

436 **Georges RESTIER, délégué au Conseil de quartier d'Autun**

437 Ceci visait à répondre au problème de monsieur.

438 Ensuite, concernant l'électrification, on a bien sûr considéré que l'hypothèse n° 2 (l'électrification totale) était à
439 envisager. Parce que selon nous, s'il n'y a pas de raccordement en gare TGV, cela enlève quand même une partie
440 importante de cette problématique sur l'ensemble de la ligne Nevers – Chagny. Ce ne serait valable qu'en fret, en fait,
441 fret et TER. Mais sinon, en voyageurs, ce serait moindre s'il n'y a pas de raccordement en gare TGV. On a donc
442 insisté pour qu'il y ait effectivement un raccordement en gare TGV.

443 On s'est inquiété aussi de l'automatisation du passage à niveau en gare d'Etang-sur-Arroux. Monsieur a fait une
444 réflexion en disant que le passage à niveau à Etang-sur-Arroux était fermé très longtemps au passage des TER. Je
445 pense que ceci peut être réglé assez facilement.

446 Possibilité d'augmenter le nombre de liaisons sur la desserte Autun – Dijon ou la desserte Autun – Nevers, c'est-à-
447 dire directement... Comme cela existait avant que la ligne soit supprimée, il y avait un train par jour dans chaque
448 sens, entre Autun – Dijon et entre Dijon – Autun, et entre Autun – Nevers et Nevers – Autun également. Il serait bien
449 que la fréquence soit augmentée, entre Autun et Dijon, notamment, plus qu'Autun – Nevers, parce qu'il y a plus
450 d'intérêt à aller à Dijon d'Autun qu'à Nevers. C'est un pôle plus important, il me semble, au départ d'Autun.

451 On a évoqué également la réouverture, même si elle n'est pas complètement fermée de la gare d'Autun pour le
452 transport bois. Autun était presque la plus importante gare bois de France. Il y a encore quelques trains qui circulent,
453 mais c'est très réduit. Ce serait bien que le transport bois soit favorisé.

454 Voilà. Ce sont les questions que nous sommes posés.

455 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

456 Je vous remercie. Je vais vous demander une petite précision sur ce que vous avez dit. Vous avez évoqué la question
457 du raccordement. Vous considérez qu'effectivement ce raccordement, si j'ai bien compris, vous allez me dire, était un
458 plus pour les voyageurs. Parlez-vous du raccordement par rapport à la LGV qui peut s'insérer ou est-ce que vous
459 parlez de la Halte d'interconnexion ?

460 **Georges RESTIER, délégué au Conseil de quartier d'Autun**

461 On parle de l'ensemble : raccordement TER – TGV, raccordement des TER avec la gare TGV.

462 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

463 Donc, si c'est TER avec les TGV, ça veut dire que c'est la gare d'interconnexion. C'est pour ça que je vous posais la
464 question. Est-ce que c'était cela que vous vouliez souligner ou effectivement la possibilité qu'également des TGV en
465 provenance de Strasbourg puissent s'insérer sur la ligne sans s'arrêter au Creusot, comme l'a rappelé le maître
466 d'ouvrage tout à l'heure pour aller vers Lyon

467 **Georges RESTIER, délégué au Conseil de quartier d'Autun**

468 Oui, mais je pense qu'on n'avait pas trop évoqué cette possibilité. C'était surtout un raccordement TER

469 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

470 C'était la gare d'interconnexion.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

471 **Georges RESTIER, délégué au Conseil de quartier d'Autun**

472 Voilà.

473 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

474 D'accord.

475 Je pense que l'on va se tourner vers le maître d'ouvrage, car il y a eu pas mal de questions. Déjà, des expressions
476 sur le phasage... Je ne sais pas si le maître d'ouvrage peut répondre, mais c'était effectivement sur des expressions
477 sur le souhait d'un projet global, avec certains qui disent qu'il faut quand même commencer par l'électrification. Mais
478 je pense que cela renvoyait à la question du financement, notamment de la sollicitation des financements auprès de
479 l'Europe.

480 Pouvez-vous apporter quelques éléments là-dessus ? Car on voit bien que l'expression, c'est de dire on veut le projet
481 global. Ceci dit, la question du financement se pose. Il faut donc du financement de l'Europe si on veut avoir tout le
482 projet.

483 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

484 Oui. Je vais apporter quelques explications. Il est vrai que l'on vous présente aujourd'hui un projet dans sa globalité,
485 puisqu'il est inscrit au CPER comme tel, mais qu'il n'y a qu'une partie du budget qui est disponible pour cette période
486 CPER. Un budget à hauteur de 40 %. Il y a deux hypothèses.

487 On est aujourd'hui dans la phase du débat public. C'est l'occasion d'entendre les expressions des uns et des autres.
488 Ce sont les vôtres ce soir. La décision du maître d'ouvrage se fera à l'été 2017, en fonction du bilan du débat public.
489 Le maître d'ouvrage SNCF Réseau n'est pas seul à porter le projet, puisque, vous l'avez compris, c'est un projet
490 partenarial, avec l'État et la région Bourgogne-Franche-Comté, puisqu'il est inscrit au CPER et que le CPER est signé
491 par l'État et la région. La décision sur la suite du projet, sur ce qui sera retenu, sur la manière dont se dérouleront les
492 choses se prendra au sein de la gouvernance du projet. Donc, par le biais d'un comité de pilotage, qui est présidé par
493 la préfète de région. Aujourd'hui, on n'en est pas là. Mais voilà comment les choses vont se présenter dans quelques
494 mois, lorsqu'on aura connaissance du bilan du débat public.

495 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

496 Si vous permettez, sur ces aspects-là, peut-être que l'on pourrait avoir une diapositive que vous avez présentée à
497 Dijon. Puisque vous avez parlé du CPER et donc du financement prévu dans la cadre du CPER. Je pense qu'il est
498 important que tout le monde ait en tête aujourd'hui ce que sont les contributions envisagées par chacun.

499 **Colette VALLEE, habitante de la Grande-Verrière**

500 Colette VALLEE, habitante de la Grande-Verrière.

501 On a abordé autour de notre table ce sujet du financement. Et compte tenu du calendrier que vous nous avez
502 présenté, même si on n'avait pas le contenu de la fiche du CPER et du budget prévu, on se disait que justement, si on
503 commençait par l'électrification de la totalité de la ligne, il serait peut-être plus facile auprès de la région, en particulier,
504 d'argumenter le raccordement TGV – TER, alors que l'électrification d'un deuxième bout de ligne (Montchanin –
505 Nevers) nous paraissait beaucoup plus aléatoire dans un deuxième CPER 2015-2020. D'après votre calendrier, les
506 travaux seront à cheval sur les deux CPER.

507 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

508 Justement, je pense qu'il est important que le maître d'ouvrage commente le tableau qu'il la lui-même produit.

509 Sur l'actuel CPER, chacun doit avoir en tête ce que sont aujourd'hui les financements prévus, sur un projet qui vaut
510 globalement 560 millions d'euros.

511 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

512 Il y a un contrat de plan État-région, avec un budget sur cette opération de 247,2 millions d'euros. Il y a deux lignes. Il
513 y a une ligne « études » et une ligne « travaux », pour faire simple. La répartition est la suivante :

514 - État : 42,03 millions d'euros.

515 - SNCF Réseau : 48,7 millions d'euros.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- 516 - Région : même montant.
- 517 - Un montant d'un peu plus de 100 millions d'euros, qui concernent d'autres collectivités ou organismes. Ceci
- 518 n'est pas anodin. Qu'entend-on par « autres collectivités ou organismes » ? Cela me permet de répondre à
- 519 la question sur les fonds européens. Les fonds européens, qui pourraient être disponibles ou en tout cas
- 520 donnés par la Commission européenne, sont dans cette colonne, comme cela peut être d'autres
- 521 collectivités locales, d'autres régions qui se trouvent bénéficiaires du projet de la VFCEA.

522 Comment se passent les choses au niveau des fonds européens ? Des appels à projets sont lancés par l'UE (Union

523 européenne). Si le projet de la VFCEA est éligible, a les caractéristiques correspondant à ce type d'appel à projets,

524 nous sommes sollicités par l'État pour préparer un dossier de candidature, de manière à pouvoir bénéficier

525 d'éventuelles subventions européennes.

526 Voilà comment se passent les choses.

527 Aujourd'hui, on en est seulement au début des études. Il n'y a pas eu de fonds européens donnés. Mais le projet a

528 des caractéristiques intéressantes, car comme je vous l'ai expliqué précédemment, on relie quand même deux grands

529 corridors de transport de marchandises à vocation internationale. Le projet est donc plutôt bien positionné pour obtenir

530 des fonds européens.

531 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

532 Pour continuer dans ce sens, pouvez-vous nous donner quelques caractéristiques que devrait avoir le projet pour être

533 éligible ? Par rapport à la clarification de tout à l'heure, on voit bien qu'il a été dit à plusieurs reprises qu'il faut avoir de

534 l'argent de l'Europe pour la totalité du projet. On voit, à travers la présentation par le maître d'ouvrage, que l'on a déjà

535 besoin d'argent de l'Europe, ne serait-ce que pour la première phase du projet.

536 Ensuite, ce que vous nous dites, c'est qu'il y a effectivement des appels à projets, que le projet doit répondre à

537 certaines caractéristiques. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet ?

538 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

539 Non, je ne suis pas à la place de l'UE. Je ne sais pas quel type de projet, l'UE peut engager. Mais sur des projets

540 ferroviaires, il est certain que remettre en état une voie ferrée, l'électrifier, la moderniser, adapter ses ouvrages pour

541 permettre du transport de marchandises et favoriser le report modal, ce sont quand même des éléments intéressants

542 pour pouvoir bénéficier de fonds européens sur ces grands axes de corridor internationaux.

543 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

544 Il y a un représentant de la région qui souhaite ajouter quelque chose à ce sujet.

545 **Denis GAMARD, chef du service des infrastructures, Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté**

546 Oui, bonsoir, Denis GAMARD, chef du service des infrastructures au Conseil régional. Je voudrais apporter un petit

547 complément à l'intervention de Monsieur MAZZUCHELLI.

548 Avec les services de l'État, nous avons rencontré récemment les services centraux du secrétariat au transport. Un

549 appel à projets européens va être lancé au 1^{er} semestre. On attend des modalités précises, en particulier financières,

550 dans le courant de ce mois. Il faudra monter le dossier d'ici juin prochain. Les services de SNCF Réseau, qui déjà ne

551 chôment pas avec le débat public, vont être de nouveau sollicités. Mais je crois qu'il y avait déjà eu un appel à projets

552 déposé pour le précédent appel à projets, qui était en 2014. Il faudra simplement le réactualiser avec les éléments

553 actuels. Les services de l'État devraient prendre contact avec SNCF Réseau pour voir comment on mène à bien cette

554 procédure. On entend bien répondre à cet appel à projets, parce qu'ils ont lieu de manière assez inégale dans le

555 temps. Il ne faudrait pas perdre cette opportunité.

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

557 Merci. Du coup, pouvez-vous aller jusqu'au bout de votre précision ? Vous avez l'air d'avoir un peu identifié cet appel.

558 Quelles caractéristiques de projet seront éligibles à cet appel-là ? Ce sont des questions qui sont revenues lors des

559 autres rencontres ainsi que ce soir. Est-ce que c'est le volet fret, le volet régénération ? Qu'est-ce qui serait éligible à

560 l'appel à projets que vous évoquez ?

561 **Denis GAMARD, chef du service des infrastructures, Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



562 La régénération n'est pas dans le projet. Le projet lui-même, c'est l'électrification, la reprise de certains tronçons. Cela
563 peut s'apparenter à de la régénération. Certains tronçons ponctuels où il y a de vieux tabliers de ponts en métal. C'est
564 le cas à Etang-sur-Arroux. Il faudra très certainement les remplacer par des tabliers en béton. Il y a peut-être quelques
565 zones où la voie est à reprendre, mais c'est, à l'échelle de la ligne, assez mineur. Ce sont les deux volets. C'est la
566 totalité du projet qui, en soi, est recevable, parce qu'elle connecte des corridors européens entre eux et que la ligne
567 est intégrée au Réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Par contre, dans ce type d'appel à projets, il y a un
568 certain nombre d'appelés et peu d'élus. Est-ce que nos projets sont recevables ? Oui. C'est la condition nécessaire
569 pour déposer les dossiers. On ne sait pas ensuite comment les crédits vont être répartis et sur quels critères. Là, par
570 exemple, je pense que l'Europe souhaite avoir des financements innovants. On attend de savoir ce qu'est un
571 financement innovant, pour savoir si on peut en trouver.

572 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

573 Monsieur le Maire, vous souhaitiez ajouter quelque chose sur ce sujet...

574 **Rémy REBEYROTTE, maire d'Autun**

575 Merci. De ce point de vue là, la réunion de Dijon de la semaine dernière ouvrait de nouvelles perspectives. Il est vrai
576 qu'aussi bien la région (à travers Michel NEUGNOT) que l'État (à travers le directeur de la DREAL) nous ouvraient la
577 possibilité (vous avez parlé de cet appel à projets européens), à condition d'y aller tous ensemble. Moi, je crois que
578 c'est surtout cela le message qu'ils nous faisaient passer. C'est pour cela que nous allons prendre, dans les jours qui
579 viennent, un vœu favorable pour soutenir une démarche de cette nature. Mais il faut bien sûr que la Communauté
580 urbaine, la Nièvre, le département de Saône-et-Loire (que je trouve un peu absent du débat) puissent être dans la
581 boucle. Pour une fois... Je dis pour une fois, parce qu'il est rare qu'un projet puisse à ce point rassembler tous les
582 territoires et nous offrir la possibilité de nous engager tous ensemble, région, départements et grandes collectivités
583 territoriales. Et c'est ce que disaient les responsables à Dijon. Dès lors que l'on se mobiliserait tous ensemble,
584 pourquoi pas ! C'est au moment où, effectivement, l'Europe lance un plan grand travaux. Parce qu'il est peut-être
585 temps aussi, de son côté, que l'Europe reprenne des initiatives fortes. J'ai cru comprendre que c'était aujourd'hui dans
586 l'actualité. C'est une bonne chose. Il convient peut-être de profiter de ce temps qui semble assez favorable par rapport
587 à ces questions-là. Parce qu'il est vrai que l'on est quand même sur un enjeu très important, de fret par rapport à la
588 décharge de la région parisienne. Et ce n'est pas pour poser d'énormes problèmes par ailleurs. Par rapport aux
589 enjeux entre le Centre Europe et la partie Atlantique, notamment Port de Nantes. On est aussi sur des enjeux
590 importants, avec le lien, justement, entre cet axe Nord – Sud essentiel à la gare TGV avec la liaison Rhin – Rhône.
591 Parce que ce choix là pour la liaison Rhin – Rhône, j'ai cru comprendre aussi qu'elle permettait de faire globalement
592 des économies par ailleurs, par rapport au premier choix qui avait été exprimé de liaison, j'allais dire, TGV Rhin –
593 Rhône ligne Nord – Sud. Je pense donc qu'il y a une opportunité, mais que nous devons tous y aller ensemble. C'était
594 le premier point que je voulais souligner.

595 Deuxième chose : merci d'avoir organisé l'atelier, on débat aussi du lien Autun – Etang-sur-Arroux, c'est important.
596 Mais je rappelle que nous ne sommes pas sur les mêmes notions de temps. L'engagement qu'a pris la SNCF Réseau
597 vis-à-vis de nous, c'est de rouvrir le plus vite possible la ligne Autun – Etang-sur-Arroux sous une forme qui doit tenir
598 compte (c'est ce qui a été dit) de l'axe futur par rapport à Nevers – Chagny. Mais il convient de le rouvrir dans les
599 meilleurs délais. C'est un enjeu pour nous absolument majeur. On sait tous que quand une ligne est fermée, cela crée
600 de la préoccupation et il y a alors un vrai risque qu'elle ne puisse pas rouvrir. Or, nous y sommes tous très attachés. Il
601 y a des engagements très forts qui ont été pris et par la SNCF Monsieur AMOURA et par Michel NEUGNOT, premier
602 vice-président de la région. Là, on s'attend à ce que les choses puissent aller vite par rapport à cela.

603 3,31 minutes, je m'arrête !

604 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

605 Je vous remercie Monsieur le Maire.

606 Peut-être justement, vous avez fait la transition, des éléments à apporter au sujet de la liaison entre Autun et Etang-
607 sur-Arroux, à partir de ce qui a été exprimé par les participants. Comme cela a été rappelé par Monsieur le Maire, le
608 souhait exprimé à plusieurs reprises d'une amélioration de la desserte, ainsi qu'un certain nombre de questions : que
609 se passera-t-il si on n'électrifie pas la ligne ? Est-ce que cela posera un problème (il y a la réponse qui a été apportée
610 sur les motrices qui peuvent fonctionner à la fois à l'électricité et au diesel) ? Mais peut-être pouvez-vous nous
611 apporter des réponses sur la question suivante : que se passera-t-il si on n'électrifie pas ? Et puis effectivement,
612 rappeler la question des délais, des engagements à ce jour sur cette ligne entre Autun et Etang-sur-Arroux.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

613 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

614 En termes d'engagements, effectivement, le directeur territorial s'est engagé et a expliqué par courrier ce qui allait
615 être fait. C'est ce que j'ai rappelé dans la présentation.

616 Un diagnostic de cette ligne est en cours de finalisation. L'objectif est bien de la remettre en service, au service
617 annuel 2018, c'est-à-dire à la fin de cette année. Voilà. C'est ce qui a été écrit. C'est en ce sens que l'ingénierie de la
618 SNCF travaille aujourd'hui.

619 Avant de venir ce soir, on s'est quand même un peu renseigné sur l'état d'avancement de leurs travaux. Le travail
620 d'études est en cours et devrait être achevé dans les prochaines semaines. L'objectif est bien de lancer les premières
621 interventions à l'été 2017.

622 L'intervention consiste à faire en sorte que la circulation puisse reprendre. Pour autant, l'électrification de la ligne n'est
623 pas inscrite dans le programme du projet de la VFCEA. S'il fallait le faire, cela voudrait dire qu'il faudrait modifier ce
624 programme, puis chiffrer, analyser, prendre en compte tous ces éléments nécessaires à la quantification de
625 l'électrification. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. Pour autant, si l'électrification de la VFCEA se fait et que la ligne
626 Etang-sur-Arroux – Autun est remise en état, sans être électrifiée, cela n'empêche pas les trains de circuler. Monsieur
627 a évoqué la solution bimode. Oui, cela fonctionne. C'est une solution.

628 J'enchaîne sur la desserte. Je ne sais pas quelle sera la desserte, à l'horizon de la mise en service de la VFCEA. Je
629 rappelle que l'horizon de la mise en service de la VFCEA, c'est 2025. Il y a donc encore quelques années. Et très
630 franchement, je ne peux pas vous répondre sur les dessertes. Peut-être que Monsieur CINOTTI pourrait en dire
631 quelques mots. Mais l'objectif, bien sûr, c'est de mettre tout cela en cohérence, entre l'électrification de VFCEA, la
632 desserte VFCEA et la desserte qui sera effective sur la ligne Etang-sur-Arroux – Autun.

633 **Éric CINOTTI, directeur régional de SNCF Mobilités**

634 Bonsoir à tous. Je suis Éric CINOTTI. Je suis le directeur régional de SNCF Mobilités. C'est l'exploitant des trains, les
635 TER essentiellement et les TGV qui passent sur notre région. SNCF Mobilités, en Bourgogne-Franche-Comté, ce sont
636 530 TER qui circulent tous les jours en Bourgogne-Franche-Comté et 200 autocars TER, puisque notre offre est
637 composée à la fois de trains et d'autocars.

638 Pour rebondir sur les propos de Laurent MAZZUCHELLI, je voulais préciser où nous en étions. Nous sommes
639 l'exploitant. Nous sommes liés par deux conventions aujourd'hui à la région Bourgogne-Franche-Comté, puisqu'il y a
640 une convention TER Franche-Comté qui se termine le 31 décembre 2017 et une convention TER Bourgogne, qui s'est
641 terminée le 31 décembre 2016 et qui a été prolongée d'un an par voie d'avenant.

642 Vous dire ce que sera la future desserte n'est pas mon rôle, puisque je suis un exploitant. Celui qui décide, c'est celui
643 qui paye, puisque nous sommes financés largement par la région Bourgogne-Franche-Comté pour faire rouler les TER.
644 Nous sommes en plein dans une activité de service public. Les TER ne sont pas une activité rentable pour
645 l'entreprise. C'est l'argent public qui fait rouler les TER. Ce que je peux simplement dire, puisque Michel NEUGNOT
646 n'est pas là, et je ne pense pas trahir sa pensée, c'est que la région a une vision qui n'est pas « malthusienne ». Ce
647 sont les propres mots de Michel NEUGNOT. Il y a une vision de développement de l'offre ferroviaire et
648 d'intermodalités, soit mettre en combinaison les différents modes de transport public et choisir le bon mode, au bon
649 endroit. C'est important, parce qu'il faut dire que le chemin de fer, ici, c'est effectivement la réponse. Et je sais que le
650 fait que l'exploitation voyageurs soit arrêtée depuis le 20 novembre est vécu comme quelque chose de pénalisant.
651 Nous attendons effectivement avec impatience que nos collègues de SNCF Réseau remettent en état cette ligne,
652 pour pouvoir reprendre l'exploitation voyageurs de cette ligne Etang-sur-Arroux – Autun. Je ne peux pas en dire plus,
653 puisqu'effectivement celui qui décide de l'exploitation ferroviaire voyageurs, ce n'est pas la SNCF, mais l'autorité
654 organisatrice, le Conseil régional Bourgogne-Franche-Comté.

655 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

656 Il y a un représentant du Conseil régional. Peut-il ajouter quelque chose à ce sujet ?

657 **Denis GAMARD, chef du service des infrastructures, Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté**

658 Je représente les services techniques. Je ne suis pas élu. Ce n'est donc pas moi qui décide...

659 Simplement, je ne peux confirmer les propos de Monsieur CINOTTI. Le premier vice-président de la région s'est
660 exprimé lors de l'atelier de Dijon, en disant qu'il avait globalement une vision « non malthusienne », qu'il souhaitait un
661 développement de l'offre ferroviaire. Si la région souhaite porter ce projet qui, je le rappelle, est le premier projet en

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

662 volumes financiers du contrat de projet État-région côté Bourgogne, c'est quand même notre premier projet, ce n'est
663 pas pour derrière amoindrir l'offre. Cela n'aurait aucun sens. On ne peut pas non plus vous dire, au jour d'aujourd'hui,
664 quelle va être l'offre ferroviaire en 2025. C'est très difficile.

665 Par contre, peut-être une esquisse de réponse par rapport à une question qui a été posée : que se passe-t-il si la ligne
666 n'est pas électrifiée ? Donnée importante à retenir, aujourd'hui les lignes du réseau ferré national sont classées à
667 SNCF Réseau en différentes catégories, selon le tonnage qu'elles reçoivent : les lignes 8C1 à 6, que l'on qualifiera de
668 lignes principales, et les lignes 8C7 à 9 que l'on qualifiera de lignes plus secondaires. Certaines ne sont pas si
669 secondaires que cela, puisque Montchanin – Nevers est dans le lot des lignes dites 7 à 9. C'est un sujet complexe qui
670 nécessiterait de longs débats, mais malheureusement la puissance publique ne dispose pas globalement de
671 suffisamment d'argent pour entretenir le réseau ferré dans sa configuration actuelle. Pour ce qui est des lignes 7 à 9,
672 SNCF Réseau considère que c'est aux collectivités locales de venir apporter une grosse part de l'argent nécessaire
673 aux travaux de réhabilitation de ces voies ferrées si on veut les maintenir dans le temps, grosso modo une
674 participation des collectivités de l'ordre des 2/3. C'est ce que l'on a actuellement sur Lyon – Paray-le-Monial, ligne qui
675 doit être totalement rénovée au cours du dernier semestre 2017.

676 Si on électrifie la ligne, on aura un détournement de trafic fret relativement modeste à l'échelle du trafic fret national,
677 mais tout de même un détournement d'une partie du trafic fret qui relie la façade atlantique à l'axe Saône – Rhône ou
678 le Nord de l'Espagne à l'Allemagne du Sud. Et cela suffit pour faire repasser la ligne dans le lot des lignes 8C 1 à 6.
679 Ces lignes nationales, où c'est l'État qui assume les grands travaux de régénération de la ligne. Si la ligne n'est pas
680 électrifiée, elle reste avec son trafic actuel. Et certes, la région ferait une grosse économie d'investissement dans
681 l'immédiat, en ne portant plus le projet, mais dès qu'il y aurait des travaux un peu lourds à faire sur la ligne, elle serait
682 sollicitée pour venir financer, ici ou là, des travaux de régénération de la ligne. Sinon, dans l'hypothèse inverse, on
683 aurait à subir des ralentissements. Cela existe actuellement. Par exemple, sur la ligne de Nantes à Bordeaux, entre
684 La Roche-sur-Yon et La Rochelle, on roule à 60 km/h, on met un temps de parcours qui est celui de 1960. C'est une
685 épée de Damoclès qui pèse sur nous. Il y a quand même un enjeu, qui n'est pas seulement celui de diesel électrique,
686 des vertus écologiques de la traction électrique et des bienfaits que l'on peut en tirer en termes de desserte. Il y a cet
687 élément qui n'est pas neutre.

688 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

689 Je vous remercie, parce que c'est une précision que vous nous apportez ce soir que l'on n'avait pas eu
690 précédemment. Effectivement, la question avait été posée : si on a davantage de fret sur la ligne Est, est-ce que cela
691 permettra de changer le classement de la ligne ? La réponse, donc, du représentant des services techniques de la
692 région ce soir, est de dire qu'effectivement, cela permettrait de passer dans la première catégorie, dans le cadre de
693 laquelle, si j'ai bien compris, SNCF Réseau prendrait en charge une partie de...

694 **Denis GAMARD, chef du service des infrastructures, Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté**

695 En cas de besoin...

696 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

697 En cas de besoin, bien sûr.

698 Il y avait une autre question posée au sujet de la possibilité offerte de davantage de liaisons entre Autun et Dijon. Je
699 pense que d'une certaine manière la réponse a été apportée.

700 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

701 Madame JEAN, il y a eu une question sur l'automatisation du passage à niveau à Etang-sur-Aroux. Je n'y ai pas
702 répondu. Et sur le système CAPI... J'y ai répondu. Tout ceci est pris en compte dans le diagnostic, dans les études en
703 cours sur la ligne.

704 Concernant la question sur le passage à niveau, comme je l'ai dit précédemment il y a 90 passages à niveau sur les
705 160 kilomètres. Il va falloir les regarder de près, tous les passages à niveau, celui d'Etang-sur-Aroux comme les
706 autres. On va effectuer une étude de sécurité par passage à niveau, donc de façon individuelle. Ensuite, sur la
707 globalité de la ligne... Tout ceci est normatif, il y a des seuils à respecter. En fonction du résultat de cette étude de
708 sécurité, on va proposer différents aménagements pour ces passages à niveau. Il faudra peut-être en supprimer
709 certains et les remplacer par un pont-route et un pont-rail. Pour d'autres, cela ne sera pas nécessaire. On fera des
710 aménagements de sécurité routiers, en fonction du trafic routier et du type de route qui « intersecte » la ligne.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

711 Aujourd'hui, il n'y a pas de réponse précise par passage à niveau. Ce travail se fera au cours des études d'avant-
712 projet.

713 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

714 Je vous remercie.

715 J'ai encore noté deux questions auxquelles il faudra répondre. Mais je propose de passer d'abord à la restitution des
716 deux dernières tables.

717 **Bernard BOUFFAUT, habitant d'Autun**

718 Bonjour à tous, Bernard BOUFFAUT, habitant d'Autun. Je voulais simplement démontrer l'intérêt que les villes
719 moyennes telles qu'Autun ou d'autres villes desservies par cette ligne. Peut-être que beaucoup de personnes seront
720 intéressées plus tard par ces villes, quand ils découvriront les pollutions des mégapoles. Ils seront peut-être bien
721 contents de venir dans notre région, qui est si agréable.

722 Autre chose : privilégier cette ligne, c'est aussi décharger la route, la RCEA, par un transfert du transport
723 marchandises sur le ferroviaire, qui me semble si important, vu le nombre de morts que cette route engendre.

724 Autre chose, dite par les dames à côté de moi : on souhaiterait une fréquence et une modernisation de la ligne Etang-
725 sur-Arroux – Autun. D'autre part, sachant que le transport marchandises, qui est aussi bien dirigé par une entreprise
726 SNCF que par une entreprise privée, on aimerait bien que la traction électrique soit imposée au privé. Parce que je
727 vois souvent sur des lignes électriques des transports privés par des diesels ultra-polluants. Je trouve cela totalement
728 anormal.

729 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

730 Je vous remercie Monsieur. Je vous propose de passer à la restitution de la dernière table.

731 **Véronique PROST, maire de Morlet**

732 Véronique PROST, maire de Morlet.

733 On s'est posé pas mal de questions. Vous avez déjà apporté des réponses, notamment s'agissant de l'impact de
734 l'électrification de la ligne. On a déjà une réponse.

735 On se demande aussi en quoi l'interconnexion peut avoir un impact positif sur l'Autunois-Morvan. Quels sont les
736 avantages pour l'Autunois de l'interconnexion en priorité ?

737 Par ailleurs, au niveau du financement, la région Île-de-France, à laquelle bénéficie l'électrification, ne doit-elle pas
738 contribuer au financement du projet ?

739 La véritable question est de savoir quel est l'intérêt premier pour l'Autunois-Morvan. Est-ce le fret ou la fonction
740 voyageurs ? Et s'il y a intérêt, dans quelle direction ? Sur Lyon ou sur Paris.

741 **Jean-Claude NOUALLET, maire d'Anost et vice-président de la Communauté de communes du Grand
742 Autunois-Morvan**

743 Peut-être pour compléter, parce qu'une partie de la réponse a été apportée. On ne l'avait pas vu comme ça. Quand
744 on nous annonce un chiffre Contrat de projet État-région, on s'aperçoit en fait que l'État et la région sont minoritaires
745 au niveau du financement, puisque ce sont les autres collectivités qui participent.

746 J'essaie de comprendre... C'est 107,77 millions d'euros. Le chiffre est extrêmement précis. Cela veut dire que
747 derrière, il y a des engagements des autres collectivités. On se posait la question de l'Île-de-France, parce
748 qu'effectivement, on suppose que par rapport aux impacts positifs de détournement des trains de fret sur l'axe Est –
749 Ouest, c'est la région Île-de-France qui va en tirer bénéfice par rapport à une réduction des nuisances de tous ordres
750 (nuisances sonores notamment). Ça a été également posé par rapport à l'Europe. Je ne sais pas si c'est posé par
751 rapport à l'Allemagne. Je ne sais pas si par « autres collectivités », on va jusqu'aux autres pays, l'Allemagne et la
752 Suisse, et si la Communauté urbaine de Nantes en fait partie. C'était un peu cela la question.

753 Sur la toile de fond, dire que l'électrification va bien sûr profiter à la région, notamment par le reclassement que vous
754 avez évoqué et qui est un élément extrêmement important. Mais elle doit aussi, très largement, profiter à
755 l'aménagement du territoire européen. Il faudrait peut-être que l'on regarde cela aussi dans le cadre des schémas
756 directeurs de la Communauté européenne. Est-ce que c'est dedans ? C'est un petit peu cela la question, qui n'est pas

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

757 uniquement une question de financement. Bien sûr que cela se traduit par du financement, mais au-delà du
758 financement, dans ce projet-là, ce qui paraît absolument essentiel, c'est ce que cela repositionne complètement aussi
759 l'organisation, le maillage de notre territoire national et européen. C'est là-dessus, je pense, qu'il faut que l'on fasse à
760 mon sens porter le débat. Et globalement, on peut dire que la Bourgogne-Franche-Comté dans tout cela est petite par
761 rapport à l'enjeu de l'aménagement du territoire européen qui peut être derrière ce projet.

762 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

763 Pouvez-vous vous présenter s'il vous plaît, Monsieur ?

764 **Jean-Claude NOUALLET, maire d'Anost et vice-président de la Communauté de communes du Grand**
765 **Autunois-Morvan**

766 Oui. Jean-Claude NOUALLET, je suis maire d'Anost et vice-président de la Communauté de communes du Grand
767 Autunois-Morvan.

768 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

769 Je vous remercie. Je vais repasser la parole au maître d'ouvrage.

770 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

771 Je ne vais pas commenter à nouveau ces chiffres. Vous les avez sous les yeux. Effectivement, la région Île-de-France
772 est invitée au Comité de pilotage. Elle est donc dans le cercle des discussions autour du projet. Et puis je crois, je
773 peux le rappeler, Monsieur NEUGNOT, lors de la réunion publique de Dijon, le 27 janvier dernier a indiqué,
774 effectivement, que c'était une collectivité qu'il fallait probablement solliciter, puisqu'ils allaient aussi trouver un intérêt
775 dans le fait de désenclaver la région parisienne. C'est donc une bonne remarque de votre part. Elle a déjà été portée
776 à la réflexion de la région.

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

778 Excusez-moi, pouvez-vous apporter un complément de réponse, parce que cela se passe quand même sur des
779 données, au-delà de l'opportunité de faire payer l'Île-de-France parce qu'elle tirerait un bénéfice du projet ? Dans votre
780 dossier, vous prévoyez une augmentation du trafic fret et vous dites qu'une partie de ce trafic serait prise sur le
781 désengorgement de Paris. Avez-vous des données sur les 14 trains fret supplémentaires ? Combien relèveraient de la
782 décongestion de Paris ? On comprendra ainsi en quoi l'Île-de-France est concernée par la décongestion.

783 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

784 Oui. J'allais enchaîner sur le transport de marchandises. Vous avez à l'écran des éléments sur ce transport de
785 marchandises. Ceci, c'est une synthèse de ce qui ressort de nos études de trafic et socioéconomiques sur le transport
786 de marchandises. Je ne vais pas rentrer dans le détail sur les critères pris par l'étude. Mais on peut noter
787 qu'aujourd'hui, par l'Île-de-France, il y a un surtemps évalué d'environ 1h et qui pourrait bénéficier au transporteur en
788 passant par la VFCEA sur certaines liaisons.

789 C'est une complémentarité par rapport au corridor atlantique. Vous voyez ici que 20 % des tonnages Allemagne et
790 Espagne issus du report modal du corridor sont affectés à la VFCEA. Ce sont certes des hypothèses. Si le projet se
791 réalise en 2025, il ne va pas y avoir un grand soir et du jour au lendemain 15 trains fret qui vont circuler. Tout ceci va
792 se faire progressivement. Mais sur la base de ces hypothèses, on a évalué le potentiel d'une quinzaine de trains de
793 marchandises, qui pourraient emprunter VFCEA, 15 trains aller-retour. Dans ces 15 trains, il y en a 2 qui sont
794 considérés en report modal. Cela répond à une question de Monsieur au fond de la salle qui expliquait que la RCEA
795 était une route encombrée dangereuse. Et bien, cela va dans ce sens, en enlevant un certain nombre de poids lourds
796 sur les axes routiers. Dans ces 15 trains, il y en a 9 qui sont en fait issus de trafics nationaux entre la zone atlantique
797 et l'axe Saône – Rhône ou sur d'autres liaisons, il y en a 6 qui sont considérés comme du trafic international
798 (Allemagne, Espagne). Et puis les 2 trains en report modal correspondent à un certain volume (165 000 tonnes). Cela
799 équivaut à plus de 60 camions par jour en moins sur les routes. Au regard de tout ce qui circule, ce n'est peut-être pas
800 beaucoup, c'est en tous les cas une première pierre apportée pour désengorger les routes et réduire les émissions de
801 polluants.

802 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

803 Juste une précision encore. Les 2 de report modal, ce sont 2 trains qui ne circuleraient plus par Paris ou c'est 1 qui ne
804 circulerait plus sur la RCEA et 1 par Paris. Qu'avez-vous retenu dans les hypothèses ?

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

805 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

806 Un de chaque. Mais tout ceci, ce ne sont que des hypothèses.

807 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

808 C'est pour clarifier les choses...

809 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

810 Oui. Ce que l'on vous présente à chaque réunion, c'est un peu ce scénario central. Ensuite, on a regardé si c'était
811 moins, si ce n'était pas 15, si c'était 10, ce que cela faisait. Et on a regardé, si ce n'était pas 15, si on pouvait faire
812 circuler 20 trains. On a essayé de cerner un peu ces différents éléments d'hypothèses.

813 **Rémy REBEYROTTE, maire d'Autun**

814 Pour aller dans le même sens, il faudrait demander quelque argent à Valérie PECRESSE...

815 J'ai cru comprendre que non seulement cela gagnait du temps pour une partie du fret de passer par la VFCEA, mais
816 aussi que le fret, aujourd'hui, qui passe en région parisienne n'était pas sans poser d'énormes problèmes sur la
817 régulation, y compris voyageurs, en région parisienne. C'est-à-dire que quand il y a des locomotives qui tombent en
818 panne, cela peut perturber une grande partie du trafic du sud de la région parisienne. Je ne sais pas si c'est une
819 légende urbaine ou si c'est une réalité, mais évidemment, si c'est le cas et si cela permettait de mieux réguler la
820 région parisienne qui a quand même de gros problèmes en la matière, effectivement, une contribution ne serait pas à
821 exclure.

822 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

823 Oui, vous avez raison, Monsieur le Maire. Ce que je peux préciser, c'est que ces trains fret qui passent par le sud de
824 Paris empruntent un réseau ferré très encombré de trafic voyageurs notamment aux heures de pointe. Sur certains
825 axes, il y a plus de 200 trains voyageurs qui circulent. Il y va aussi de la régularité de ces circulations ferroviaires et
826 donc de la responsabilité de SNCF Réseau. Du coup, à ces heures de pointe, les trains de marchandises sont plutôt
827 stoppés, au profit du transport des voyageurs. C'est pour cela qu'il y a à la fois le surtemps lié au kilomètre
828 supplémentaire, mais aussi au fait que les trains sont parfois arrêtés pour faire passer les trains voyageurs.

829 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

830 On est bien d'accord qu'il met plus de temps en passant par la VFCEA, mais avec plus de fiabilité, compte tenu de ce
831 que vous venez d'expliquer ?

832 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

833 Non, il ne met pas plus de temps.

834 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

835 Il n'en met pas moins en tout cas.

836 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

837 Non.

838 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

839 Et c'est une question de fiabilité pour les régions que vous avez évoquée.

840 **Denis GAMARD, chef du service des infrastructures, Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté**

841 Un petit complément par rapport à la question sur les co-financeurs. Il y a un sujet qui est moins connu. Cela
842 concerne uniquement le volet TGV. Pour la région, le volet TGV fait partie du TGV Rhin – Rhône. Or, nous avons un
843 protocole d'accord, qui date d'avant la fusion des régions, qui est commun avec la région Alsace, qui a été cosigné
844 par les trois présidents Bourgogne, Alsace et Franche-Comté, qui vise à dire qu'il convient de terminer la branche est
845 du TGV Rhin – Rhône, les branches sud et ouest étant actuellement abandonnées. Depuis, il y a eu un courrier des 3
846 présidents de région, juste avant la fusion, prenant acte que la continuation de la branche est du TGV Rhin – Rhône,
847 c'était un tronçon de ligne nouvelle entre Petit-Croix et Lutterbach, c'est-à-dire Belfort – Mulhouse, où là le projet est
848 stabilisé. Il a déjà sa déclaration d'utilité publique dans le cadre du projet initial de la branche est du TGV Rhin –
849 Rhône. Et puis, il y avait un morceau de 15 kilomètres de ligne nouvelle entre Genlis et Villers-les-Pots, à proximité de

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

850 Dijon, qui coûtait de l'ordre de 300 millions et qui ne permettait de ne gagner que 2 minutes. Les 3 présidents de
851 région avaient acté le fait que ce projet était très onéreux pour un gain très faible pour la collectivité et qu'il valait
852 mieux lui substituer le volet raccordement de la VFCEA, qui permettait, pour une somme assez identique, de gagner 8
853 minutes de temps de parcours, même si c'est sur les TGV transversaux uniquement et même si tant que l'on n'a pas
854 retiré la partie nord du nœud lyonnais, cela ne peut être bénéfique que sur 3 à 4 allers-retours et non sur la totalité.

855 Le problème est qu'un protocole d'accord n'engage que ceux qui le lisent, que cela n'a pas de contrainte juridique,
856 que ce document a plus d'un an, qu'il faudrait reprendre le moment venu l'angle avec la région Grand Est, qui est la
857 fusion de l'Alsace et de deux autres régions. Tout cela fait beaucoup de conditionnels. Mais il y avait déjà une piste de
858 travail très claire, y compris probablement dans son aspect financier.

859 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

860 Pour faire le lien entre cette intervention et une autre question : quel est l'intérêt de l'interconnexion pour les gens
861 d'Autun et du Morvan ?

862 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

863 Je pense que c'est à vous de le dire. Vous avez compris que ce projet a une multifonctionnalité.

864 Fonctionnalité TER, avec l'électrification, le fait de pouvoir faire circuler des trains électriques de bout en bout, entre
865 Tours et Dijon, éviter ainsi le temps de correspondance à Nevers pour les personnes qui font le tracé complet.

866 Le projet de création de la halte d'interconnexion. Je pense que ceci est intéressant pour tout le monde, que l'on soit
867 d'Autun, de Nevers, de Decize, du Creusot ou d'ailleurs. C'est quand même intéressant de pouvoir bénéficier d'une
868 connexion correspondance TER – TGV directement en gare, même pour les voyageurs en provenance de Chalon.

869 Je crois que ce projet offre des perspectives sur l'ensemble du territoire et pour l'ensemble des voyageurs, des
870 populations qui sont concernées par le transport ferroviaire. Il n'y a donc pas de réponse précise. Je ne peux en tous
871 les cas en donner sur cette question précise.

872 Le débat public est justement là pour permettre à tout le monde de s'exprimer. On est à Autun. On est un peu à l'écart
873 du périmètre du projet. Mais comme le monde ferroviaire est un monde en étoile et qu'Autun est raccordé sur la
874 VFCEA, même si momentanément cela ne l'est pas, mais vous avez bien compris qu'il est prévu de remettre tout cela
875 en ordre d'ici la fin de l'année. Je crois, comme Monsieur le Maire l'a exprimé tout à l'heure, qu'il faut avoir une vision
876 globale d'aménagement du territoire et penser à l'avenir, à l'avenir par rapport à tout ce transport ferroviaire qui est
877 nécessaire et complémentaire de tous les autres moyens de transport.

878 Je voudrais également répondre à la question suivante : peut-on imposer aux transporteurs de marchandises des
879 trains électriques, dès lors que la ligne est électrifiée ? On est dans un monde où le marché est libre. Chacun, en
880 fonction de ses moyens, de son offre, des conditions économiques du moment, doit calculer quel type de matériel il
881 doit mettre pour faire son travail, en l'occurrence pour faire circuler les marchandises. Nous, SNCF réseau, nous
882 devons permettre aux transporteurs de circuler. On doit donc s'assurer que les voies ferrées sont en état pour le
883 transport des voyageurs et le transport des marchandises. Il y a un grand plan de modernisation du réseau initié
884 depuis plusieurs années, justement pour remettre en état le réseau national, de manière à promouvoir le
885 développement du transport ferroviaire, à la fois voyageurs et marchandises. Il y a beaucoup de travail à faire. Cela
886 prend du temps, parce que ce sont, comme vous pouvez le constater, des investissements assez conséquents. Et on
887 ne réalise pas aussi aisément que cela ce type de chantier. Il est conditionné à des questions de sécurité, aux
888 dessertes que l'on peut ou non garder. Il est assez contraint, ce qui nécessite du temps.

889 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

890 Il y a eu aussi une question concernant la réouverture de la gare d'Autun pour le transport du bois.

891 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

892 Oui. La réponse est un peu dans le même ordre d'idée. C'est l'économie qui va décider si les transporteurs, les
893 industriels, tout le monde économique autour du bois convergent vers le transport par voie ferrée. La mission de
894 SNCF Réseau, je le redis, c'est bien de permettre le transport de marchandises et de voyageurs sur le réseau ferré.

895 **Christine JEAN, membre 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

896 Avant de vous redonner la parole, il y a eu une question (je ne suis pas sûre de l'avoir bien comprise) concernant
897 l'enterrement des câbles. Je ne sais plus qui a posé la question. Pouvez-vous éventuellement reposer votre
898 question ?

899 **Yves LEMOINE, retraité SNCF**

900 Je voudrais savoir pourquoi vous ne mettez pas en place le système CAPI. C'est moi, qui vous ai posé la question.
901 C'est le Cantonnement Assisté Par Informatique. Suite à l'accident de Flaujac, il a été installé à Autun en 1986, entre
902 Autun et Avallon. Il a très bien fonctionné. La ligne est aujourd'hui fermée. Pourquoi vous ne faites pas Autun – Etang-
903 sur-Arroux ? Il ne serait pas nécessaire d'enterrer des câbles. Vous faites ceci sur une ligne PTT, ce serait bien moins
904 cher. Vous pourriez ouvrir la ligne demain, ou dans un mois, disons, parce qu'il faut retrouver le matériel. Ne me dites
905 pas que ça ne marche pas ?

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

907 Écoutez, je vais être modeste, je ne suis pas un grand spécialiste de la signalisation. Je laisse la direction de
908 l'ingénierie travailler sur ce dossier pour apporter les meilleures solutions techniques pour répondre à cette
909 réouverture de ligne. J'entends bien votre remarque, votre suggestion. On va la remonter auprès de l'ingénierie dès
910 demain.

911 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

912 Je vous remercie, Monsieur MAZZUCHELLI. Est-ce qu'il y a d'autres questions ?

913 **Jean SIMONIN, vice-président à la Communauté des communes du Grand Autunois-Morvan**

914 Jean SIMONIN, Communauté de communes du Grand Autunois-Morvan. Je reviens sur le projet d'ensemble, car
915 c'est un très beau projet. Il coûte quand même, on l'a vu, 560 millions d'euros. Et aujourd'hui, ce qui est quand même
916 inquiétant, le financement d'une des deux hypothèses n'est pas encore complètement bouclé, puisqu'on a vu que
917 même si on privilégie, dans cette salle, d'après ce que j'ai compris quand même, l'hypothèse n° 2, même sur cette
918 hypothèse qui coûte 247 millions d'euros, il manque encore 107 millions d'euros. C'est un projet, qui au niveau de
919 cette hypothèse, si elle se réalise, vous avez dit fin des travaux 2025, mais sur la totalité du projet, cela nous amène à
920 une fin de travaux qui va être plutôt du 2035 d'après ce que l'on peut calculer.

921 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

922 On vous remet le calendrier. Vous voyez, nous sommes en 2017. La période du CPER, c'est 2015-2020. Le CPER
923 suivant 2021-2025, je ne sais pas ce qu'il y aura dedans, mais je crois que tout le monde convient du fait qu'il faudra
924 plusieurs CPER pour financer l'ensemble du projet. En fonction du travail qui nous reste à faire avant d'engager les
925 travaux, avant de consommer finalement ces 225 millions d'euros (c'est la part des 247 millions d'euros prévus pour
926 les travaux), on va s'apercevoir qu'au mieux on va lancer les travaux à la fin de la période du CPER actuel (il y a
927 encore entre 3 et 5 ans d'études), ce qui permettra d'avoir des financements, sachant que 225 millions d'euros de
928 financement sont prévus, de manière à pouvoir initier les travaux (je ne sais pas de quels travaux il s'agira) et peut-
929 être d'enchaîner ensuite par le biais d'un CPER 2021-2025, qui devra être regardé de près par les partenaires, l'État,
930 la région et SNCF Réseau.

931 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

932 Juste une petite réaction pour dire que le débat public ne dure pas un an. Il se situe sur une période beaucoup plus
933 courte. Il y a un processus effectivement, mais le débat en lui-même dure ici 3 mois.

934 Y a-t-il d'autres questions ?

935 **Véronique PROST, maire de Morlet**

936 A-t-on déjà une idée des impacts des gares en tiroir et de la gare passante sur Le Creusot (en termes de temps, de
937 délais pour les voyageurs) ? Sur l'habitat existant ? Forcément, ça peut concerner aujourd'hui une zone d'habitation.
938 Et puis sur l'environnement ?

939 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

940 Je vais répondre sur la question de l'impact temps voyageurs. Adeline va ensuite parler de l'environnement, parce
941 qu'il y a eu un atelier spécifique à Ecuisses sur cette question des raccordements, notamment de la gare.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

942 Nous avons pris le parti dans nos études de ne pas modifier les temps de parcours actuels entre Nevers et Dijon.
943 Étude de trafic, on est resté à temps constant. On peut quand même penser qu'avec du matériel électrique, et je vais
944 le faire vérifier précisément, on a des gains de temps au moment de la décélération et de l'accélération. Quand un
945 train doit s'arrêter, si on prend le cas d'une liaison Nevers – Dijon, où il y a 8 arrêts, le train doit 8 fois ralentir, s'arrêter
946 et repartir. Le matériel électrique est un peu plus performant. Cela veut dire que la durée de cette période de
947 décélération et de reprise de la vitesse devrait être un peu plus courte qu'avec du matériel actuel. Pour autant, avec
948 les solutions de raccordement, notamment de positionnement de la halte d'interconnexion, le tracé du train sera un
949 peu allongé, de quelques kilomètres. Du coup, cela va nécessiter aussi du temps. Avant d'avoir fait des études
950 précises, horaires sur les temps de parcours. On a considéré que l'on étudiait et faisait des études de trafic à temps
951 constant. Je n'ai pas de réponse précise à donner là-dessus. Simplement, pour vous dire, le différentiel entre le train
952 électrique et le train diesel, thermique existe, mais il faut le regarder de près et le calculer sur l'ensemble des arrêts.

953 Sur l'environnement, je laisse la parole à Adeline.

954 **Adeline DORBANI, chef de pôle Environnement et Développement durable, SNCF Réseau**

955 Sur l'environnement, concernant les différents scénarios de raccordement, puisqu'au aujourd'hui on a deux scénarios
956 de raccordement : le raccordement court, le raccordement long. On a aussi deux scénarios de desserte de halte : la
957 halte en passage et la halte en impasse. On ne va pas forcément tout détailler aujourd'hui. Un atelier spécifique a eu
958 lieu à Ecuisses sur l'aspect environnemental, sur ces différents scénarios.

959 Dans le cadre des études préliminaires, on a effectué une première évaluation des enjeux environnementaux et du
960 coût environnemental des différents scénarios. Plusieurs paramètres sont à prendre en compte, bien évidemment. J'ai
961 un peu abordé cela tout à l'heure. Il y a le milieu humain et le milieu naturel. Concernant le milieu humain, vous parlez
962 d'habitation. Effectivement, il y a des sujets avec les populations riveraines, notamment le bruit, le paysage (l'insertion
963 paysagère de la création de ce nouveau raccordement), mais il faut voir aussi qu'il y a des enjeux, toujours dans le
964 milieu humain, concernant les exploitations agricoles. Aujourd'hui, lorsque l'on crée le raccordement, on va créer une
965 nouvelle ligne. Il y a donc forcément des sujets au niveau des emprises foncières dont on aura besoin. On évite bien
966 entendu les zones d'habitation en priorité. On s'éloigne au maximum des zones urbaines, notamment par rapport au
967 bruit. Mais on est forcément en impact après sur des exploitations agricoles. Au niveau du milieu naturel qu'il ne faut
968 pas négliger non plus, surtout sur ce secteur, on peut aussi avoir des impacts sur ce que l'on appelle les « continuités
969 écologiques », en fonction du scénario. Mais il y a d'autres scénarios, aussi, qui sont importants à prendre en compte.
970 Il y a par exemple des scénarios qui sont « équilibrés d'un point de vue mouvement des terres ». Lorsque l'on vient
971 créer une ligne nouvelle, on est amené, selon le relief, soit à venir creuser les bosses, soit à venir combler les trous,
972 pour faire schématique. Bien évidemment, si on a du matériau en plus, il faudra le déposer quelque part. On va donc
973 emprunter encore plus d'emprise, si au contraire on n'a pas suffisamment de matériau pour venir combler les trous,
974 on va devoir aller chercher des matériaux de carrière par exemple pour combler (avec du transport, etc.). Ces
975 paramètres-là sont aussi à prendre en compte.

976 Aujourd'hui, dans une toute première approche, qui sera à confirmer en fonction des décisions du maître d'ouvrage
977 notamment dans les études d'impact, on a fait une première évaluation de ces différents scénarios. Il y a aujourd'hui
978 un scénario, qui du point de vue coût sur l'environnement est moindre, comparativement aux autres. Je ne dis pas
979 qu'il n'y aurait pas d'impact, mais il est celui qui, dans une première approche, présente le moins d'impacts. Il s'agit du
980 raccordement court avec halte de passage. On a ensuite deux autres scénarios qui ont un coût environnemental dans
981 une première approche relativement équivalent : le raccordement court et halte en impasse ; le raccordement long et
982 halte en impasse. Enfin, le scénario de raccordement long et halte de passage aurait le coût environnemental le plus
983 important.

984 Lors de cette approche, on a évalué les emprises foncières d'une part. Bien évidemment, plus on a un linéaire
985 important, plus on a d'emprise foncière qui serait à prendre. La proximité des habitations, notamment par rapport au
986 sujet bruit, bien que le sujet bruit, aujourd'hui, sur le projet VFCEA, est plus important, on va dire, par rapport aux
987 circulations fret sur la ligne existante, que sur les circulations TER et TGV qui vont circuler sur le raccordement,
988 puisque les circulations voyageurs font nettement moins de bruit que des circulations fret. Après, on a bien
989 évidemment pris en compte notamment les eaux superficielles et les zones humides, qui seraient éventuellement
990 impactées. C'est important aussi le nombre de franchissements de cours d'eau, puisque l'on doit assurer la
991 transparence hydraulique et écologique des cours d'eau. C'est important aussi, puisque cela signifie aussi créer des
992 ouvrages. Et puis les secteurs boisés. Dans les scénarios que nous avons développés aujourd'hui au niveau de ce
993 raccordement, il y a des scénarios avec un tunnel et des scénarios sans tunnel. Les scénarios sans tunnel impactent
994 notamment un secteur boisé, qui aujourd'hui est inscrit comme étant une continuité écologique boisée dans le

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- 995 Schéma de cohérence écologique régional. C'est quand même important à prendre en compte. Bien entendu,
996 l'équilibre des terres, j'en ai parlé. Et enfin, les enjeux sur le paysage.
- 997 Bien évidemment, on a déterminé ces enjeux très en amont et il y aura peut-être d'autres enjeux qui viendront
998 alimenter cette analyse multicritères des différents scénarios, lorsque l'on va venir préciser les impacts potentiels.
- 999 Voilà. J'espère avoir répondu à votre question.
- 1000 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 1001 Juste pour compléter ce que dit Adeline et vous donner des éléments d'appréciation, sur cette solution-là, on a évolué
1002 le volume de déblais (donc de terrassements à excaver) de l'ordre de 1 million de mètres cubes et un volume de
1003 remblais pour combler les trous de l'ordre de 1,5 million de mètres cubes. Vous voyez que ce sont quand même des
1004 volumes importants. On note qu'il y a un différentiel de 500 000 mètres cubes. Il va falloir aller chercher des matériaux
1005 à l'extérieur.
- 1006 Pour comparer les volumes sur ce scénario de raccordement long, on a le double à excaver et le double à remblayer.
1007 Donc, 2 millions à terrasser en déblais et 3 millions à remblayer. Le différentiel est de 1 million de mètres cubes, qu'il
1008 va falloir aller chercher à l'extérieur.
- 1009 **Christine JEAN, membre de la CPDP**
- 1010 Y a-t-il d'autres questions ?
- 1011 **Daniel MEUNIER, vice-président de la Communauté urbaine Le Creusot-Montceau en charge des transports et**
1012 **déplacements**
- 1013 Ce n'est pas une question, mais surtout une forme de témoignage, bien entendu. Je pense porter la parole de David
1014 MARTI, président de la Communauté urbaine, pour dire que l'on souscrit tout à fait à l'intervention du maire d'Autun,
1015 Rémy, ici présent, quand il dit qu'effectivement ce projet ambitieux, qui est un très beau projet pour tout le territoire
1016 nécessite effectivement le rassemblement de tous les territoires. Et ceci, je crois que c'est très important pour que l'on
1017 puisse avoir un dynamisme indispensable à la réussite de ce projet. Et je voudrais dire à Rémy et aux personnes ici
1018 présentes que bien entendu, la CUCM est tout à fait dans cet esprit-là.
- 1019 Autre motif de satisfaction ce soir, c'est de voir que l'importance de ce nœud modal en gare du Creusot TGV a été
1020 perçue. Il servira bien entendu, et je tiens à le répéter, pour toutes les liaisons Nord – Sud, Est – Ouest, avec
1021 l'importance de cette création intermodale sur Coriolis. Ceci, pour dire que notre intention au niveau de la CUCM,
1022 c'est de bâtir un véritable hub, de manière complémentaire, entre transport ferroviaire et transport par bus, sur des
1023 cadencements qui seront revus à la hausse. Ceci, aussi, est un élément très important. La CUCM s'emploie de
1024 manière forte, de manière assez acharnée à la création de ce véritable hub. Mais vous dire aussi que ce hub sera
1025 créé à l'échelle d'un territoire, qui dépasse très nettement les « frontières », si je peux parler de frontières de la
1026 Communauté urbaine Le Creusot-Montceau et qui va venir innover, effectivement, le territoire Autunois. Vous dire
1027 que la création de ce hub, c'est non seulement notre intérêt, mais c'est aussi le vôtre ; voilà le témoignage que je
1028 voulais apporter ce soir.
- 1029 **Christine JEAN, membre de la CPDP**
- 1030 Je vous remercie. Juste une précision. Vous êtes effectivement en charge dans les communautés de communes, les
1031 agglomérations de tout ce qui est transport urbain, sachant qu'au-delà la région est autorité organisatrice depuis la loi
1032 NOTRe de tous les autres transports.
- 1033 Est-ce qu'il y a encore une question ? Une intervention de Monsieur le Maire.
- 1034 **Rémy REBEYROTTE, maire d'Autun**
- 1035
- 1036 Pour aller dans le sens de ce qui a été proposé. En demandant quand même à la Communauté urbaine de ne pas
1037 décourager un automobiliste qui n'aurait pas accès aux transports en commun de venir utiliser le parking de la gare
1038 TGV...
- 1039 **Christine JEAN, membre de la CPDP**
- 1040 Écoutez, on n'avait pas parlé de voiture ce soir. C'est fait...

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- 1041 Je vais repasser la parole à Madame la Présidente qui voudrait apporter une précision sur le périmètre du débat.
- 1042 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1043 Juste une petite précision. Plusieurs personnes ont dit : « on n'est pas vraiment dans le périmètre du projet... » Oui et
1044 non, dans le sens où ce projet comme le maître d'ouvrage l'a montré est quand même financé par des fonds publics.
1045 Donc, rien qu'en tant que citoyen et contribuable de cette région, on est en plein dans le périmètre du débat. Peut-être
1046 ne l'est-on pas par rapport à la ligne, mais vous êtes tout à fait partie prenante de ce débat. Ce n'est pas parce que
1047 vous êtes à Autun que vous êtes moins légitimes pour vous exprimer. C'était un point de méthode, mais quelque
1048 chose d'important à rappeler, parce que ce projet a une échelle régionale qui est évidente, voire plus. Et en tant que
1049 contribuable, vous avez tout à fait le droit de vous exprimer.
- 1050 **Christine JEAN, membre de la CPDP**
- 1051 En tout cas, je vous remercie tous. Il faut savoir que d'autres réunions vont suivre.
- 1052 Il y en a une demain sur la gare d'interconnexion au Creusot. Vous avez également une réunion publique
1053 intermédiaire le jeudi 9 février à Montchanin. Nous allons faire un premier point d'étape de ce qui s'est passé au cours
1054 de cette première partie du débat public, en restituant ce que l'on a entendu, ce qui a été exprimé par les uns par les
1055 autres. Et puis, vous avez un atelier thématique sur les impacts de la réalisation d'un raccordement à la gare du
1056 Creusot sur le trafic voyageurs TGV à l'échelle nationale à Mâcon. Et puis encore un atelier thématique les 15 et 16
1057 février à Torcy et à Beaune sur les impacts sur l'environnement sur le trafic voyageurs et à l'échelle régionale.
- 1058 Vous êtes les bienvenus à toutes ces réunions. Sachez qu'il y a aussi un site Internet sur lequel vous pouvez vous
1059 exprimer. Si vous avez des questions à poser, le maître d'ouvrage est tenu d'y répondre dans un délai court. Vous
1060 pouvez aussi aller sur un outil qui s'appelle « J'en parle ». Vous pouvez aller sur un point précis sur le trajet entre
1061 Nevers et Chagny pour éventuellement poser une question intéressant un secteur précis. N'hésitez pas à recourir à
1062 tous ces outils.
- 1063 Sachez que les verbatim de toutes les réunions, toutes les expressions qui ont été proposées depuis le début de ce
1064 débat public commencé le 15 décembre sont disponibles, accessibles sur le site Internet. Vous avez ainsi accès à
1065 toutes les prises de parole, à la fois des habitants et des élus. Vous pouvez aussi, je le répète, avoir accès à tous les
1066 documents du maître d'ouvrage : son dossier ainsi que les études.
- 1067 Je vous invite à poursuivre votre participation à ce débat. Vos paroles ont été enregistrées, elles sont entendues. Et
1068 nous allons les restituer.
- 1069 Je vous remercie de votre participation. Je vous souhaite une bonne fin de soirée.
- 1070 Merci.