



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

DÉBAT PUBLIC

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE  
Nevers, le 13 mars 2017, 19 h25 à 22 h30

## En tribune

### Commission particulière du débat public :

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

### Maîtrise d'ouvrage :

Abelkrim AMOURA, directeur territorial Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau  
Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

(Début de la réunion à 19h25)

Thème :

### Restitution du débat public VFCEA dans la Nièvre

1 **Denis THURIOT, Maire de Nevers**

2 Bonsoir à tous, Mesdames, Messieurs les élus, les représentants d'association. Je salue aussi les membres de la  
3 commission des débats. Nous sommes à peu près à trois mois de réflexion et d'avancée. Et donc, nous sommes,  
4 comme on me l'a fait à juste titre remarquer, plutôt à la fermeture du rideau, puisque nous sommes dans une salle de  
5 spectacle. Et donc, la dernière ligne droite en quelque sorte de la consultation. Nous allons découvrir avec attention  
6 dans quelques instants le résultat de l'expertise complémentaire sur la régénération, un élément sur lequel il nous  
7 faudra bien sûr revenir.

8 Je tenais à remercier l'ensemble des acteurs de ce grand débat public, consacré à la Voie Ferrée Centre Europe  
9 Atlantique, l'État bien sûr concerné. Je salue la présence de Monsieur le Secrétaire général, les collectivités  
10 territoriales, la SNCF bien évidemment, les usagers. Bref, tous ceux qui ont répondu présents à un moment ou à un  
11 autre pour que la Nièvre ne soit pas oubliée. Et nous savons nous faire entendre quand il le faut.

12 Cette consultation publique a certes invité au dialogue, au débat en bonne intelligence. Et elle a permis des avancées,  
13 nous allons le voir, et j'espère également des propositions novatrices. Le tout, et c'est finalement le plus important, en  
14 restant attentif aux utilisateurs qui se sont – et je me rappelle de cette réunion de début janvier – montrés  
15 particulièrement investis dans le grand rendez-vous. 3 départements concernés, 45 communes traversées. Il est vrai  
16 que la tâche n'est pas simple. Et en même temps, les souhaits des uns et des autres peuvent différer. C'est tout à fait  
17 logique et compréhensible. D'ailleurs, vous nous aviez expliqué au début qu'il fallait tenir compte des contraintes et  
18 des envies des uns et des autres. Ils doivent différer, mais toutefois ne pas être antagonistes. Et nous ne sommes pas  
19 en guerre des territoires, sans doute en concurrence, mais pas en guerre. Et puis, cette volonté générale d'aller de  
20 l'avant ensemble. Et c'est ce qui doit primer.

21 Je le sais bien en tant qu'élu, en tant que citoyen également : tout n'est pas possible, tout n'est pas réalisable dans ce  
22 que l'on ambitionne et les finances sont bien souvent ce qui constitue la limite des envies. Il n'en reste pas moins que  
23 ce débat a pour mérite de mettre sur la table, et avec franchise de la part de tous les acteurs concernés – nous  
24 n'oublions pas la SNCF – les différentes options possibles, notamment l'électrification de la ligne Nevers – Chagny,  
25 l'optimisation des temps d'arrêt, etc. Et vous avez vu la forte demande de certains trajets Nevers – Dijon en 2 heures.

26 C'est pourquoi je tiens, encore une fois, à remercier l'ensemble des acteurs de leur participation, de leur présence ce  
27 soir, et même si elle est moins nombreuse qu'à la première réunion, elle est néanmoins de qualité. Vous dire aussi  
28 qu'au cœur de ce débat, l'électrification Nevers – Chagny à mes yeux – et je le sais, aux yeux de beaucoup qui sont  
29 dans cette salle – est une première étape, sans doute, mais aussi une étape prioritaire, pour la modernisation  
30 générale et pour la réalisation de ce projet. C'est un besoin majeur pour notre territoire. Ce n'est pas le Président de la  
31 Chambre de commerce et d'industrie que je salue qui me démentira, et je sais qu'il apporte sa contribution, parce qu'il  
32 y a des enjeux d'implantation économique. Puis, les résultats de l'étude complémentaire qui a été ordonnée à ce sujet  
33 nous seront communiqués avec ce retour – et je le dis sur certains trajets, j'y reviens, nous ne demandons pas des  
34 Nevers – Dijon en 2 heures au mépris de tous les arrêts, parce qu'il y a les autres communes qui sont concernées.  
35 Mais comme nous le connaissons sur la ligne Nevers – Paris, il y a des trajets plus ou moins longs et il y a plus ou  
36 moins d'arrêts. Et en régénérant la voie, nous pourrions tout à fait envisager d'améliorer ces temps sans forcément  
37 sacrifier beaucoup d'arrêts. En tout cas, l'enjeu est crucial, il est très important. Il concerne chaque jour 2 000 usagers  
38 qui empruntent cette voie et du temps de trajet gagné équivaut à des facilités pour les entreprises de notre  
39 département, y compris à faciliter de nouvelles relations économiques avec la capitale régionale. Et nous serons  
40 demain soir avec la Présidente de région qui vient présenter son contrat de mandature, en tout cas pour la Nièvre à  
41 Magny-Cours. Et aussi pour l'ensemble de la région Bourgogne-Franche-Comté qui nous conduit bien souvent à  
42 devoir aller parfois jusqu'à Besançon.

43 Nous sommes certes à l'extrême ouest de la région, mais nous ne voulons pas être isolés et notre façon de voir la  
44 Nièvre, c'est une Nièvre qui soit au cœur de France, qui soit pleinement investie dans une nouvelle région. Et notre  
45 département, au même titre que les autres, fait partie de la grande région Bourgogne-Franche-Comté. Mais il n'en

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

46 fera vraiment partie que s'il a le sentiment d'être entendu et d'être compris. Alors, autant y contribuer. Nous le faisons  
47 ce soir, nous Nivernais, avec les facilités matérielles que peuvent offrir les rénovations envisagées sur cette ligne. Et  
48 j'ai parlé beaucoup de temps de transport des usagers. Il y a le fret. Et à l'heure du développement durable, à l'heure  
49 où nous devons rejoindre aussi une RCEA (Route Centre-Europe Atlantique) très accidentogène, avec des morts  
50 presque chaque mois, il faut libérer ces voies du fret. Et donc, cela veut dire davantage de fret sur les voies  
51 ferroviaires. Moins de poids lourds, moins d'accidents, moins de pollution. Je pense que tout le monde aussi peut se  
52 retrouver autour de cela.

53 Je pense que les choses sont en bonne voie. Nous allons l'entendre dans quelques instants, du moins je l'espère.  
54 Merci encore une fois, que ce soit les élus, les membres des associations, des usagers tout simplement et tous ceux  
55 qui sont intéressés à ce projet, d'être là ce soir. Nous l'avions vu l'autre fois, il y avait plusieurs options, plusieurs  
56 contributions, des choses qui étaient à peu près vues. Et à l'éclairage des interventions des uns et des autres et de  
57 chacun, nous avons bien compris qu'il y avait de nouvelles hypothèses qui se dessinaient. Et c'est finalement cela le  
58 débat, c'est présenter, mais c'est aussi écouter. Et donc, maintenant, nous allons écouter ceux qui souhaitent faire le  
59 retour, notamment de l'étude complémentaire, à laquelle nous serons très attentifs.

60 Merci de votre écoute.

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

62 Merci beaucoup. Merci de l'accueil également. Je vous souhaite moi aussi la bienvenue ce soir à toutes et à tous à  
63 cette dernière réunion dans la Nièvre, qui concerne le débat public sur le projet de Voie Ferrée Centre Europe  
64 Atlantique. Ce soir, la manière dont la réunion se déroulera est un peu différente des autres réunions auxquelles la  
65 plupart d'entre vous ont assisté, parce que je reconnais désormais pas mal de visages contrairement à la toute  
66 première fois où nous découvrons un peu un certain nombre de personnes.

67 Ce soir, nous n'entendrons pas une présentation de projet de la part du maître d'ouvrage, parce que désormais tout le  
68 monde, je pense, le connaît. Je pense qu'un des mérites de ce débat a été aussi le fait de mieux faire connaître un  
69 peu tous les aspects de ce projet. Nous allons procéder de la manière suivante : nous allons vous faire un retour de  
70 tout ce qui s'est dit pour les grandes lignes. C'est la Commission qui s'en chargera, parce que c'est aussi le rôle de la  
71 Commission de rendre compte, à travers un compte-rendu que nous publierons en mai, des principales interrogations,  
72 points d'insatisfaction, inquiétudes, éléments, enjeux qui sont ressortis dans le cadre du débat. Nous ferons ce retour  
73 rapide et nous aborderons des aménagements et des fonctionnalités précises du projet, chacun de nous. Donc, tous  
74 les membres vont un peu vous présenter les parties qu'ils ont un peu plus suivies de près. Ensuite, nous aurons un  
75 petit moment d'échange entre nous, si vous souhaitez nous poser des questions par rapport à notre retour. Puis, le  
76 maître d'ouvrage présentera l'étude complémentaire qu'il a menée dans un délai très court – il faut le dire. Ils se sont  
77 beaucoup engagés dans un temps très court, à répondre à une requête, une exigence, une question qui a émergé  
78 grâce au débat public – je me permets de le dire, parce que peut-être que si ce débat n'était pas là, cette question ne  
79 serait pas venue sur la table, du moins pas dans ces termes. Vous leur avez posé une question. Nous, nous avons  
80 taché d'être un peu le relai, le médiateur. Le maître d'ouvrage, sous notre égide, à décider de mener cette étude. Et  
81 ce soir, ils vont nous présenter l'étude. Bien évidemment, nous aurons des moments d'échange ou chacun de vous  
82 pourra poser des questions sur tous les éléments que vous écoutez. Et il y aura aussi bien évidemment des prises de  
83 parole. Nous avons la chance d'avoir la Région ce soir, qui est là, mais qui a été souvent présente tout au long de ce  
84 débat. Elle pourra apporter d'autres éléments complémentaires qu'elle souhaite. Mais chacun de vous est absolument  
85 libre, comme d'habitude, de prendre la parole et d'intervenir à tout moment.

86 Je vais rapidement passer la parole aux membres pour qu'ils vous présentent un peu ce que nous nous sommes dit.  
87 Je souligne juste que ce que nous vous présentons ce soir, ce n'est pas le point d'arrivée de notre compte-rendu que  
88 nous publierons. Ce n'est que le point de départ. Nous avons donc dû faire un effort de synthèse, bien évidemment il  
89 est clair qu'il n'y aura pas toutes les questions qui ont été posées et que nous vous présenterons là. Nous vous  
90 présenterons vraiment les inquiétudes les plus récurrentes, ce qui est revenu le plus, ce qui a été le plus marquant.  
91 Mais il ne faut pas penser que c'est exhaustif. C'est un premier exercice très rapide, parce que la moindre des choses  
92 quand on est en train de se saluer, c'est aussi de dire : « Voilà tout ce que nous nous sommes dit » et ce sur quoi  
93 après nous rouvrirons. Je propose à Lucie ANIZON de démarrer. Et tous les membres prendront après la parole.  
94 Nous avons essayé de faire un exercice très court. Donc, chacun de nous a deux *slides*, pas plus. *A priori*, nous ne  
95 devrions pas parler plus de 5 minutes chacun. Je passe la parole à Lucie ANIZON.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

### 96 Lucie ANIZON, membre de la CPDP

97 Bonsoir à tous. Lucie ANIZON, je suis membre de cette CPDP. Je vous présente rapidement quelques chiffres du  
98 débat et les différents dispositifs que nous avons utilisés pour faire un retour rapide.

99 Comme vous le voyez, j'ai essayé de vous montrer un peu l'ampleur de ce débat qui nous a occupés pendant trois  
100 mois. 2 000 personnes touchées, 130 heures de débat, 56 questions en ligne, une maison du débat au Creusot, un  
101 journal du débat que vous pouvez trouver à l'entrée, 55 avis publiés sur internet, 15 lieux géographiques d'échange,  
102 sachant que nous avons pu retourner plusieurs fois dans les mêmes lieux, 900 posts Facebook, Twitter, LinkedIn. Je  
103 crois que j'ai fait le tour des chiffres.

104 Je vous présente maintenant de manière un peu plus qualitative comment nous avons organisé ce débat public.  
105 Chaque débat public est évidemment adapté en fonction du territoire et du projet sur lequel il est. Ici, il nous a semblé  
106 qu'il fallait adapter le débat public à un projet qui touchait des sujets très complexes, avec par exemple des enjeux de  
107 transport de marchandises, en général assez mal connus du grand public, avec des impacts environnementaux  
108 parfois assez complexes à saisir, etc., et touchant un périmètre très large. Avec 160 km de ligne, c'est  
109 géographiquement très étendu. Des enjeux qui touchent le niveau européen, le niveau régional et le niveau local.

110 D'où l'utilisation des différents types de dispositifs que nous avons mis en place, avec à la fois des formats classiques  
111 un peu comme ce soir, de réunions publiques avec plus ou moins de monde. Nous en avons eu 6 en tout : au  
112 Creusot, à Nevers et à Montchanin. Nous avons voulu utiliser des conférences-débats sur justement les thématiques  
113 un peu complexes sur lesquelles nous sentions qu'il pouvait y avoir un apport de spécialistes de certains sujets.  
114 D'autre part, sur ces sujets techniques, nous nous sommes dit que ce serait intéressant d'avoir des formats plus  
115 restreints, permettant du travail en petit groupe, pour réellement approfondir avec les participants certaines  
116 thématiques, comme les enjeux du fret pour les acteurs locaux ou par exemple pour la visite de terrain où nous nous  
117 sommes dit qu'il y avait vraiment besoin que les participants puissent voir et visiter les endroits qui seraient impactés  
118 par le projet.

119 Puis, nous avons utilisé le train, plutôt dans l'optique de toucher un public le plus divers possible, notamment les  
120 usagers des transports, parce que nous nous sommes dit que, tout de même, dans un débat sur une voie ferrée, une  
121 des catégories de personnes à toucher était vraiment les usagers de ces transports. Et nous sommes allés dans les  
122 rames de train pour présenter le projet, recueillir des avis, etc. Chaque fois, accompagnés des équipes du maître  
123 d'ouvrage évidemment. Nous sommes également allés en gare, en mairie, pour passer des journées entières et  
124 accueillir la population quand elle était disponible aussi, parce que parfois ce n'est pas évident de se rendre sur des  
125 réunions le soir.

126 Puis, nous avons utilisé des dispositifs en ligne. Encore une fois, sur un périmètre géographique de 160 km de ligne,  
127 nous nous sommes dit que tout le monde ne pourrait pas assister à toutes les réunions. Nous avons donc utilisé les  
128 réseaux sociaux, comme je l'ai tout à l'heure : Facebook, Twitter, LinkedIn. Nous avons un site internet dédié  
129 évidemment avec tous les documents relatifs au projet. Et nous avons installé une cartographie interactive qui  
130 permettait à tous les participants d'indiquer directement sur une carte en ligne les points sur lesquels ils souhaitaient  
131 lancer un débat, avoir de l'information, etc. Voilà un peu pour les différents types de dispositifs.

132 Rapidement, sur la communication presse, nous avons vraiment essayé de ratisser largement, avec 125 retombées  
133 presse en tout, à la fois sur des journaux locaux, régionaux et nationaux. Là, vous avez une petite infographie sur les  
134 différents journaux touchés. Et enfin, une communication média, plus largement sur la radio et internet, comme vous  
135 pouvez le voir ici.

136 Je passe la parole.

### 137 Isabelle BARTHE, membre de la CPDP

138 Bonsoir. Isabelle BARTHE. Nous allons faire une restitution à deux voix, avec Christine JEAN, sur les impacts et  
139 évidemment les craintes, inquiétudes et remarques qui ont émergé dans le cadre de ce débat, sur les impacts  
140 potentiels de ce projet. Pour ma part, j'ai travaillé sur les impacts sur le cadre de vie, à la fois de l'électrification, de la  
141 mise au gabarit et des installations GSM-R (Global System for Mobile communications - Railways), et également, les  
142 impacts sur la partie raccordement.

143 Les principales craintes que nous avons identifiées sont évidemment à mettre en regard des appréciations positives  
144 qui ont émergé tout au long de ce débat, notamment des collectivités territoriales, mais également d'associations de  
145 défense des usagers. Je pense par exemple à la FNAUT qui estime pour sa part que l'électrification aura peu  
146 d'impacts environnementaux et générerait peu de nuisance, dans la mesure où simplement deux sous-stations



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

147 électriques impliquant une emprise de 2 hectares maximum et des poteaux caténaux représentent des impacts  
148 mineurs par rapport au service rendu du projet. Néanmoins, ces craintes et interrogations ont fortement émergé tout  
149 au long du débat. En particulier, vous les voyez s'afficher là, les principales craintes : la pollution visuelle liée à  
150 l'installation de mâts caténaux, la question du bruit lié à l'augmentation du fret, ainsi que les vibrations. Ce sont des  
151 interrogations qui ont surtout émergé à la fois sur le dispositif cartographique et dans les diverses réunions et ateliers  
152 que nous avons menés, dans la partie Est du débat, et du projet évidemment. Ces questions-là (pollution visuelle,  
153 bruit, vibrations, détérioration des dessertes aussi au droit des passages à niveau) sont ressorties très fortement à  
154 peu près partout. De manière un peu moins évidente, mais tout de même présentes également dans le débat, la  
155 question des effets sur la santé des ondes électromagnétiques, des nuisances en phase chantier, surtout la durée de  
156 la phase chantier qui a été une question posée avec toutes les perturbations de circulation possibles en dehors des  
157 nuisances sonores, le risque de dépréciation patrimoniale. C'est une question qui a émergé assez tardivement, mais  
158 qui a été assez fortement relayée, notamment lors d'une réunion publique qui a eu lieu à Torcy. Nous l'avons relevée.  
159 Et une question qui a émergé aussi de manière récurrente et sur laquelle nous avons été amenés à demander des  
160 précisions au maître d'ouvrage est la question sur les temps d'attente aux passages à niveau. Parce qu'il y avait des  
161 interrogations très fortes sur lesquelles les réponses ne paraissaient pas assez abouties. Donc, nous avons demandé  
162 au maître d'ouvrage, qui vous en parlera un peu tout à l'heure.

163 La deuxième partie des interrogations porte sur les impacts sur le cadre de vie des différentes hypothèses de  
164 raccordement. Là, pour le coup, si nous pouvons parler d'intensité d'inquiétudes et d'interrogations, c'est évidemment  
165 plus fort que les interrogations sur la question simplement de l'électrification. Puisque là, il y a une question  
166 évidemment d'infrastructure nouvelle à créer. Et donc, des perturbations fortement identifiées. Nous retrouvons des  
167 thématiques qui ont été identifiées tout à l'heure : le bruit lié à l'augmentation du trafic, la question du fret notamment,  
168 très présente sur toutes les petites communes de la vallée de la Dheune qui sont traversées par la voie ferrée, avec  
169 parfois, comme à Écuisses, des cahiers d'acteur. La mairie d'Écuisses a produit un cahier d'acteur, dans lequel elle  
170 signale notamment que certaines habitations sont à moins de 6 m de la voie ferrée, que donc l'augmentation du fret  
171 serait une perturbation considérable par rapport au cadre de vie. Même chose pour les vibrations. La question des  
172 emprises foncières sur les propriétés privées a été fortement indiquée. Toujours la commune d'Écuisses pointe dans  
173 son cahier d'acteur qu'il y aurait éventuellement une contradiction entre les orientations du PLUI et les emprises  
174 foncières sur les propriétés privées. Le morcellement du territoire également, puisque dans certains cas, selon les  
175 hypothèses, et notamment l'hypothèse du raccordement court, le morcellement du territoire est pointé comme une  
176 dépréciation considérable du cadre de vie par certaines communes.

177 Ensuite, il y a deux endroits où il y a vraiment eu des questions fortement relevées. La question des impacts sur  
178 certaines propriétés, avec des remblais et des impacts visuels forts. Tout cela a été longuement débattu lors de la  
179 visite de terrain qui a eu lieu sur la commune d'Écuisses et sur les sites de raccordement puisqu'ils ont eu une journée  
180 complète de visite, où il y avait environ 100 personnes. Et donc, ces questions-là ont été relevées avec beaucoup de  
181 force, notamment sur deux propriétés. Ce qui nous a conduits, avec le maître d'ouvrage, à refaire une visite de terrain  
182 très ciblée sur ces deux propriétés la semaine dernière. Là aussi, la question de la dépréciation patrimoniale est  
183 revenue. Et je dois signaler qu'il y a une association qui s'est créée dans le cadre de ce débat, qui s'appelle « Le  
184 collectif de défense de la vallée de la Dheune », qui s'est donné pour objectif de défendre les intérêts matériels,  
185 environnementaux, humains et moraux des riverains de la voie ferrée, notamment sur les localités de Torcy, Écuisses,  
186 Le Breuil, et Saint-Julien-sur-Dheune, mais également sur toute la traversée du projet.

187 Voilà sur les aspects cadre de vie, je passe la parole à Christine JEAN qui va parler des aspects environnementaux,  
188 sur l'environnement naturel.

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

190 Merci Isabelle. Je prends donc la suite. Sur les impacts effectivement sur l'environnement de l'électrification et du  
191 raccordement. Des éléments de satisfaction à noter, exprimés par le public. Il y en a un qui n'apparaît pas ici, mais qui  
192 a été un peu déjà dit, à savoir le fait que l'essentiel du projet, c'est la modernisation d'une infrastructure existante,  
193 donc considérée comme ayant moins d'impact que la création d'une infrastructure nouvelle, même s'il y a une partie  
194 raccordement qui, elle, est nouvelle. Et un autre aspect qui satisfait les personnes – manifestement, cela ne s'est pas  
195 démenti au cours de ce débat – est que le transport ferroviaire est perçu comme étant performant sur le plan  
196 environnemental, compte tenu de son impact sur le climat jugé positif et également sur la qualité de l'air. Donc, le  
197 climat, moins de gaz à effet de serre, la qualité de l'air, essentiellement liée à une diminution des émissions de  
198 particules fines.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

199 Il y a cependant deux bémols par rapport à ces éléments de satisfaction qui ont été relevés, à savoir un certain  
200 nombre de personnes ont considéré que le report modal attendu par le projet était relativement faible. Quand on est  
201 satisfait du report modal, les personnes s'expriment à la fois sur le voyageur et sur le fret, mais c'est tout de même  
202 avant tout sur le fret qu'il y a des attentes avec beaucoup d'expressions demandant qu'il y ait moins de camions sur  
203 les routes, et notamment sur la RCEA (Route Centre-Europe Atlantique). De ce point de vue, il y a tout de même  
204 quelques éléments qui ont été notés, à savoir que le report modal, tel qu'il était prévu par le maître d'ouvrage, dans  
205 une hypothèse prudente, restait relativement faible puisque seulement deux des 15 trains qui circuleraient par jour à  
206 l'avenir correspondraient à du report modal. L'objectif du fret étant plutôt d'éviter la région parisienne.

207 Un autre bémol. Cela n'a pas été extrêmement dit, mais cela a tout de même été pointé à une réunion à Torcy, le fait  
208 que lorsque l'on électrifieait, on avait de l'électricité d'origine nucléaire et que cela produisait des déchets nucléaires.  
209 J'ai oublié de dire aussi que parmi les éléments positifs, c'était le remplacement des locomotives diesel par des  
210 locomotives électriques, qui évidemment avaient également un effet positif. Les facteurs d'inquiétude ont beaucoup  
211 plus largement porté sur le paysage, avec notamment lors de la réunion à Santenay, la contradiction qui apparaissait  
212 avec le classement au patrimoine de l'UNESCO de 10 climats de Bourgogne. Et donc, les viticulteurs et les acteurs  
213 locaux sont extrêmement inquiets, notamment de l'impact que pourrait avoir la pose des mâts caténaires. Ils ont  
214 rappelé qu'ils faisaient des efforts depuis des années, avec des contraintes qui pesaient pour eux, pour supprimer les  
215 enseignes publicitaires, pour enterrer des poteaux électriques. Ils voyaient d'un mauvais œil arriver l'électrification et  
216 les mâts caténaires. Également un impact sur le paysage pointé au niveau du raccordement avec une expression très  
217 précise sur la crainte de la défiguration du secteur près de l'étang de Montaubry avec la création d'un viaduc. Puis,  
218 des expressions qui disent leur préférence pour un tunnel, qui est proposé dans le raccordement court, à un viaduc  
219 qui est proposé dans le raccordement long.

220 S'agissant de l'impact sur le patrimoine naturel, il y a eu à proprement parler sur la biodiversité, assez peu  
221 d'expressions, mais tout de même des interrogations sur l'impact sur la faune, la flore, sur les continuités  
222 hydrauliques. Ces éléments sont surtout apparus dans le cadre de la discussion sur le raccordement. Et également  
223 des demandes de comparaison entre les différents raccordements, y compris la solution portée par la CUCM pour la  
224 gare d'interconnexion. Et avec de ce point de vue-là aussi, comme l'a indiqué Isabelle BARTHE, des positions assez  
225 contrastées des acteurs notamment associatifs, comme la FNAUT, qui considère que certes le raccordement a des  
226 impacts, mais qu'ils sont limités et qu'au vu de l'intérêt du projet, ils considèrent ces impacts acceptables.

227 À l'inverse, une association qui, elle, s'est déplacée sur le terrain – pour ne pas la citer, France Nature Environnement  
228 Bourgogne – considère que les enjeux environnementaux dans le secteur du raccordement sont importants et qu'il y a  
229 lieu de réfléchir à des alternatives. Cette association s'interrogeant par ailleurs sur l'opportunité du raccordement.

230 Ensuite, l'impact sur l'agriculture et les communes rurales de la modernisation du raccordement. Là, il ne s'agit pas de  
231 parler d'une manière générale des impacts sur les activités économiques, mais bien des craintes qui se sont  
232 manifestées à l'occasion du débat. Et ce sont celles, en premier lieu, des agriculteurs et des viticulteurs. Nous  
233 revoyons les mêmes craintes qui se sont exprimées chez les riverains. Consommation des terres agricoles et de  
234 vignes : il faut savoir que dans le secteur du raccordement, il y a 60 hectares prévus d'emprise agricole, ce qui  
235 pénalise le territoire localement et les agriculteurs sont inquiets. Pour les vignes, du fait de l'électrification, les  
236 emprises seraient certainement moindres. Il y a tout de même une crainte, sachant qu'un hectare de vigne est difficile  
237 à compenser puisque, globalement, tout ce qui est en AOC est déjà cultivé. Morcellement des exploitations : quelques  
238 agriculteurs se sont plaints des atteintes fortes à leur exploitation, ce qui entrainerait en même temps la dévalorisation  
239 de l'exploitation. Sur la détérioration des dessertes, une interrogation sur la sécurité que poserait l'électrification si l'on  
240 fait passer de gros engins agricoles. Également des nuisances en phase chantier, avec une demande notamment, si  
241 le projet se fait, d'éviter la période des vendanges.

242 Et je terminerai en disant qu'il y a aussi une crainte de certaines municipalités, de communes rurales comme celle de  
243 Mesvres, qui craignent fortement la suppression de leur passage à niveau. Cette commune est très vexée que l'on  
244 dise que son passage à niveau est le plus dangereux des 90 qui existent entre Nevers et Le Creusot. Elles ont fait des  
245 efforts pour maintenir des commerces dans leur centre bourg et craignent fortement que la suppression ne génère  
246 des problèmes à ce sujet.

247 Pour terminer, quelques remarques qui sont transversales, que ce soit sur le cadre de vie, l'environnement et les  
248 activités agricoles et les communes. Il y a des frustrations assez récurrentes d'ailleurs. Ce sont les études jugées  
249 insuffisantes, puisqu'il n'y a pas d'études d'impact, étant donné que nous sommes à un stade très amont du projet. Et  
250 que, donc, le maître d'ouvrage a tendance à reporter aux études ultérieures les réponses qu'il pourrait apporter aux

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

251 inquiétudes. Également, la faible prise en compte de l'environnement dans le bilan socioéconomique. Et de la même  
252 manière un ressenti d'un déficit d'information et de concertation des riverains, des agriculteurs et des communes.

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

254 Tous ces éléments-là conduisent certains acteurs à remettre en cause l'opportunité du projet. Je pense notamment à  
255 l'association que j'ai citée tout à l'heure, l'association Codévad qui estime que le poids de ces inconvénients est  
256 supérieur aux avantages du projet.

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

258 Marc d'AUBREBY. Je vais vous parler un peu de la problématique de l'amélioration de Nevers – Dijon. Comme le  
259 maire en a beaucoup parlé, j'en parlerai très peu. Mais je voulais tout de même signaler que ce n'est pas qu'une  
260 affaire de Nevers. Nous avons bien senti que c'était une affaire de l'ensemble du Nivernais. Mais c'est revenu aussi  
261 ailleurs, du côté de Chalon-sur-Saône, que l'amélioration de la ligne et des conditions d'utilisation pour les voyageurs  
262 de la ligne paraissait très importante. D'autant plus importante qu'il y a un sentiment que les temps de trajet se  
263 dégradent actuellement. Et c'est tout de même ce qui est ressorti. Et une découverte, je crois, au niveau local, c'est  
264 que la régénération serait à financer localement sur une partie de la ligne, du fait qu'elle est classée en UIC 7, c'est-à-  
265 dire que les montants des péages ne sont pas suffisants pour permettre de dégager des montants d'investissement  
266 de régénération.

267 La question du Nevers – Dijon en 2 heures est revenue bien évidemment par différents acteurs, qu'il s'agisse  
268 d'ailleurs du maire de Nevers, qui en a reparlé tout à l'heure, de l'association spécifique sur le sujet, mais aussi du  
269 Conseil départemental et une réflexion, je crois, y compris du Conseil régional. Ce qui a amené le Conseil régional et  
270 SNCF Réseau à donner leur accord pour faire une étude un peu plus approfondie sur les améliorations possibles.  
271 Cette étude a fait l'objet d'un cahier des charges qui a été discuté entre les différents acteurs : SNCF Réseau, le  
272 Conseil régional, la Direction régionale de l'équipement, de l'aménagement et du logement, représentant l'État, la  
273 mairie de Nevers, mais qui regroupait à la fois, je crois, mairie et agglomération, le collectif « Nevers – Dijon en  
274 2 heures » et le Conseil départemental de la Nièvre. L'ensemble des parties prenantes s'est mis d'accord sur les  
275 points essentiels du cahier des charges de cette étude qui devrait comprendre un diagnostic détaillé, une recherche  
276 d'optimisation de l'exploitation, l'identification des points noirs et la recherche de pistes d'amélioration. Mais je n'en  
277 dirai pas plus puisque de toute façon SNCF Réseau vous présentera tout à l'heure les résultats de cette étude.

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

279 Je vais vous parler du fret. Cela commence par une question – je parle sous le contrôle de Michel NEUGNOT – qui  
280 n'est pas du tout innocente, comme vous le pensez bien : se demander si le fret est prioritaire, c'est se demander par  
281 quel bout on commence à prendre le projet. Mais le fait est que, au cours de toute une série de débats, la question du  
282 fret est venue comme une sorte d'arguments en disant : d'abord Centre Europe Atlantique, puisque c'est le titre du  
283 projet, renvoie au fret, et jusqu'aux ports maritimes. Ce qui est vrai. Deuxièmement – et c'est une deuxième remarque  
284 qui avait été faite, cela avait été exposé par le maître d'ouvrage et c'est parfaitement vrai –, l'idée de ce fret est de  
285 faire une liaison entre deux corridors ferroviaires européens, en gros orientés Nord – Sud, en faisant un petit échelon  
286 qui permet de passer de l'un à l'autre, et éventuellement d'ailleurs de faciliter des trafics qui viendraient d'Allemagne  
287 pour aller vers l'Espagne, par exemple. Troisièmement – c'est aussi à la fois un constat et un argument –, c'est de  
288 dire que la valeur actualisée nette de cette partie, si nous disons hypothèse 2 du CPER (Contrat de plan État /  
289 Région), est de 25 millions. Ceci était du domaine de l'argument, qui est vrai, mais à prendre pour tel. Si nous  
290 rentrons un peu plus dans le détail, ce qui s'est fait dans certains débats – il y a eu des ateliers spécialisés –, quand  
291 nous parlons de modalités techniques, pour un public non averti, c'est assez difficile à suivre, très clairement. Entre  
292 les charges à l'essieu, les longueurs de train, les fréquences, etc., c'est assez compliqué. Il y a des contraintes de  
293 pentes, des absences de variantes pour Nantes – Lyon. C'était intéressant d'ailleurs, parce que, y compris pour un  
294 public non averti, il y a eu toute une série de questions, quelques fois baroques.

295 Une dernière question qui, dans l'état actuel du projet, a eu une réponse comme quoi ce n'est pas prévu. C'était la  
296 question, cela a été évoqué notamment par Christine, disant : est-ce que cela permet un report modal ? Oui. Et  
297 d'autres disaient : est-ce que l'on pourrait mettre des camions sur des trains ? En l'état actuel du projet, non. Enfin,  
298 cela fait partie des points d'interrogation. Il y a des craintes liées à une augmentation du trafic. Là aussi, je serai bref,  
299 cela a été dit notamment par des riverains immédiats. Il faut savoir, ce n'est pas faux, qu'un train de fret fait davantage  
300 de vibrations et de bruit qu'un TER. Et cela a vraiment été signalé par beaucoup. Ce qui fait d'ailleurs que la fameuse  
301 hypothèse comme quoi il y aura 15 trains de fret... Actuellement, selon les tronçons c'est entre 3 par semaine et 3 par  
302 jour. Donc, tout de même une augmentation. Ce qui a servi d'ailleurs à chiffrer la valeur actuelle nette de 15 trains par



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

303 jour. Ceux qui sont riverains disent que cela fait beaucoup. Il y en a d'autres qui disent que, d'après eux, cela fera  
304 beaucoup plus dans 10 ou 20 ans. En réalité, c'est une hypothèse de calcul et il est vrai qu'il est assez difficile – et là,  
305 les débats n'ont pas permis d'y voir beaucoup plus clair – de savoir si c'est vraiment 15 et en combien de temps. C'est  
306 un scénario intermédiaire, nous a-t-on dit. Et enfin, il y a tout de même l'espoir d'un report modal, y compris local.  
307 Certains ont dit : « Vous savez, si nous voyons passer des trains de fret d'Allemagne en Espagne, qu'est-ce que nos  
308 territoires y gagneront ? » Question judicieuse. En fait, un certain nombre de personnes ont dit : « Si, quand même. Et  
309 même si ce n'est que 63 camions par jour qui sont supprimés des routes, ce qui n'est pas beaucoup par rapport au  
310 trafic de RCEA (Route Centre-Europe Atlantique), c'est tout de même déjà cela. »

311 Je m'arrête là.

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

313 Merci beaucoup. Pour compléter les propos sur le fret, il y a également une question de cohérence de ce volet qui a  
314 été posée, c'est-à-dire dans les questions de fret, savoir où en est le réseau : quel était le réseau avant, et après, la  
315 trajectoire proposée par la ligne ? C'est aussi une question qui est revenue souvent.

316 Moi, je vais vous parler très rapidement de trois choses : de la gare, de la halte d'interconnexion. Je vous rappelle que  
317 ce projet a des fonctionnalités et des aménagements différents. L'aménagement de la halte vise – je vous ai mis un  
318 petit récapitulatif que j'ai pris des descriptions du maître d'ouvrage – sert à interconnecter le TER et le TGV, à  
319 permettre aux personnes qui prennent le TER de descendre, de changer de quai, et de prendre le TGV via une halte  
320 à créer. Cette halte a été proposée de deux manières par le maître d'ouvrage. Ce dernier envisageait deux solutions  
321 d'aménagement : une halte de passage et une halte en impasse. Or, la particularité – et parfois, cela a été aussi un  
322 peu la difficulté de ce débat – est que la halte de passage, pour être réalisée, a besoin aussi du raccordement. D'où la  
323 superposition de deux aménagements, et donc de deux fonctionnalités, parce que le raccordement, lui, sert à autre  
324 chose par rapport à la halte. Cela a donc parfois un peu faussé le débat. La halte de passage est celle qui a été  
325 estimée par le maître d'ouvrage comme celle ayant l'impact environnemental le moins élevé par rapport aux autres. Et  
326 la halte en impasse a aussi un certain type de caractéristiques qui ont toujours été pointées par le maître d'ouvrage et  
327 que je vous ai résumées là dans le *slide*. Voilà la situation.

328 Qu'est-ce qui a émergé sur la halte ? Il y a deux types de questionnements qui ont émergé. Un qui a questionné la  
329 fonctionnalité, c'est-à-dire à quoi sert la halte ; et un autre qui a questionné les solutions d'aménagement. Si nous la  
330 faisons, comment la ferons-nous ?

331 Qu'est-ce qui est ressorti par rapport aux interrogations sur la fonctionnalité ? Ce que je vous dis là, je le répète, ne  
332 fige pas le débat et c'est ce que nous avons entendu jusque-là. Ce soir, demain, nous aurons peut-être plus de  
333 réponses du maître d'ouvrage ou d'autres types d'acteurs. Il ne faut donc pas croire que nous nous sommes arrêtés là  
334 en termes de questions. Il y a des questions qui ont reçu des réponses. D'autres, non. Et d'autres qui les recevront au  
335 cours de débat et après. Juste une petite précision. Donc, ce type de questionnement ne fige rien. Nous avons pointé  
336 un manque de clarté sur les TER concernés par la connexion. C'est-à-dire que le public ne voyait pas bien quels  
337 étaient les TER forcément concernés. Ils ont pointé aussi la nécessité de travailler sur les horaires et les  
338 cadencements pour rendre plus claire l'offre. Et la question de l'impact sur la gare de Montchanin à terme est  
339 revenue. Parce que la halte vise à déplacer ce que le maître d'ouvrage appelle *hub* de Montchanin au Creusot. Et le  
340 maître d'ouvrage a dit à plusieurs reprises qu'il n'y aura pas d'impact en termes de fermeture sur la gare de  
341 Montchanin à court terme. Une autre question qui est revenue est celle de l'articulation avec son accessibilité ; quel  
342 type de variantes d'aménagement ont été prises en compte par rapport à l'accessibilité physique aussi de la halte ? Et  
343 la question de personnel qui est revenue dans plusieurs types de débats, par exemple je pense aux débats que nous  
344 avons eus dans la gare ou dans des débats mobiles. C'est revenu souvent. Il y a aussi des éléments de satisfaction,  
345 c'est-à-dire qu'une partie du public était intéressée et regardait avec faveur à la mise en place de cette halte, parce  
346 que cela améliorerait les interconnexions, cela aurait un impact économique sur la zone de Coriolis qui devrait se  
347 développer selon les analyses de la CUCM. Et de manière générale, cela fluidifie, améliore, fait maillage en termes de  
348 mobilité, à l'échelle régionale. Ce sont les trois points positifs qui ont émergé par rapport à la halte.

349 Il y a aussi eu des interrogations sur les aménagements. Si cette halte va se faire, quelle solution devons-nous faire ?  
350 En passage, en impasse, etc. ? Et là, nous nous sommes rendu compte, grâce à ce débat aussi, même si cette  
351 alternative proposée par la CUCM avait déjà été présentée, que d'autres solutions avaient été présentées justement  
352 par la CUCM. Tout d'abord, il y a aussi des inquiétudes liées à l'impact environnemental, mais qui recoupent un peu la  
353 présentation qui a été faite par Mme BARTHE et Mme JEAN. Et le public, la plupart des participants lors des ateliers  
354 dédiés à cette question, a tout de même pointé un manque de prise en compte et d'études sur d'autres types de  
355 variantes, au-delà de celles proposées par la SNCF et par la CUCM. C'est-à-dire que la CUCM a fait une proposition



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

356 alternative de variante, mais d'autres participants ont dit : « Pourquoi ne pas faire la halte exactement là où les lignes  
357 se croisent ? », etc. Des premiers éléments de réponse ont été apportés par le maître d'ouvrage, mais qui a dit aussi :  
358 « Nous, nous avons retenu une hypothèse et c'est sur celle-là que nous avons travaillé. Cela n'empêche que nous,  
359 nous avons fait en sorte que la CUCM a pu présenter dans le détail son alternative. Et ce soir, et notamment demain,  
360 le maître d'ouvrage réagira de manière détaillée sur l'alternative proposée par la CUCM, qui présente un certain  
361 nombre de caractéristiques, parmi lesquels une rentabilité positive et une meilleure performance activité par rapport à  
362 celle proposée par le maître d'ouvrage. Mais je cite : ce n'est pas du tout des positions de la CPDP. Je reprends les  
363 éléments pointés par la CUCM. Il faut aussi dire que lors du débat, la présentation de la CUCM a été un peu critiquée  
364 sur deux points, c'est-à-dire qu'elle n'a pas retenu les mêmes hypothèses et critères adoptés par l'étude de la SNCF.  
365 Et un autre point faible était celui du fait qu'il manquait dans la proposition de la CUCM tout ce qui relève de l'impact  
366 environnemental. Nous avons très peu d'informations là-dessus. Mais tout cela sera peut-être complété si nous  
367 décidons de creuser un peu plus cette hypothèse-là. Voilà en ce qui concerne la halte.

368 Le raccordement, je vous le répète, est un aménagement qui répond à une fonctionnalité précise. Cette fonctionnalité  
369 est celle de mettre en relation le TGV venant de Strasbourg, et pouvoir permettre à ce TGV de se connecter à la ligne  
370 LGV Paris – Lyon. Donc Strasbourg – Lyon via ce nouvel itinéraire. Le raccordement à cette ligne a fait aussi l'objet  
371 d'interrogations, mais aussi d'appréciations. Là aussi, nous n'avons eu pas mal de remarques, de positionnements  
372 divers et variés sur cette question de raccordement. De manière générale, plusieurs types de réunions publiques,  
373 réunions thématiques ont pointé la question d'un aménagement trop coûteux par rapport à sa rentabilité, le manque  
374 de clarté, de données relatives au trafic voyageur, parfois même des données un peu différentes, un TGV qui passe  
375 par Le Creusot sans s'arrêter pour l'instant, des impacts sur la desserte de Mâcon et Chalon qui se voient un peu  
376 réduire leur desserte, le fait que cette fonctionnalité ne permettrait pas finalement un gain de temps très élevé, parce  
377 que le gain de temps escompté est de 8 minutes. Mais ces 8 minutes seraient « perdues », c'est-à-dire qu'elles  
378 seraient exploitées différemment en rajoutant des arrêts à Dijon. Donc, cela dépend après des points de vue dans  
379 lesquels on se situe. Et des financements européens qui sont incertains. Ce sont les interrogations les plus  
380 importantes. Certaines pourraient d'ores et déjà avoir des réponses. Mais il y a aussi des points positifs qui ont été  
381 soulevés par rapport à ce raccordement, notamment le renforcement de la desserte de Dijon, qui pourra un peu  
382 émerger, d'autant plus que c'est la nouvelle capitale de la région unifiée, et le fait que cela remplacerait la réalisation  
383 d'un projet beaucoup plus coûteux de la branche Sud du Rhin-Rhône. Voilà en ce qui concerne le raccordement.

384 Le dernier élément que je voulais voir avec vous est celui des coûts. Les coûts et le financement du projet sont  
385 revenus dans le débat de manière très transversale. Même si nous avons fait des réunions dédiées à cela. C'est  
386 quelque chose qui est revenu souvent. Là, je vous ai mis un récapitulatif des données brutes fournies par le maître  
387 d'ouvrage : un coût de 560 millions d'euros. 247 millions d'euros inscrits au CPER (Contrat de plan État / Région),  
388 dont 120 millions d'euros environ déjà identifiés. Avec une hypothèse de financement européen. Rentabilité  
389 globalement négative. Deux hypothèses prévues dans le CPER. Et un phasage des aménagements et des  
390 fonctionnalités qui fait débat, parce que cela a été l'objet de plusieurs types de remarques de la part des uns et des  
391 autres. C'est-à-dire que selon les différentes fonctionnalités d'aménagement, des acteurs considèrent qu'il faudrait  
392 donner la priorité à la régénération, à la modernisation, à l'électrification, et d'autres considèrent que nous devrions  
393 donner la priorité à d'autres types d'aménagement et donc de fonctionnalités.

394 Les principales interrogations qui ont émergé par rapport à cela sont un peu celles que nous vous avons listées.  
395 Donc, le manque de rentabilité positive globale de projets, peu de clarté sur la question des financeurs et de leur  
396 apport, un montage financier encore flou, des incertitudes sur les financements européens – à plusieurs reprises dans  
397 le débat, plusieurs participants ont dit : « Nous ne comprenons pas bien ce qui est éligible ou pas au financement  
398 européen » – un budget très réduit par rapport au coût d'une première phase, quelle que soit la phase, et un rapport  
399 coûts / rentabilité / prévision de trafic considéré peu avantageux par rapport à certaines fonctionnalités.

400 Ce sont les éléments qui sont ressortis jusque-là. Je vous répète, ce sont les choses que nous avons pu un peu  
401 pointer tout au long du débat. Mais certaines pourraient d'ores et déjà avoir des réponses. Nous nous arrêtons là pour  
402 cette petite restitution que nous vous avons faite. Nous considérons important de vous rendre compte de tout ce qui  
403 s'était dit. Si vous avez des questions sur ce que vous venez d'entendre, nous serons heureux de répondre aux  
404 choses qui ne sont pas claires. Sinon, nous allons passer tout de suite la parole au maître d'ouvrage pour qu'il nous  
405 explique un peu ce qu'il est ressorti de l'étude sur la régénération, et peut-être s'il souhaite un peu répondre aussi à  
406 certains questionnements liés aux coûts, à d'autres choses qui ont émergé, que nous avons. Bien évidemment, ce  
407 n'est pas nous qui allons vous empêcher d'apporter des réponses. Donc, sentez-vous libres d'intervenir aussi sur  
408 autre chose. Et bien évidemment ensuite le public pourra à tout moment réagir.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

409 Est-ce que déjà il y a des questions par rapport à la restitution que la CPDP a essayé de vous faire de la manière la  
410 plus exhaustive possible ? Comme d'habitude, cette réunion est entièrement enregistrée parce qu'il y aura un  
411 verbatim. Donc, n'oubliez pas de vous présenter lorsque quelqu'un vous donne un micro.

412 **Franco ORSI, président de la Chambre de commerce et d'industrie de la Nièvre**

413 C'est juste une remarque. Nous avons vu les interrogations et les incertitudes. J'espère qu'à un moment nous verrons  
414 les certitudes et les affirmations positives.

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

416 Oui, sauf que ce n'est pas la CPDP qui va les fournir, parce que je répète que nous n'avons aucun avis sur le projet.  
417 Nous avons juste rendu compte de ce qui s'est dit. Donc, ce n'est pas nous qui allons vous fournir des certitudes.  
418 C'est peut-être quelqu'un d'autre.

419 Oui ? Et M. FOURCADE ? Désormais, je commence à vous connaître par vos noms et prénoms. Mais présentez-vous  
420 tout de même pour le verbatim.

421 **André FOURCADE, Collectif « Nevers – Dijon en 2 heures »**

422 Je parlerai ici au nom du Collectif « Nevers – Dijon en 2 heures ». J'irai peut-être un peu plus loin. Je pourrai dire  
423 d'abord que le débat public, pour nous, a été riche, utile et productif. Parce qu'il a permis, je crois, à tous ceux qui sont  
424 venus ici et ailleurs de s'exprimer – c'est important –, mais aussi de s'écouter et d'entendre les avis des autres, et  
425 aussi effectivement de se confronter et de voir que, peut-être, nous faisons un peu évoluer nos positions en écoutant  
426 les uns et les autres. Et je crois que c'est tout de même un très bel exercice démocratique, dans un moment où la  
427 démocratie est largement chahutée par tout ce que vous entendez ici ou là. Je crois que c'est trois mois qui ont été  
428 intéressants, qui ont été porteurs, et en particulier qui ont permis d'obtenir un certain nombre d'informations que,  
429 jusqu'à maintenant, nous avions quelques difficultés à obtenir de manière un peu précise. Nous n'avons pas encore  
430 tout ce que nous voudrions. Mais je crois que nous avons fait un premier pas en avant, et ça, c'est tout de même  
431 important pour après prendre les bonnes décisions.

432 La question que je me pose maintenant... vous savez, pour faire rouler un train – j'étais encore dans le Nevers – Dijon  
433 tout à l'heure, j'ai fait l'aller-retour aujourd'hui – parfois il s'arrête parce qu'il y a un feu rouge. Aujourd'hui, par exemple  
434 sur la question de l'électrification que vous avez posée, Madame la Présidente, la question aujourd'hui est de savoir si  
435 nous avons des feux verts ou des feux rouges pour avancer par exemple sur l'électrification.

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

437 Attention tout de même à la Région.

438 **André FOURCADE, Collectif « Nevers – Dijon en 2 heures »**

439 Ce n'est pas un attentat. En tout cas, il n'est pas prémédité. Je m'excuse d'être un peu au-dessus de la région.

440 *Prise de parole hors micro (rires)*

441 Je voulais dire que pour faire rouler un train, je reprendrais cette image. Nous sommes en feu vert, nous sommes en  
442 feu orange ou nous sommes en feu rouge. Nous avons vu que, par exemple sur la question de l'électrification  
443 complète Nevers – Chagny, qui préoccupe tout de même beaucoup les Nivernais et les Neversois, mais aussi toutes  
444 les personnes au moins jusqu'au Creusot et autres, nous nous apercevons que s'il y a quelques feux rouges autour  
445 de la gare TGV d'un certain nombre de communes, sur la base d'un certain nombre d'intérêts locaux, nous nous  
446 apercevons quand nous « dépiautons » les 40 interventions, points de vue, expressions diverses, cahiers d'acteur et  
447 autres, que l'écrasante majorité est tout de même favorable à l'électrification complète. Par exemple, les CCI 58 et 71,  
448 les grands ports de l'Atlantique. Le projet a même réussi l'exploit de mettre d'accord le PCF et M. RETAILLEAU, que  
449 nous voyons beaucoup sur les écrans pour d'autres raisons, pour soutenir l'électrification complète en tant que  
450 président des Pays de Loire. Je ne citerai pas tous ceux qui sont d'accord. Même la ville de Chagny. Il y a tout de  
451 même un large accord, me semble-t-il, pour dire qu'il y a un feu vert pour avancer. Cela ne veut pas dire que le train  
452 va démarrer.

453 Et si nous regardons aussi un certain nombre d'autres choses, il y a aussi deux feux verts qui me paraissent  
454 extrêmement importants. C'est d'une part SNCF Mobilités, qui dit – vous l'avez lu comme moi – que la priorité est  
455 l'électrification complète, etc. Et en même temps SNCF Réseau qui nous a dit précédemment que c'était la seule  
456 hypothèse, dans les deux hypothèses, qui avait une rentabilité positive. Pour moi, nous avons tout de même un feu  
457 vert de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau et c'est tout de même extrêmement positif.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

458 J'essaierai de ne pas prendre trop de temps, parce que Madame la Présidente va me faire de gros yeux.

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

460 Oui, nous voudrions démarrer le débat après. Allez-y.

461 **André FOURCADE, Collectif « Nevers – Dijon en 2 heures »**

462 Ne sommes-nous pas dans le débat, là ?

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

464 Oui, oui. J'ai demandé des questions. Là, cela n'a pas l'air d'être une question, plutôt des affirmations. Mais tout a sa place dans le débat. Allez-y, et après nous passerons la parole.

466 **André FOURCADE, Collectif « Nevers – Dijon en 2 heures »**

467 Nous avons dit qu'il fallait tirer un peu le bilan du débat. Donc, ce n'est pas une surprise. Nous l'avons noté par écrit et nous le mettrons sur le site. En tant que collectif, nous demandons l'électrification complète entre Nevers et Chagny, parce que je crois que cela répond à l'intérêt général et cela dessert tous les territoires traversés. Cela favorise à la fois le trafic fret et le trafic voyageurs, je ne reviendrai pas dessus. Cela permet de demander des fonds européens, puisque là-dessus il y a des fonds fléchés. Et cela garantit une bonne utilisation de l'argent public, puisqu'effectivement la rentabilité, comme a dit SNCF Réseau, est positive.

473 Et nous demandons aussi, là non plus ce n'est pas une surprise, la réduction du temps de parcours à 2 heures, d'aller vers les 2 heures. Ce n'est pas demain matin. Que l'on ne nous fasse pas ce procès, puisqu'effectivement cela n'a pas été noté dans ce qui a été dit tout à l'heure. Vous disiez qu'il y avait un faible report modal de voyageurs. Par contre, comme nous n'avons pas calculé le report modal de voyageurs possible grâce à la réduction du temps de parcours, je crois que cela augmenterait peut-être le report modal en termes de voyageurs, qui n'était pas noté tout à l'heure. Puisqu'effectivement réduire le temps de parcours, à 2 heures par exemple, c'est être nettement plus rapide que la voiture. C'est donc faire un saut qualitatif en termes de report modal voyageurs – je dis bien – et cela permet de réduire tout ce qui est lié au trafic routier, insécurité, pollution, GES, etc.

481 Ce que je dirais pour terminer mon intervention, Madame la Présidente, c'est qu'effectivement maintenant que nous avons le feu vert, nous attendons que le train de la VFCEA. Nous attendons d'avoir des engagements de la région, du Conseil régional, de l'État, pour dire d'une part qu'il y a une décision de lancer l'opération, de poursuivre, l'électrification, Nevers – Dijon en 2 heures, et effectivement dans l'immédiat le respect des horaires et la qualité du service. Merci de votre patience.

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

487 Merci beaucoup. Votre position est très claire. Je prends une autre question. Puis nous passerons la parole à la présentation de l'étude de la régénération qui est beaucoup attendue. N'oubliez pas de vous présenter, Monsieur.

489 **François DIOT, responsable départemental du Parti Communiste**

490 J'ai une question sur le fret qui, pour nous, est l'enjeu majeur du dossier, puisque visiblement dans votre présentation il y a des doutes sur l'importance ou pas du report modal de marchandises, de la route vers le rail. Je voulais savoir sur quoi s'appuient ces doutes, puisque visiblement les ports de Nantes et Saint-Nazaire sont particulièrement intéressés par l'électrification. Et donc, cela dépend d'eux en fait. Il y a y compris les chiffres qui nous ont été donnés sur le report local. Nous parlons de 63 camions. Je vous laisse voir d'où viennent ces chiffres-là. En tout cas, je voulais savoir s'ils intègrent la possibilité de raccordement de tout un tas d'industries locales. Nous avons les aciéries d'Imphy aujourd'hui, dont les rouleaux d'acier sont « trimballés » par la route, qui sont sur la ligne. Il y a la BSMAT<sup>1</sup> qui est quasiment... enfin, les emprises existent pour être raccordées. Il y a tout un tas d'entreprises dans la Nièvre, donc ailleurs sans doute, qui pourraient être raccordées, ce qui pourrait sensiblement augmenter le report modal, même localement.

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

501 Merci. En effet, cette question des embranchements est revenue souvent, mais le maître d'ouvrage vous répondra tout à l'heure sur cette question d'où vous reprenez les chiffres, etc. Sur cela, vous recevrez votre réponse.

<sup>1</sup> NDLR : 15ème base de soutien du matériel (BSMAT) de Fourchambault près de Nevers, acheté en 2014 par le groupe Renault Trucks pour y pérenniser une activité industrielle de maintenance et de fabrication de pièces pour des véhicules militaires



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

503 Il y avait une dernière question. Non ? Après ? C'est comme vous voulez.

504 **Jean-Paul PINOT, président de l'Association pour la promotion de la Voie ferrée Centre Europe Atlantique**

505 Juste dans le sens de ce que vient de dire François DIOT, je viens d'une réunion à Vierzon, avec les responsables du  
506 port de Nantes et du port sec de Vierzon. J'avoue sincèrement qu'ils sont dans l'attente de l'électrification et qu'ils  
507 attendent que ça roule. La question est là. Et aujourd'hui, le port de Nantes Saint-Nazaire, c'est 30 millions de tonnes  
508 de fret par an, c'est 1 million aujourd'hui sur la partie Nantes – Vierzon, en gros. Ils attendent la suite.

509 Ce que je voulais dire, au-delà de cette information, c'est que dans la présentation qui a été faite, je trouve que – nous  
510 sommes des Bourguignons – nous peinons à passer les frontières et à franchir les haies. Je le dis tranquillement,  
511 mais tout de même. Nous regardons bien notre nombril, nous le trouvons bien joli, et il ne faut pas trop y toucher.  
512 Parce que la dimension de cette transversale, interrégionale, comme nationale, européenne, voire mondiale,  
513 n'apparaît absolument pas dans ce qui a été présenté. Je pense que c'est quelque chose qui manque dans cette  
514 présentation, parce qu'il n'y a pas que les liaisons interrégionales. Il y a les liaisons interrégionales. Il y a les liaisons  
515 avec l'Europe dans sa globalité. Et il y a les enjeux aussi écologiques mondiaux, puisque le fret qui, aujourd'hui,  
516 monte en haut de la Mer du Nord pourrait très bien être débarqué chez nous et partir par là. Donc, il y a tout de même  
517 des enjeux qui n'apparaissent pas du tout.

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

519 Merci. Je pense que cela a été pointé lorsque M. HOESTLANDT a évoqué un peu le titre du projet, donc aussi a  
520 mobilisé l'échelle européenne qui connote surtout... c'est une échelle qui est beaucoup plus reliée au volet fret du  
521 projet. Donc, si c'est apparu peu dans la présentation, c'est aussi parce que dans le débat cet argument-là, cette  
522 échelle-là est apparue un peu moins. Nous, nous n'avons fait qu'enregistrer la manière dont c'est apparu dans les  
523 débats. Ce n'est pas notre point de vue, mais c'est tout de même quelque chose qui a été pointé.

524 Je pense qu'il est temps de s'attaquer aux questions qui vous intéressent beaucoup ici dans la Nièvre, celle de la  
525 régénération. Qu'est-ce que donne cette première étude complémentaire sur la régénération ? Je voudrais juste en  
526 profiter pour dire que le maître d'ouvrage a tout de même réalisé cette étude dans un délai très contraint avec la  
527 CPDP qui était là pour dire qu'il fallait faire avec un cahier des charges validé par nous. Nous leur avons mis un peu  
528 de pression. Je voudrais donc reconnaître cela et vous féliciter pour l'avoir fait dans un délai très serré, avoir répondu  
529 positivement à quelque chose qui a émergé dans le débat. C'est très important. Je vous passe la parole avec plaisir.

530 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

531 Juste pour vous remercier d'avoir été sensible à ce travail et pour la qualité du travail fourni pour la restitution  
532 aujourd'hui. Cela doit être pris comme étant des éléments au stade d'étude préliminaire. Les chiffres que nous vous  
533 annoncerons ne sont pas des chiffres contractuels. Il est fondamentalement important que tout le monde retienne  
534 cette idée-là, que nous ne contractualisons rien sur la base des chiffres qui vont vous être présentés. Néanmoins, cela  
535 nous donne quelques orientations en particulier sur cette problématique de la réduction du temps de parcours, parce  
536 que c'est cela qui nous a le plus préoccupé. Et bien entendu, l'identification des investissements susceptibles d'être  
537 faits sur cette ligne, afin d'y arriver.

538 Donc, c'était un travail assez dur, qui nous a pris beaucoup de temps, qui a occupé beaucoup de personnes le samedi  
539 et le dimanche. Nous avons essayé de vous faire ce retour le vendredi, comme nous nous sommes engagés à le  
540 faire. Dans la restitution globale, je crois qu'il y a quelques questions qui n'ont pas trouvé de réponses, ou des  
541 réponses seront complétées par la suite. M. Laurent MAZZUCHELLI se fait un plaisir de vous faire cette première  
542 restitution.

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

544 La présentation de cette expertise complémentaire sur la réfection de la voie, nous l'avons développée suivant le  
545 cahier des charges tel qu'il a été présenté tout à l'heure. Tout d'abord, un petit rappel sur le contexte et le cahier des  
546 charges. Le premier chapitre sur le diagnostic de la voie, ensuite les éléments d'optimisation de l'exploitation de la  
547 ligne, l'identification des points durs sur cette ligne, puis l'amélioration des performances de la ligne dans ces  
548 emprises. Et à la fin une synthèse.

549 Sur le contexte, je ne m'étendrai pas, puisque Madame la Présidente en a parlé. Simplement pour dire que le maître  
550 d'ouvrage, par sa déclaration du 10 février 2017, s'est engagé à apporter les résultats de cette étude avant la fin du  
551 débat, donc avant le 20 mars. Du coup, nous l'avons fait avec une semaine d'avance.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

552 Sur le cahier des charges tout d'abord, le diagnostic de la ligne. Un point sur l'état des lieux de la ligne existante entre  
553 Nevers et Chagny, l'identification des différents éléments constitutifs de l'infrastructure. Sur l'optimisation de  
554 l'exploitation, les temps de parcours et les contraintes d'exploitation qui sont liées à ces temps de parcours. Les pistes  
555 d'optimisation dans sa configuration actuelle, l'identification des points noirs avec les réductions de vitesse locales de  
556 la ligne qui existent, les propositions de résorption. Et le dernier point sur l'amélioration des performances de la ligne  
557 dans ses emprises. Et donc, quelles sont les pistes d'amélioration de la vitesse à emprise constante.

558 Sur le diagnostic tout d'abord, les principales caractéristiques. La géométrie de la ligne : c'est une ligne avec  
559 beaucoup de courbes à rayon très serré. Il y a 300 courbes sur un linéaire cumulé de 50 % de sa longueur, donc sur  
560 80 km. C'est tout de même un élément dimensionnant pour définir sa vitesse de conception. Par contre, les pentes et  
561 les rampes, les valeurs sont inférieures aux valeurs limites acceptables. Donc, il n'y a pas vraiment d'impact sur les  
562 temps de parcours.

563 Concernant l'armement, notamment les principaux composants, ce sont essentiellement des rails de type U50, donc  
564 en longs rails soudés. Et des traverses en béton. Il subsiste pour autant sur certains secteurs encore des traverses en  
565 bois, mais principalement ce sont des traverses béton. Puis, la date de pose de ces constituants principaux s'est faite  
566 entre 1950 et 2016.

567 Les ouvrages : il y a beaucoup d'ouvrages. Il y a 600 ouvrages. 35 ponts-routes, 3 passerelles, 120 ponts-rails,  
568 365 petits ouvrages hydrauliques de toute sorte, 85 murs de soutènement, puis le tunnel du Creusot qui fait 930 m.  
569 90 passages à niveau avec des situations différentes. Il y a 61 passages à niveau automatiques, 9 passages à niveau  
570 sans barrière avec croix de saint André. Il y a 11 passages à niveau privés avec des barrières, 6 passages à niveau  
571 piétons et 3 passages à niveau publics pour voitures avec barrières gardées. La conclusion de tout cela est que l'état  
572 de la ligne est considéré comme bon.

573 Sur la suite de ce diagnostic, pour rappel, sachant que c'est une illustration que nous avons souvent montrée lors des  
574 réunions publiques, cela permet de voir un peu les différentes vitesses de conception. Nous voyons bien qu'elles  
575 varient au fil des 160 km de la ligne, avec certains points vraiment réduits ponctuellement. Ces vitesses de conception  
576 se situent entre 60 et 140 km. Puis, ces différences sont dues à sa sinuosité, comme je l'ai dit tout à l'heure. Et ces  
577 vitesses sont calculées en fonction des éléments constitutifs de la géométrie que nous avons vus précédemment.

578 Le deuxième point concerne l'optimisation de l'exploitation. C'est assez intéressant de prendre un peu de temps sur  
579 ces éléments qui permettent de travailler l'exploitation. Tout d'abord, pour rappel, les meilleurs temps de parcours.  
580 Pour le service annuel 2016 précédent, les meilleurs temps de parcours se situaient entre 2 h 17 et 2 h 20.  
581 Aujourd'hui, service annuel 2017, entre 2 h 22 et 2 h 25. Et toujours en desservant les 8 gares : Beaune, Montchanin,  
582 Le Creusot Ville, Étang-sur-Aroux, Luzy, Cercy-la-Tour, Decize et Imphy.

583 Les marges horaires de tracé. Toute circulation s'inscrit dans un sillon horaire qui comprend un certain nombre de  
584 paramètres. Tout d'abord, c'est le temps de marche et de stationnement du train. C'est le premier point, le plus  
585 important. Le deuxième, c'est une marge dite de régularité qui permet de couvrir les aléas de circulation. Puis, le  
586 troisième, c'est une marge de temps supplémentaire qui permet de couvrir des aléas supplémentaires,  
587 éventuellement des limitations temporaires de vitesse. Donc, il y a un temps qui est pris. Dans la présentation, je me  
588 suis plutôt arrêté sur ce temps supplémentaire, puisqu'il y a un certain nombre de minutes qui existent suivant  
589 la section de la ligne. Tout d'abord, sur la ligne Paris – Lyon – Marseille, qui est empruntée pour rejoindre Dijon, il y a un  
590 temps supplémentaire entre 4 et 6,5 minutes suivant le sens du train. Et ce temps supplémentaire est lié à la densité  
591 de circulation sur cette ligne fortement circulée. Sur la section entre Nevers et Chagny, donc la voie ferrée qui nous  
592 intéresse, il y a un temps supplémentaire entre 1,5 et 4,5 minutes sur les liaisons Tours – Dijon. Donc, sur les  
593 4 liaisons par jour, 2 allers-retours par jour, il y a cette marge supplémentaire. Par contre, il n'y en a pas sur la ligne  
594 pour les 13 autres trains qui circulent entre Nevers et Dijon.

595 La conclusion de cette marge horaire de tracé est qu'il y a du potentiel, entre 1 et 4 minutes, pour ces 4 TER en  
596 origine Tours et destination Dijon. Et inversement.

597 Le deuxième point qui a été regardé est l'effet sur l'électrification. Nous en avons souvent parlé lors des réunions  
598 publiques. Et c'est vrai que, depuis le début, même si nous reconnaissons qu'il y avait un potentiel, cela n'a pas été  
599 pris en compte dans nos études, parce que ce potentiel est assez limité. Pour autant, nous avons regardé quel était  
600 un peu précisément ce gain de temps possible. Sur une même politique d'arrêt et avec une même vitesse de ligne,  
601 l'effet de l'électrification permet des accélérations plus rapides et des décélérations plus courtes des trains de l'ordre  
602 de 10 à 15 secondes par arrêt. Il y a 8 arrêts sur la ligne. Cela fait un gain de temps de 1 à 2 minutes possible.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

603 Le troisième effet est l'évolution de la politique d'arrêt. Nous avons fait une simulation de tracé horaire avec moins  
604 d'arrêts. Si nous faisons l'exercice de simulation avec seulement 3 arrêts, à Beaune, Montchanin et Le Creusot Ville,  
605 nous arrivons à tracer un temps de parcours des trains en 2 h 04. Si nous rajoutons un arrêt, par exemple à Decize,  
606 donc 4 arrêts, nous arrivons à un temps de parcours de 2 h 06. Pour autant, cela traite de la politique de l'arrêt et  
607 donc c'est une décision de l'autorité organisatrice des transports.

608 Concernant l'identification des points noirs, pas de scoop, puisque depuis le début, c'est toujours ces deux points durs  
609 que nous présentons lors de nos réunions. Le premier se situe à Banlay. Il y a une réduction de vitesse de 100 km/h  
610 au lieu de 125 km/h due à un défaut de tracé sur à peu près 600 m de la voie. Le coût de la réparation, c'est environ  
611 600 000 euros. Et l'effet temps est assez limité. Il est inférieur à 1 minute. Le deuxième, c'est le passage à niveau de  
612 Mesvres, qui est une limitation de 40 km/h au lieu de 120. Donc, c'est assez important. Les raisons, c'est la sécurité  
613 des circulations au passage des convois exceptionnels, donc, sécurité à la fois pour les trains, mais également pour  
614 les véhicules. Le coût de la suppression de ce point noir par la construction d'un ouvrage, donc supprimer le passage  
615 à niveau, est de 5,3 millions d'euros. Puis, il y a un effet temps qui est important, qui est de 3 minutes.

616 Le deuxième sujet concernant l'identification des points noirs, c'est les limitations de vitesse potentielles à moyen  
617 terme, c'est-à-dire : si nous ne faisons rien, que se passe-t-il ? Il y a un certain nombre de zones qui ont été  
618 préidentifiées lors de visites de terrain. Annuellement, SNCF Réseau fait des visites de terrain pour vérifier l'état de la  
619 ligne. Et sur la ligne, il y a un certain nombre de travaux qu'il faudra réaliser pour éviter que les secteurs se dégradent.  
620 Donc, nous vous avons présenté la liste de ces différents travaux, et quelles sont les années envisagées pour les  
621 prendre en compte. Nous voyons qu'il y a un renouvellement de voies qui se situe sur 6, 7 km, pour un montant  
622 estimé à 2,7 millions d'euros. Et en 2019, il y a un certain nombre de travaux également qu'il faut engager pour  
623 maintenir la ligne sans ses performances actuelles. Si nous additionnons l'ensemble de ces estimations à dire  
624 d'experts, nous arrivons à un montant de l'ordre de 10 millions.

625 Quelle est la stratégie d'investissement de SNCF Réseau pour traiter ces points noirs ? Pour la période de 2017 –  
626 2018, donc ce qui est en cours, 6 millions sont investis sur la ligne pour la maintenir en état de performance. Et pour  
627 la période 2019 – 2021, il y a, à l'issue d'un premier diagnostic terrain qui a été fait, un certain nombre de travaux qu'il  
628 faut engager : régénération de murs dans le tunnel, remplacement de dalots<sup>2</sup>, confortement de remblais... enfin, des  
629 travaux de toute sorte et de la régénération de voies. Nous voyons que sur la période 2019 et 2021, il y a des travaux  
630 assez importants. Toutefois, une expertise complémentaire sera menée par SNCF Réseau. Là, elle vient d'être  
631 engagée. Avec un rendu qui est attendu à l'été 2017 pour affiner un peu tous ces points et valider la nature réelle des  
632 travaux engagés, parce que dans le premier diagnostic qui est réalisé, l'investigation se fait sur un linéaire de voie un  
633 peu élargi. Et ensuite, il y a une confirmation qui permet d'affiner les travaux réellement engagés.

634 Concernant l'amélioration des performances, tout en restant dans les emprises de la ligne pour éviter de sortir de  
635 l'espace ferroviaire et d'avoir la nécessité d'acheter des terrains, l'idée a été de regarder quelles étaient les  
636 possibilités pour gagner un peu de temps. Le principe est d'amener les caractéristiques de la ligne aux valeurs limites  
637 possibles. Nous faisons un calcul sur la base d'une catégorie de trains définie. Donc, des trains type AGC et X72 000.  
638 Ensuite, il y a un lissage des différentes vitesses qui est fait. C'est nécessaire pour une question de confort des  
639 voyageurs. Puis, nous élaborons un graphique de circulation, de temps de trajet sur un itinéraire donné. Donc, les  
640 éléments qui ont été pris en compte : tout d'abord le respect du tracé – nous ne modifions pas l'axe de la voie ferrée.  
641 Ensuite, nous agissons sur le dévers dans les courbes. Donc, nous augmentons un peu le dévers pour permettre au  
642 train d'avoir un peu plus de vitesse. Mais nous sommes limités, parce que sinon il y a un inconfort pour les voyageurs  
643 et ce n'est donc pas possible. Il y a une certaine limite à respecter. Il faut prendre en compte également le  
644 remplacement d'un certain nombre d'ouvrages, notamment des tabliers métalliques, et la modification de la  
645 signalisation, comme l'annonce au passage à niveau, puisque si nous modifions la voie, il faut reprendre ces  
646 dispositifs d'annonce.

647 Donc, il y a un travail qui se fait par section sur la ligne. Par exemple, sur la section entre Nevers – Imphy –  
648 Decize, etc. Une décomposition est faite et a permis d'aboutir à un résultat pour la voie 1. La voie 1 est la voie qui fait  
649 Nevers – Dijon. Un gain de temps potentiel de 4 minutes et 33 secondes. Et sur la voie 2, dans le sens Dijon –  
650 Nevers, ce gain de temps serait de 3 minutes et 53 secondes. Nous avons regardé également les montants qui sont  
651 associés à ces travaux. Pour faire un relèvement de vitesse sur 145 km, puisque toute la ligne n'a pas été étudiée,  
652 puisque certains secteurs d'alignement droit, il n'y a pas besoin de modifier quoi que ce soit. C'est pour cela que le  
653 relèvement de vitesse ne se ferait que sur 145 km, par rapport aux 161 km de la ligne. Et donc, l'évaluation financière

<sup>2</sup> Le dalot, en génie civil, désigne un petit canal recouvert d'une dalle (caniveau ou ouvrage hydraulique semi-enterré), placé sous les remblais des routes ou des voies ferrées.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

654 pour ces 145 km se monte à 363 millions d'euros. Pour votre information, la régénération complète de la ligne, donc  
655 sur les 161 km, coûterait de l'ordre de 400 millions d'euros.

656 Voilà une synthèse de tout ce qui vient d'être dit. Rappel de la situation actuelle, service annuel 2017 : 2 h 22, 2 h 25.  
657 La première des actions est de maintenir la ligne, comme j'ai indiqué. Il faut s'assurer que cette ligne conserve ses  
658 performances actuelles, donc de la régénération ponctuelle de l'infrastructure est nécessaire pour éviter l'apparition  
659 de nouveaux ralentissements. Cela permet de maintenir les temps de parcours. Le besoin estimé sur la base  
660 d'inspection de terrains, c'est une étude que nous produirons d'ici l'été 2017. La suppression des points durs : nous  
661 avons vu les deux points durs, au Banlay et à Mesvres au passage à niveau. Cela permettrait d'avoir un retour aux  
662 performances nominales de l'infrastructure avec un gain d'environ 3 à 4 minutes. Le coût des travaux pour ces deux  
663 points durs est évalué à 6 millions d'euros.

664 Le deuxième effet, c'est comment l'améliorer. Tout d'abord, par l'infrastructure, l'effet de l'électrification. Donc, un gain  
665 potentiel de 1 à 2 minutes, avec un coût de 203 millions d'euros. Ça, ce sont les coûts qui sont annoncés depuis le  
666 début du débat public, donc qui sont issus des études préliminaires qui ont été faites par SNCF Réseau. La deuxième  
667 action, c'est le relèvement de la vitesse dans ces emprises, avec un gain potentiel jusqu'à 4 minutes, mais un coût  
668 relativement important. 400 millions d'euros environ. Donc, c'est à peu près 100 millions la minute. Puis, le deuxième  
669 effet pour améliorer le temps de parcours est l'évolution de l'exploitation, avec la mise en place de liaisons rapides par  
670 des trains qui marqueraient un peu moins d'arrêts et un gain potentiel du quart d'heure, puisque tout à l'heure nous  
671 avons vu que c'était entre 2 h 04 et 2 h 06. Pas d'investissements à prévoir pour l'infrastructure. Par contre, il y a un  
672 coût d'exploitation supplémentaire de ces trains qu'il faut évaluer.

673 Voilà pour cette synthèse de l'étude de la voie. Je pense que nous faisons peut-être un petit temps d'arrêt avant de...

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

675 Merci pour cette première explication. Est-ce qu'il y a déjà des réactions, des questions, des interventions ? Est-ce  
676 que déjà tout est clair dans ce qui vous a été présenté ? Est-ce qu'il y a des choses qui ne sont pas claires, sur  
677 lesquelles vous voulez des éclaircissements ? Est-ce que tout est clair dans la synthèse de l'étude qui vient d'être  
678 présentée ?

679 Nous vous passons un micro, n'oubliez pas de vous présenter toujours pour le verbatim.

680 **Patrice JOLY, Président du Conseil départemental**

681 Bonsoir. Une question par rapport aux différentes tranches de travaux sur le linéaire réalisé. Vous avez indiqué qu'il y  
682 avait 4 minutes 30 de gain de temps possible. Mais j'ai surtout noté sur les 7 ou 8 tranches de travaux sur ce linéaire,  
683 3 tranches significatives qui, sur les 4 minutes 30 représentent au moins 3 minutes. Quel est le coût ? Je crois que  
684 c'est Le Creusot – Luzy – Beaune. Ou je me suis peut-être trompé. Il y a vraiment trois endroits où il y a eu gain de  
685 temps significatif. Quel est le budget global par rapport à ces 363 millions que vous nous annoncez ?

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

687 Pour le calcul, nous avons décomposé les gains de temps par section. Mais ensuite, le montant des travaux est  
688 estimé sur la globalité. Donc, j'ai du mal à vous apporter la réponse précise sur le coût de telle ou telle section.  
689 Benoit MAILLARD, qui a travaillé sur l'étude, va apporter quelques compléments.

690 **Benoit MAILLARD, SNCF Réseau**

691 Le coût pour les trois zones est d'à peu près 200 millions d'euros. Donc, la moitié qui ferait les trois quarts du gain de  
692 temps.

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

694 Merci. Est-ce qu'il y a d'autres questions ? Non ? D'autres interrogations, des demandes d'éclaircissements ? Les  
695 acteurs divers et variés qui ont participé au cahier des charges ?

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

697 J'ai une question. L'hypothèse de train TER qui gagnerait du temps est-elle compatible avec l'hypothèse qu'il y aurait  
698 demain ou après-demain de 15 trains de fret qui, eux, vont plus lentement ? Et un train ne double pas un autre train.  
699 Est-ce que l'hypothèse d'accélérer permettrait, s'il y a 15 trains de fret, de maintenir le nombre de TER actuel ? Pas  
700 d'en rajouter, mais d'avoir le même nombre qui irait plus vite et qui glisserait entre les sillons de fret.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

701 **Benoit MAILLARD, SNCF Réseau**

702 Nous, nous avons traité au regard de la capacité du réseau à permettre à un train fret d'aller de Dijon à Nevers dans  
703 le meilleur temps possible. Lorsque nous traiterons avec l'apport des trains fret, en fait c'est un exercice que nous  
704 résoudrons en temps réel à ce moment-là pour essayer d'analyser le sillon fret et de le faire passer. Et au même  
705 moment, regarder comment nous pouvons faire passer le sillon voyageur. Mais il est bien entendu – il faut bien retenir  
706 que c'est le voyageur qui passe en priorité – que si la demande du fret est de passer au même moment que le  
707 voyageur, nous serons confrontés à une problématique de capacité d'exploitation à ce moment-là, et cela ne sera pas  
708 facile. Néanmoins, le réseau le permettra.

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

710 Merci beaucoup. Oui ?

711 **François KARINTHI, Conseil départemental**

712 Juste pour compléter la question, je vais la reformuler un peu différemment : y a-t-il aujourd'hui la place pour rajouter  
713 1, 2 trains en 2 h 00 ou 2 h 06, comme dans l'équation que vous avez indiquée aujourd'hui, sans remettre en cause la  
714 desserte actuelle ? Sans supprimer la desserte des territoires qui sont entre Nevers et Dijon aujourd'hui, rajouter des  
715 trains qui soient plus directs de manière à ouvrir cette possibilité en plus de l'offre actuelle.

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

717 M. NEUGNOT, vous pouvez apporter des éléments de réponse.

718 **Michel NEUGNOT, vice-président région Bourgogne-Franche-Comté**

719 Ce que je vous propose... je joue le jeu totalement du débat public, intégrant l'ensemble des demandes qui ont été  
720 faites, des expressions. Dans la voiture, en venant de Dijon, j'ai fait un PowerPoint que je présenterai tout à l'heure,  
721 avec des propositions concrètes. Donc, je ne veux pas émettre, parce que j'ai des corrections à apporter par rapport  
722 à ce qui a été dit, par rapport au ressenti. Et j'ai des propositions à faire.

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

724 Merci beaucoup, M. NEUGNOT. Entre-temps, peut-être que quelqu'un réfléchit sur cette question, sur la restitution. Il  
725 y avait une question sur le fret qui avait été posée tout à l'heure, nous l'avions rapportée après. Les critères, comment  
726 arriver à un calcul de 63 camions de report de la route vers le rail ?

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

728 Ce report modal a été calculé au cours des études de trafic et socioéconomiques qui ont été faites en fin  
729 d'année 2016. Dans ce calcul, sur la base d'une hypothèse moyenne de 15 trains par jour qui circuleraient sur la  
730 ligne, dans ces 15 trains il y a un certain nombre de trains qui concernent des trains de marchandises plutôt nationaux  
731 et des trains qui sont issus des corridors, notamment le corridor Atlantique. Nous sommes toujours sur des  
732 hypothèses quand nous faisons un calcul. Nous avons évalué qu'avec l'électrification de la ligne, la possibilité de faire  
733 circuler un certain nombre de ces trains par l'axe VFCEA, il y aurait un intérêt du ferroviaire par rapport à du transport  
734 camion. Et cet intérêt est calculé sur la base d'une méthodologie assez précise – j'en parlerai d'ailleurs tout à l'heure.  
735 Il a fait ressortir que sur cette quinzaine de trains, il y en aurait deux qui seraient finalement des trains de  
736 marchandises issus aujourd'hui de transports routiers. Le bureau d'étude a estimé qu'il y en aurait deux. Et donc,  
737 dans ces deux camions, après ils font un calcul par rapport aux camions routiers qui circulent – tout cela est bien  
738 normé – et ils arrivent précisément à 63 camions qui n'emprunteraient pas les routes, mais qui seraient basculés sur  
739 le transport de marchandises. Mais tout cela, ce sont des hypothèses, il faut espérer que ce soit plus. Mais il faut bien  
740 partir sur une base et c'est donc sur cette base que ces 63 camions par jour ont été ressortis.

741 **Benoit MAILLARD, SNCF Réseau**

742 Je voudrais compléter. Il y a les hypothèses sur lesquelles nous avons calculé aujourd'hui. Il y a aussi ce que les  
743 industriels locaux feront et qui sera porté et intégré dans l'étude d'impact que nous réaliserons par la suite, qui nous  
744 permettra de réactualiser l'étude socioéconomique. Et c'est là où ce que vous dites est vrai. C'est que dans  
745 l'hypothèse où il y ait un certain nombre d'industriels qui voudraient se raccorder à la ligne, ils sont les bienvenus. Le  
746 tout est que pendant la phase qui va nous conduire à l'étude APV, aussi à l'enquête publique, il faut que ces  
747 industriels se prononcent et identifient leur projet pour que nous les intégrions dans l'étude d'impact, ce qui nous  
748 permettra de partir sur de nouvelles hypothèses, encore plus actualisées, mais surtout plus réelles, puisque les



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

749 projets avanceront en temps masqué. C'est un élément important et c'est là où l'apport du territoire est  
750 fondamentalement important pour la réussite de ce projet, et donc aussi pour le rendre économiquement viable.

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

752 Merci. S'il n'y a pas d'autres questions sur la question de la régénération... Oui ? Allez-y.

753 **André FOURCADE, Collectif « Nevers – Dijon en 2 heures »**

754 Je m'excuse pour le Président que je vais heurter. Deux choses tout de même. Là, nous prenons connaissance de  
755 l'étude, donc il faudra peut-être regarder un peu dans le détail ce qu'il y a dedans, si nous validons tout ce qui est dit  
756 ou pas. Je pense que c'est tout de même un travail qui devra être fait. Je ne me sens pas la capacité, sur une étude  
757 qui est projetée là tout de suite, de dire si effectivement il y a des marges de manœuvre, si nous la prenons tel quel, si  
758 nous pouvons l'avoir un peu autrement. En particulier, il y a la question des marches tendues. Je ne vois pas  
759 apparaître la question. Il a été dit à différents endroits que ces trains Nevers – Dijon n'étaient pas en marche tendue.  
760 Donc, il y a effectivement la marche habituelle de quelques minutes au 100 km, mais on nous a dit qu'il y ait d'autres  
761 marches. Donc, là, il y a tout de même des précisions.

762 Deuxièmement, si nous comparons les sommes qui sont annoncées, il faudrait regarder tout cela dans le détail. Mais  
763 par exemple, le coût des 5 km du raccordement TGV – TER, c'est du même ordre, pour gagner à peu près le même  
764 nombre de minutes, 2 ou 3 minutes. Donc, il faut aussi comparer ce qui est comparable pour voir ce qui est  
765 acceptable, pas acceptable, ce qui peut être phasé.

766 Le troisième point est que nous voyons tout de même qu'il est prévu une régénération, donc refaire la voie entre  
767 Chagny et Montchanin autour de 2021, vers la fin du CPER ou le début du suivant, si j'ai bien compris. Nous nous  
768 donnons tout de même à un moment donné les moyens de dire : « Nous ferons un certain nombre de choses pour  
769 rentrer dans l'épure, qui est raccordement TGV – TER, et effectivement électrification Chagny – Montchanin. » La  
770 question qui est posée est tout de même de savoir si les dés ne sont pas déjà jetés dans ces affaires-là. Je la pose ici.  
771 Et la question reste entière derrière. J'ai fait l'aller-retour aujourd'hui en train, par exemple, et d'autres le font  
772 régulièrement. Nous n'avons pas d'espérance, par exemple, d'autoroute à brève échéance entre Nevers et Dijon, cela  
773 se saurait. Donc, une liaison performante, une liaison rapide reste aussi un enjeu qui inclut des questions financières,  
774 mais qui est au-delà. La construction de la grande région Bourgogne-Franche-Comté, c'est l'affaire d'un mandat, de  
775 deux mandats, de trois mandats. Cinq mandats ? Tu es encore plus optimiste que moi. Nous avons par exemple posé  
776 la question de savoir s'il pourrait y avoir des trains directs Nevers – Dijon. Enfin, pas directs, mais des trains sans  
777 rupture de correspondance. Nevers – Dijon – Besançon, par exemple. Là aussi, il y a des choix politiques qui doivent  
778 être faits, qui engagent effectivement au-delà des aspects financiers et comptables, qui sont tout de même de  
779 construire cette nouvelle région.

780 Je gare la parole une seconde, puisque cet après-midi, le Conseil économique et social environnemental régional de  
781 Bourgogne-Franche-Comté a débattu de sa position sur le projet VFCEA. Et ce que je peux vous dire, c'est que vous  
782 recevrez le texte que j'ai là. Il y a une ou deux modifications de détail et vous le recevrez incessamment sous peu, ce  
783 soir ou demain. Je rappelle que le Conseil économique et social est tout de même une assemblée non délibérante et  
784 consultative, qui est composée pour trois tiers des représentants des entreprises, chambres consulaires,  
785 organisations patronales et professionnelles, des représentants des salariés et des associations, y compris des  
786 associations de l'environnement.

787 Je vous lis quelques éléments. Ce sera très court. « *Le CESER préconise de se saisir de l'opportunité de  
788 l'électrification pour réduire les temps de parcours entre Nevers et Dijon. L'objectif de 2 heures de trajet en train sur  
789 Nevers – Dijon permettra au train de gagner des passagers par transfert modal.* »

790 Et je cite la conclusion : « *Le CESER propose dans un premier temps de retenir l'hypothèse 2 du projet VFCEA, c'est-  
791 à-dire la modernisation et l'électrification des 160 km de ligne entre Nevers et Chagny. Ce projet présente une  
792 rentabilité socioéconomique positive selon SNCF Réseau...* » Et je précise que ce vote qui a eu lieu cet après-midi –  
793 j'ai manqué un peu la fin de la réunion pour être avec vous tout de suite – a été adopté à l'unanimité de l'ensemble  
794 des membres du CESER de Bourgogne-Franche-Comté. Je tenais tout de même à le dire pour que ce soit clair.

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

796 Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a d'autres questions ? Est-ce que le maître d'ouvrage souhaite dire un mot sur la  
797 question de l'alternative proposée par la CUCM ou s'exprimer sur d'autres éléments qui ont été pointés et sur lesquels  
798 vous pouvez en profiter pour apporter des réponses ?



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

800 Nous allons poursuivre la présentation. Plusieurs thématiques sont abordées. La prochaine est sur les passages à  
801 niveau, puisque cela a été évoqué à plusieurs réunions. Nous allons essayer d'apporter des réponses  
802 complémentaires sur ces passages à niveau et l'impact des circulations supplémentaires qu'il pourrait y avoir sur les  
803 circulations routières.

804 Tout d'abord, le principe de fonctionnement d'un passage à niveau. Puis, nous avons pris le cas du passage à niveau  
805 numéro 102 à Santenay, puisque cela a été évoqué lors d'une réunion à Santenay. Nous sommes donc partis sur  
806 celui-là. Il y a une petite animation. Tout d'abord, vous avez la voie ferrée avec le sens de circulation ; le passage à  
807 niveau avec les deux barrières ; puis, les deux dispositifs d'annonce qui sont placés à plusieurs centaines de mètres  
808 avant le passage à niveau. Le deuxième permet de rouvrir les barrières lorsque le train est passé. Le passage à  
809 niveau est ouvert, aucun train n'a franchi la pédale d'annonce. Le train arrive, franchit la pédale d'annonce, les  
810 barrières descendent. Il y a une signalisation lumineuse et sonore au niveau du passage à niveau qui s'active. Et  
811 quelques secondes plus tard, les barrières commencent à se fermer. Ensuite, les barrières sont baissées. La  
812 signalisation sonore s'est arrêtée. La signalisation lumineuse est toujours active. Le train franchit le passage à niveau.  
813 Quatrième action : le train actionne le dispositif de réouverture des barrières. La signalisation lumineuse s'arrête et les  
814 barrières se lèvent. C'est le principe.

815 Ensuite, le cas du passage à niveau 102 de Santenay. Ce passage à niveau est situé proche de la gare de Santenay  
816 au PK 157 807. Il y a un dispositif d'annonce qui est situé 973 mètres avant le franchissement du passage et la pédale  
817 de réarmement pour ouvrir les barrières, située à peu près 800 mètres après. Sur cette voie routière, il passe en  
818 moyenne environ 550 véhicules. C'est un comptage qui a été fait en 2015. La vitesse des trains voyageurs est de  
819 130 km/h et de 80 km/h pour les trains marchandises. Et la vitesse des véhicules routiers est de 50 km/h. Lorsqu'un  
820 train de marchandises – nous avons pris un train d'une longueur plutôt moyenne, 550 m – franchit ce passage à  
821 niveau, il y a un effet temps d'1 minute et 40 secondes pour le conducteur du véhicule. Il y a donc un arrêt d'un peu  
822 plus d'1,30 minute. Pour le passage d'un train voyageurs, de 157 m de long, il y a 53 secondes. Et nous l'avons fait  
823 pour le passage d'un TGV, puisque dans l'hypothèse où les TGV passeraient sur la voie ferrée, il y aurait un effet de  
824 55 secondes. Ce qu'il faut retenir, c'est un peu plus d'1,30 minute pour un train fret et de l'ordre de la minute pour un  
825 train voyageurs.

826 Nous avons regardé sur une journée, toujours à ce passage à niveau 102. Aujourd'hui, il passe 30 TER et nous  
827 sommes partis sur 4 trains fret en moyenne. Donc, trains fret : 80 km/h. Effet sur la journée : c'est environ 7 minutes.  
828 Et pour les trains voyageurs, à 130 km/h, cela fait un cumul d'attente d'environ 27 minutes. Donc, sur une journée,  
829 cela fait 34 minutes. Avec les hypothèses de trafic du projet VFCEA, 30 TER, 15 trains fret et 6 TGV, les temps sont  
830 rallongés. 25 minutes pour le fret, 27 minutes voyageurs, cela ne change pas, et il faut rajouter 6 fois à peu près  
831 1 minute pour les TGV, ce qui fait 58 minutes. Il y a donc un delta pour la journée entre les hypothèses du projet et la  
832 situation actuelle qui est de l'ordre de 24 minutes. C'est un éclairage que nous voulions apporter.

833 Ce que nous pouvons dire également, c'est qu'à ce niveau, aujourd'hui il passe 30 TER. Nous avons regardé, sur les  
834 30 TER, suivant les horaires journaliers, donc les créneaux, il circule entre 2 et 5 TER toutes les 2 heures. Il y en a un  
835 peu plus le matin et un peu plus le soir.

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

837 Merci. Des réactions ?

838 **Jean-Claude BOULÉ, FNAUT, BFC**

839 Je m'adresse à SNCF Réseau au sujet des deux PN (Passage à Niveau) de Mesvres. Évidemment, il y a un  
840 ralentissement qui a été mis à 40. Est-ce qu'une concertation a été faite avec la direction des routes de Saône-et-  
841 Loire pour qu'éventuellement les transports exceptionnels utilisent un autre itinéraire que la départementale qui est  
842 concernée ?

843 **Benoit MAILLARD, SNCF Réseau**

844 Effectivement, ce sujet a été traité. D'ailleurs, je crois que cela fait un peu plus de 10 ans que nous discutons ce  
845 projet-là. Il y avait déjà une volonté dans un premier temps d'envisager de trouver une voie différente. Les services de  
846 la DDT ont essayé de trouver une solution, mais il se trouve que selon les départements nous n'avons pas réussi à  
847 trouver un circuit, une voie par lesquels nous pouvions les dévier, qui permettrait d'assurer une continuité de la  
848 circulation. Parce que dans certains départements, il est interdit aux poids lourds de circuler la nuit, chez d'autres



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

849 c'était permis. Et donc, nous ne pouvions pas construire un itinéraire qui permettrait d'assurer la déviation de ces  
850 convois exceptionnels.

851 Nous avons engagé un processus de concertation d'abord institutionnel avec les acteurs politiques et les services de  
852 l'État. Puis, nous avons organisé une réunion publique où nous avons présenté ce projet-là, avec les trois solutions  
853 qui ont été retenues à ce jour, et qui vous a été présenté tout à l'heure.

854 Donc, aujourd'hui, ce projet est en cours et avance. Nous avons fait le choix de l'intégrer dans le périmètre de ce  
855 projet VFCEA parce qu'il a un impact direct sur la réduction du temps de parcours et sur la sécurité des circulations.  
856 Et il sera réalisé au plus vite, d'autant plus que lui traite d'un sujet sécurité. Aujourd'hui, nous pouvons considérer que  
857 sur ce projet-là, quand nous aurons une vision globale de ce projet VFCEA et de ce que nous ferons, la suppression  
858 du PN de Mesvres sera intégrée dans ce périmètre-là.

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

860 Il me semble qu'il y a une configuration de passage à niveau qui a été soulevée lors d'un point d'information justement  
861 à Mesvres. Il s'agit de la situation quand le train arrive, passe sur la pédale et ferme le passage à niveau, et avant de  
862 passer sur la deuxième pédale, il s'arrête en gare. Pouvez-vous nous dire un peu plus sur l'impact sur l'allongement  
863 du temps de fermeture du passage à niveau induit par la situation d'une gare entre deux pédales ?

864 **Benoit MAILLARD, SNCF Réseau**

865 Il faut juste vous préciser que ce qui vous a été présenté sur les pédales, au fait, quel que soit le sens, il y a une  
866 pédale qui déclenche la fermeture et l'autre qui déclenche l'ouverture. Et les temps moyens sont précisés. C'est  
867 toujours inférieur à 2 minutes. Le temps moyen d'attente à un passage à niveau est toujours inférieur à 2 minutes. Sur  
868 le passage de Mesvres, la problématique n'est pas tellement cela. C'est que le temps de traversée des convois  
869 exceptionnels est supérieur au temps nécessaire au déclenchement et réenclenchement de ces pédales-là. Cela veut  
870 dire que si un convoi exceptionnel devait traverser cette plateforme-là, il n'aura pas le temps de traverser en totalité et  
871 les barrières descendraient. Mais je laisse Laurent répondre sur la problématique du temps de fermeture des barrières  
872 sur ce PN.

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

874 C'est vrai que c'est une configuration un peu particulière quand il y a un arrêt d'un train à une gare. Je n'ai pas fait le  
875 calcul, alors je ne saurai pas à la seconde près vous apporter la réponse, il faudrait faire le calcul, mais c'est vrai qu'il  
876 y a une approche du train qui est plus faible que la vitesse de circulation du train. Là, nous avons vu 130 km/h, mais si  
877 nous voulons nous arrêter, le train arrivera donc un peu moins vite. Cela va prendre donc un peu plus de temps. Et il  
878 faut rajouter le temps d'arrêt du train, qui est de l'ordre d'une minute. Dans une situation normale où il n'y a pas de  
879 difficultés par rapport à un passage à niveau, nous serions de l'ordre de 2 minutes. À Mesvres, c'est sûr que c'est un  
880 sujet un peu compliqué parce qu'il y a cette question de sécurité et de vitesse ralentie, mais je ne peux pas vous  
881 donner le temps précis. Je n'ai pas fait le calcul.

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

883 En tout cas, cela rallongerait les temps, c'est sûr. Nous ne pouvons pas le quantifier, mais il y aurait une augmentation  
884 des temps d'attente. OK. Merci.

885 Est-ce que vous voulez aborder d'autres choses ou d'autres questions ? Est-ce que le maître d'ouvrage souhaite  
886 continuer dans sa présentation ?

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

888 Le troisième sujet est la proposition d'interconnexion TER – TGV de la Communauté urbaine du Creusot Montceau.  
889 Nous allons d'abord regarder les différentes variantes, celle du maître d'ouvrage puis celle de la Communauté  
890 urbaine. Nous avons fait une petite analyse technique sur la proposition de la CUCM. Ensuite, nous avons fait une  
891 comparaison socioéconomique, et également une analyse environnementale sur la base des mêmes critères que  
892 nous avons pris pour notre dossier du maître d'ouvrage.

893 Quelles sont les différentes variantes avec les différents coûts ? Très rapidement, les 4 sur la gauche sont les  
894 variantes qui ont été étudiées par le maître d'ouvrage et qui apparaissent dans le dossier du maître d'ouvrage, avec la  
895 solution raccordement court, halte de passage, raccordement court, halte en impasse. Et c'est celle-là que nous allons  
896 comparer avec la proposition de la CUCM. Raccordement long, halte en impasse et raccordement long, halte de



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

897 passage. Les différents montants avec de petites décompositions pour bien faire le parallèle avec la proposition de la  
898 CUCM.

899 Sur l'analyse technique, voilà le tracé proposé par la CUCM. Nous avons extrait un tracé un peu plus élaboré pour  
900 voir les effets sur le relief, notamment avec les zones de déblais, de remblais. Tout d'abord, avec ce tracé, la vitesse  
901 de débranchement sur la ligne existante, donc la ligne Nevers – Chagny est réalisable à 120 km/h. Donc, c'est plutôt  
902 un bon point. Cela permet un effacement plus rapide des circulations lorsqu'elles s'insèrent sur le tracé. La courbe  
903 située au nord de la gare peut être tracée à 60 km/h. Ici, cette courbe peut être tracée à 60, et c'est la même vitesse  
904 qu'en sortie ou entrée de gare de l'autre côté, donc cela permet d'avoir une homogénéité des vitesses d'entrée et de  
905 sortie de la halte desservie. Ce tracé met en évidence un grand déblai et deux zones de remblais. Là, il y a l'équilibre  
906 des terres à vérifier. Ici, c'est un grand déblai puisque nous franchissons le bois de la Motte avec un point haut qui se  
907 situe ici. Et de chaque côté, il faut remblayer pour pouvoir réaliser la plateforme. Juste pour votre information, avec un  
908 déblai nous creusons le terrain naturel, et avec un remblai, nous sommes plus hauts que le terrain naturel.

909 Nous avons fait un petit profil en long pour voir la pente que donnerait ce raccordement, depuis la ligne existante  
910 jusqu'au projet de halte d'interconnexion. Nous avons une rampe qui est inférieure à 3 %. Donc, nous sommes juste  
911 en limite haute de la rampe maximum. Puis, avec cette bosse à franchir, la solution est soit de faire un grand déblai,  
912 soit – cela avait été communiqué par la Communauté urbaine – une option avec un tunnel sur plusieurs centaines de  
913 mètres, qui éviterait ce déblai profond de 25 mètres.

914 Sur ce point technique, quels sont les avantages et les inconvénients ? Tout d'abord, il n'y a pas de mélange des flux  
915 TER et TGV. Cela rejoint l'idée de la variante du maître d'ouvrage avec la solution halte en impasse. C'est réalisable  
916 sans électrifier la ligne Nevers – Chagny. Le trajet des trains est équivalent avec la solution de la halte en impasse.  
917 Donc, là, c'est plutôt un bon point. Puis, il n'y a pas de rebroussement des trains à la halte. C'est un côté intéressant.

918 Je reviens juste pour bien préciser l'équivalence de circuit. Donc, c'est entre ce tracé depuis ici jusqu'à la halte, par  
919 cette solution. Puis, par la solution SNCF Réseau, c'est ce tracé jusqu'ici. Nous voyons que c'est à peu près le même  
920 tracé.

921 Pour autant, il y a quelques inconvénients, notamment le fait de construire un linéaire de voie nouvelle plus long que  
922 la solution en impasse. Du coup, il y a un impact environnemental un peu plus marqué. Et il y a une incompatibilité  
923 avec le raccordement de Nantes. Comme nous l'avons précisé au cours des différentes réunions publiques, ce  
924 raccordement de Nantes a été étudié. Nous avons regardé la faisabilité technique de le réaliser. Avec cette solution, il  
925 y a une intersection avec ce raccordement de Nantes et cela mettrait donc en difficulté sa réalisation.

926 L'inconvénient également important est la largeur du déblai profond de 25 mètres. Cela nécessiterait une emprise que  
927 nous avons évaluée entre 100 et 120 mètres. Puis, le dernier point est une estimation de travaux qui est supérieure à  
928 la solution de la halte en impasse, avec forcément un effet sur le coût global du raccordement. Pour repréciser ce  
929 point, je reviens à la première *slide* où nous avons une estimation maître d'ouvrage de la solution halte en impasse de  
930 79 millions d'euros, et une estimation de la CUCM entre 120 et 140 millions d'euros, suivant la variante tunnel ou déblai  
931 profond. Voilà pour cette analyse technique.

932 Ensuite, nous avons fait une comparaison socioéconomique. Avant de rentrer dans les chiffres, très rapidement, je  
933 voudrais rappeler un peu les éléments sur la méthodologie, parce que les calculs socioéconomiques sont assez  
934 complexes. L'étude socioéconomique consiste à mesurer l'intérêt d'un projet pour la collectivité et c'est une analyse  
935 qui se fait suivant plusieurs critères. C'est établi de façon normative, c'est bien de le rappeler, en application d'une  
936 circulaire d'État – c'est l'instruction cadre Royal – et sur la base d'un référentiel SNCF Réseau. Les indicateurs  
937 socioéconomiques sont calculés suivant une méthodologie précise, en s'appuyant sur des outils bien spécifiques liés  
938 à l'économie des transports, tels que les modèles de déplacement. L'évaluation est basée sur des hypothèses  
939 d'évolution des trafics voyageurs. Donc, nous sommes bien sur des hypothèses d'évolution des trafics voyageurs.  
940 Donc, nous sommes bien sur des hypothèses. Et cela consiste à quantifier, à monétariser des avantages cumulés du  
941 projet de diverses natures, en prenant en compte l'ensemble des coûts. Nous avons illustré un peu ce qui vient d'être  
942 dit, sous forme d'un graphique, avec tout d'abord les investissements. Là, c'est de la dépense, c'est plutôt négatif. Et  
943 ensuite, les différents avantages qui eux, doivent être ressortis comme positifs. Ensuite, une fois que c'est mis en  
944 service, il y a des coûts annuels pour le transporteur, des dépenses de renouvellement, de maintenance. Puis, nous  
945 arrivons à une année donnée à une rentabilité. Soit elle est positive, soit elle est négative. En l'occurrence, l'étude que  
946 nous avons faite sur le raccordement halte en impasse est négative, donc, sur la base de l'année 2140. Tout cela, ce  
947 sont des critères que s'imposent à l'étude.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

948 La composition du bilan socioéconomique. Le bilan prend la forme d'une valeur actualisée nette de l'investissement,  
949 ce que nous appelons la VAN, ce qui donne le résultat qui est décomposé en différents postes.

- 950 - Donc, les investissements sur l'infrastructure.  
951 - Le bilan des usagers : de gain de temps, de qualité de service (fréquence, confort, régularité), la variation des  
952 prix des billets, la décongestion routière. Tout cela est pris en compte. Nous distinguons bien les usagers  
953 actuels des usagers induits ou reportés des autres modes de transport. C'est un peu comme le fret, il y a du  
954 report d'un mode à un autre.  
955 - Le bilan des riverains : la pollution atmosphérique, le bruit.  
956 - Le bilan pour la puissance publique : l'effet de serre, la sécurité routière, la variation des taxes, les  
957 subventions.  
958 - Le bilan transporteur : coûts d'exploitation, redevances, recettes et subventions.  
959 - Le bilan du gestionnaire d'infrastructure : coûts d'entretien, d'exploitation, de maintenance et de redevance.  
960 - Puis, les autres acteurs de transport, comme les sociétés d'autoroute. S'il y a par exemple moins de camions  
961 sur la route, nous devons prendre en compte cet effet. Ou du mode aérien.

962 Donc, le bilan socioéconomique est la somme des différents bilans par acteur. Je tenais à faire ce petit rappel, parce  
963 qu'après nous rentrons dans des chiffres, dans des hypothèses et ce n'est pas simple parfois à comprendre.

964 Nous rentrons dans les hypothèses. Nous nous sommes rendu compte que les hypothèses étaient différentes entre  
965 l'étude qui a été faite par SNCF Réseau et l'étude qui a été faite par le bureau TTK pour la CUCM. Nous avons un  
966 peu décomposé les différentes hypothèses.

967 Tout d'abord, sur les hypothèses de trafic, avec les TGV Paris – Lyon et arrêt au Creusot. Systra est le bureau  
968 d'études qui a travaillé pour SNCF Réseau. Nous avons pris en compte 14 arrêts TGV. L'étude TTK prend en compte  
969 16 arrêts TGV. Cela fait une fréquence supplémentaire de l'ordre de 14 % et donc cela a un effet sur le résultat de  
970 l'étude TTK que nous avons évalué de l'ordre de 25 millions d'euros.

971 Il y a un certain nombre de choses qui ne sont pas précisées dans l'étude. Nous avons voulu les souligner. Les pertes  
972 de temps dues à deux arrêts supplémentaires TGV, perte de clientèle. Il y a un certain nombre d'éléments qui  
973 mériteraient à être précisés. Ensuite, nous avons pris en compte le TER Autun, vers Paris et Lyon. Dans notre étude,  
974 nous n'avons pas tenu compte d'évolutions. Et dans l'étude de TTK il y a une évolution tout de même importante de  
975 l'ordre de 55 000 voyageurs, ce qui représente 30 % du trafic supplémentaire en projet. L'effet sur le résultat est  
976 évalué à 15 millions d'euros.

977 Ensuite, sur les TGV – TER Paris – Chalon, nous sommes partis sur la création de 8 correspondances au Creusot  
978 TGV. Et dans l'étude TTK, ils prennent en compte 16 correspondances au Creusot TGV. Offre TER constante, hormis  
979 les TER Chalon qui se terminent au Creusot TGV. Et offre TER pour TTK : prolongement des TER Chalon au Creusot  
980 Ville et suppression des arrêts à Montchanin des TER Nevers – Dijon. Pour offre bus, nous sommes restés sur une  
981 offre constante. Et l'étude TTK prend en compte une offre bus restructurée. Nous n'avons pas pu estimer l'effet de ces  
982 variations de trafic, mais ce sera certainement également significatif.

983 Par contre, nous avons souligné qu'il y avait un certain nombre de choses qui étaient bien prises en compte dans les  
984 éléments d'études TTK.

985 Ceci était les hypothèses de trafic. Donc, nous voyons bien que ce ne sont pas les mêmes et qu'il y a forcément un  
986 effet sur la rentabilité.

987 Sur les hypothèses de croissance et les investissements, nous nous appuyons sur le référentiel SNCF Réseau et sur  
988 le cadre d'État, donc la circulaire Royal.

- 989 - Croissance du PIB. Systra : 1,3 % par an, de 2013 à 2030. Et TTK est parti sur 1,9 % par an, de 2013 à 2030.  
990 L'effet est de l'ordre de 10 millions.  
991 - Taux de croissance du trafic voyageurs. Situation de référence pour SNCF Réseau, Systra +13 %. Situation  
992 de référence TTK : +85 %. Il y a des chiffres qui parlent d'eux-mêmes. Situation de projet : +2 % par rapport à  
993 la situation de référence. Et dans l'étude TTK, nous avons une situation de projet de +13 %, avec un  
994 doublement du trafic actuel. Là, cela a un effet tout de même important sur la rentabilité socioéconomique qui  
995 est calculée.  
996 - Et sur les coûts d'investissement, comme je le disais précédemment, la halte en impasse est de l'ordre de  
997 80 millions d'euros. Et la halte passante avec raccordement, c'est entre 120 et 140 si nous rajoutons l'option  
998 tunnel. Là, nous n'avons pas non plus fait d'estimation.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

999 La conclusion de tout cela est que, pour rappel, avec l'étude SNCF Réseau, pour un coût d'investissement de  
1000 80 millions, nous avons une rentabilité du projet qui est négative de -40 millions. Le CUCM, avec un coût compris  
1001 entre 120 et 140 millions, a une rentabilité du projet positive de 66 millions d'euros, ce qui était présenté dans son  
1002 étude, mais qui deviendrait négative de l'ordre de -50 millions d'euros minimum si nous prenons en compte les  
1003 mêmes hypothèses que celles qui ont été prises en compte dans l'étude SNCF Réseau. Nous sommes sur des  
1004 hypothèses.

1005 Je poursuis sur l'étude de raccordement et notamment sur l'environnement.

1006 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1007 Il y a déjà des questions. Mais allez-y, terminez sur cette question et nous prendrons les questions ensuite.

1008 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1009 Très rapidement sur l'environnement, nous avons fait un comparatif sur la base de ce qui a été fait précédemment  
1010 dans notre dossier du maître d'ouvrage.

- 1011 - Sur les emprises foncières, forcément il y a un linéaire neuf plus long, donc il y a un effet qui sera supérieur.  
1012 Nous l'avons mis plutôt en orange.
- 1013 - Sur la proximité des habitations, nous considérons que c'est à peu près équivalent.
- 1014 - Sur les milieux aquatiques, c'est également à peu près équivalent, puisque nous sommes sur des tracés sur  
1015 pâtures et boisements sans caractère humide et il n'y a pas de franchissement de cours d'eau.
- 1016 - Équilibre des terres : il y a un linéaire plus important un déblai plus profond, donc forcément il y a un effet plus  
1017 fort pour la solution CUCM.
- 1018 - Sur les secteurs boisés, il y a peu d'impact dans la solution SNCF Réseau. Puis, il y a un impact plutôt fort  
1019 dans l'étude CUCM.
- 1020 - Concernant les secteurs agricoles, nous avons considéré que c'était équivalent puisque nous sommes, quelle  
1021 que soit la solution, sur des pâtures agricoles.
- 1022 - Et sur les enjeux paysagers, c'est également à peu près équivalent.

1023 C'est vraiment une approche sur la base de ces critères avec les éléments dont nous avons connaissance.

1024 La conclusion de tout cela. Le dossier du maître d'ouvrage a été établi en 2016 sur la base d'études préliminaires qui  
1025 ont été réalisées entre 2013 et 2015. Le projet de la VFCEA est un projet avec ces trois fonctionnalités. C'est bien  
1026 comme cela que nous avons mené nos études, même si au cours du débat des choses font évoluer les positions. Les  
1027 déplacements régionaux, interrégionaux, voyageurs, d'où ces solutions de raccordement mixtes. Les données  
1028 d'entrée de l'étude TTK ne sont pas les mêmes que celles prises par SNCF Réseau. Les résultats sont donc  
1029 différents.

1030 Nous considérons que la solution proposée par la CUCM nécessite un approfondissement technique. Toutefois, cette  
1031 proposition nouvelle d'interconnexion TER – TGV sera intégrée dans la réflexion sur la décision à venir du maître  
1032 d'ouvrage en concertation avec les partenaires cofinanceurs.

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

1034 Très bien. Je vous remercie. Il y avait déjà des questions de la salle. Allez-y.

1035 **André FOURCADE, Collectif « Nevers – Dijon en 2 heures »**

1036 Réagir à chaud est toujours un peu compliqué. La démarche est intéressante, le détail du calcul. J'imagine que nous  
1037 aurons tous ces documents, consultables sur le site. C'est intéressant. Ce qui me paraîtrait important – nous l'avons  
1038 dit lors du débat – serait que nous fassions les mêmes types d'exploration sur l'effet de la réduction du temps de  
1039 parcours, si nous nous plaçons dans l'hypothèse Nevers – Dijon en 2 heures, même si c'est une hypothèse à moyen  
1040 terme. Comme nous sommes sur 2 h 30 actuellement, y compris avec des trains à 2 h 32 – vos chiffres sur les temps  
1041 de parcours Nevers – Dijon ne sont pas tout à fait exacts, regardez la fiche horaire, nous sommes, pour certains, au-  
1042 delà de 2 h 30 – si nous passons à 2 h, cela fait -20 % de temps de parcours. Les calculs qui sont faits par le bureau  
1043 d'études Systra disent que quand on réduit le temps de parcours de 1 %, on a une élasticité de -0,7, c'est-à-dire 1 %  
1044 de temps de parcours en moins, c'est +0,7 % de voyageurs en plus. Suivez-vous toujours ? Globalement, c'est ce que  
1045 dit le bureau d'études filiale SNCF RATP. Après, il faudra regarder dans le détail si cela s'applique à notre région, etc.  
1046 Donc, si nous faisons ce même genre de calcul, nous pouvons estimer que la réduction du temps de parcours sur  
1047 Nevers – Dijon amènerait un certain nombre de passagers supplémentaires qu'il reste à estimer dans le détail, et  
1048 donc augmenterait aussi effectivement la rentabilité économique, le report modal, etc.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1049 Nous avons posé cette question. Nous attendons des réponses sur cet aspect, un peu sur le modèle du travail qui a  
1050 été fait ici. Je vous remercie.

1051 **Iaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1052 Merci. En effet, vous avez déjà posé cette question de l'effet potentiel de l'amélioration des temps de parcours sur  
1053 l'augmentation de trafic qui renforcerait les hypothèses prévisionnelles.

1054 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1055 M. FOURCADE, je voudrais juste vous préciser que ce que j'ai dit tout à l'heure, ce sont les meilleurs temps de  
1056 parcours. Nous savons qu'il y a des temps de parcours supérieurs aux temps que j'ai annoncés, mais j'ai bien précisé  
1057 que c'était les meilleurs temps de parcours.

1058 **Iaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1059 Merci. Est-ce qu'il y a d'autres questions ? Nous pouvons passer la parole à la région pour qu'elle nous éclaire un peu  
1060 aussi sur ses propos et ses intentions. M. NEUGNOT, je vous propose de prendre la parole.

1061 **Michel NEUGNOT, vice-président région Bourgogne-Franche-Comté**

1062 Comme je vous l'ai dit, je me suis permis de faire un PowerPoint. Il y a quelques imperfections dedans, ne serait-ce  
1063 que parce que je suis reparti d'un autre PowerPoint de la Commission ad hoc transport du 22 février. Je recorrigerai.

1064 Je pense que c'est important de répondre à un certain nombre de points et de préciser la position de la région, de  
1065 montrer l'état financier du dossier.

1066 Je voudrais tout de même rappeler l'histoire. En 2005, deux tiers des trains étaient non climatisés, limités à 120 km/h.  
1067 Et le temps de parcours était de 2 h 40 et 3 h pour certains trains. Voilà la situation des liaisons ferroviaires entre  
1068 Nevers et Dijon, Dijon et Nevers, en 2005, quand nous avons commencé à prendre cette compétence. Tout le monde  
1069 l'oublie, je le rappelle. Et la méthode moyenne que vient de donner notre ami FOURCADE sur les voyageurs  
1070 supplémentaires que cela a donnés, nous allons pouvoir quantifier. Je vais essayer de voir si je peux avoir les chiffres  
1071 et si la règle des 0,7 %, qui est une règle moyenne nationale, s'applique sur l'ensemble du territoire. Nous aurons les  
1072 éléments de vérification.

1073 Deuxième élément. Depuis 2005, tout le matériel a été renouvelé. Je rappelle les coûts. Ils sont climatisés. Et des  
1074 prises de courant pour tout usage, notamment les ordinateurs. Le temps de parcours a été amélioré. Il est de 2 h 17.  
1075 Sauf qu'actuellement il y a une dégradation du temps de parcours parce que sur la partie Dijon – Chagny, il y a des  
1076 travaux qui sont effectués et qui amènent naturellement des temps supplémentaires. Je voudrais donner un chiffre,  
1077 Bourgogne-Franche-Comté il y a 3 ans : SNCF Réseau faisait 160 millions de travaux. 2017 : 405 millions de travaux.  
1078 Et chaque fois que nous faisons des travaux, nous augmentons les temps de transport, nous avons des trains  
1079 supprimés, nous avons énormément de perturbations. Nous en parlons beaucoup plus quand c'est sur Paris, le fait de  
1080 passer d'un système qui datait de 1933 à un système moderne. La gare de Lyon va être fermée. Vous ne pourrez pas  
1081 prendre le train pour aller sur Paris le week-end prochain. Ni en revenir. C'est un peu l'exception qui va peut-être faire  
1082 prendre conscience partout en France, où il y a plus de travaux réalisés que cela a un impact certain sur les dessertes  
1083 pendant tout le temps que nous faisons les travaux. Et les travaux en Bourgogne-Franche-Comté, à ce rythme-là,  
1084 c'est au moins sur une dizaine d'années, si nous voulons maintenir en l'état et essayer de gagner un peu. Donc, il faut  
1085 bien savoir que quels que soient les efforts que nous ferons, il y aura cette situation perlée sur l'ensemble du réseau.

1086 Je tiens à le dire parce que j'ai trop entendu – j'attendais la fin de cette réunion et la fin du débat public pour le dire :  
1087 « Mais nous ne comprenons pas pourquoi cela met plus de temps, pourquoi la desserte 2017 est plus longue que  
1088 l'autre ». Voilà l'explication. Nous ne pouvons pas en même temps souhaiter des travaux, les avoir obtenus, le  
1089 gouvernement a tout de même donné à peu près 1 milliard de plus que nous avons au niveau national, c'est-à-dire  
1090 5 milliards qui sont dépensés pour les travaux globalement en France actuellement. C'est 1 milliard de plus que ce  
1091 que nous connaissions auparavant. Et d'un autre côté, ne pas accepter les perturbations.

1092 Ensuite, nous avons mis en place sur les dessertes un cadencement à 2 h avec une grille plus lisible, sans trou dans  
1093 la desserte, ce qui n'était pas le cas auparavant. Nous avons amélioré la qualité de la ligne, notamment autour de  
1094 Luzy, avec des investissements, ce qui était d'ailleurs montré tout à l'heure. Contrairement à d'autres lignes, en  
1095 Bourgogne-Franche-Comté, il y a eu des investissements de faits de 1950 à 2016. Ce n'est pas le cas de toutes les  
1096 lignes de Bourgogne-Franche-Comté. Certaines n'ayant pas eu d'investissements depuis 70 ans. Ce qui permet de  
1097 dire que nous avons une ligne qui est plutôt de qualité, de qualité également pour le fret parce que ces

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1098 investissements réalisés ont permis d'avoir un passage de tonne à l'essieu de 20 tonnes à 22,5 tonnes, ce qui  
1099 encourage le fret.

1100 Ensuite, il y a eu le remplacement de l'ancienne signalisation mécanique par une signalisation lumineuse grâce  
1101 notamment aux deux derniers CPER. Je dis aussi que si nous sommes en débat public aujourd'hui, c'est parce que  
1102 dans les précédents CPER – Jean-Paul est là et peut en attester –, nous nous sommes battus pour que nous  
1103 arrivions à ce seuil du débat public. Et si le débat public est sur l'intégralité de la ligne, c'est parce que justement nous  
1104 avons voulu dans les perspectives étalées dans le temps que l'intégralité de la ligne soit traitée. Autrement, c'est un  
1105 débat que nous avons eu avec le préfet de l'époque au niveau d'un Copil. Il y avait deux options. Soit de dire, puisque  
1106 nous n'avons prévu qu'une partie au contrat de plan, que nous faisons le débat public que sur cette partie limitée. La  
1107 position de la région a été de dire que nous faisons sur l'intégralité, entre Dijon et Nevers. Donc, pour nous, c'est un  
1108 projet global et qui a été étudié, financé dans les précédents contrats de plan pour tout ce qu'il fallait faire pour arriver  
1109 à ce jour.

1110 Ensuite, sur les dessertes, 2005 : 6 allers-retours en semaine ; 2017 : 8 dans un sens et 9 dans l'autre. C'est bien une  
1111 augmentation de 30 % de la desserte qui a été faite. Le titre, « l'axe Dijon – Nevers, des investissements prioritaires  
1112 régionaux depuis 2005 », c'est la ligne ou la région depuis 2004 qui a fait le plus d'investissements tant en matériel  
1113 qu'en réalisation sur la ligne, qu'en nombre de dessertes qui est un coût de fonctionnement. Je tenais à le dire parce  
1114 que nous oublions d'où nous venons.

1115 Ensuite, le contexte financier. Là, j'ai voulu le mettre parce que c'est un peu compliqué suivant la façon dont nous  
1116 traitons les choses. Vous avez vu que c'est un dossier complexe puisque nous avons de l'Est / Ouest, nous avons du  
1117 Nord / Sud. Dans les deux cas, nous avons du fret, du voyageur. Nous avons du français, de l'europpéen. Donc, c'est  
1118 un dossier à multifacette et la réalisation globale du dossier ne pourra se faire rapidement et dans de bonnes  
1119 conditions que si nous arrivons à animer toutes les clés d'entrée, que ce soit pour l'investissement, que ce soit pour le  
1120 fonctionnement ultérieur. Voilà où nous en sommes et comment était monté le Contrat de plan État / région.

1121 Nous avons prévu 247 millions au Contrat de plan État / région. C'est ce qui est inscrit, c'est ce qui a été signé. Mais  
1122 quand vous faites un Contrat de plan région, nous engageons des choses, nous prévoyons tous les financements,  
1123 mais il y a une certaine incertitude. Et quand on est acteur et que l'on veut faire dans les délais, on doit prendre le  
1124 niveau d'incertitude de chacun des partenaires financiers.

1125 Comment se décomposent ces 247 millions ? Des financements que j'appelle quasi certains : l'État et la région. Parce  
1126 que le Contrat de plan est entre l'État et la région, je ne comprendrais pas que l'un des deux n'honore pas sa parole,  
1127 même si au niveau de l'État, cela pose d'autres problèmes. Je ne rentrerai pas dans le financement des Contrats de  
1128 plan, mais je suis un optimiste et je dis que nous sommes presque certains d'avoir 91 millions d'euros. Nous avons  
1129 sollicité l'Europe sur deux aspects : l'aspect fret, pour faire simple, et l'aspect voyageur. Voyageur, dans le cadre du  
1130 dossier TGV Rhin-Rhône et nous avons Balázs<sup>3</sup> que nous recevons à la fois pour voir l'ouverture de Belfort – Delle et  
1131 venir sur le site au niveau de Le Creusot – Montchanin, pour parler à la fois fret et voyageur, et le sensibiliser, puisqu'il  
1132 est au cœur de ces problématiques. Le financement sollicité auprès de l'Europe : 78,5 millions. Là, la fenêtre de tir où  
1133 nous aurons confirmation ou pas tombera plutôt en 2018 – 2019, avec un élément qui est lié aussi à la politique  
1134 nationale, puisque le rapport Duron prévoit une clause de revoyure en 2018 – 2019. Et donc, là, s'il y a des relances  
1135 qui sont faites, nous verrons comment les deux peuvent se combiner. C'est un financement sollicité dont nous n'avons  
1136 aujourd'hui aucune assurance, tant pour le fret que pour les voyageurs. Mais nous faisons tout pour le faire. C'est la  
1137 raison pour laquelle je reviens – je vous le dirai plusieurs fois – il est dans notre intention d'avoir un projet global.  
1138 Parce que comme il est multi-entrées, si vous n'avez pas ce projet global, vous risquez de rater quelques  
1139 opportunités.

1140 Le financement escompté autre, c'est de 48 millions d'euros de la part de SNCF Réseau. Nous avons prévu cela  
1141 avant la décision sur l'article 4 portant sur l'autofinancement et la règle d'or qui s'impose. Enfin, c'est en cours d'être  
1142 imposé. Je dis « escompté » parce que cette règle d'or au niveau de SNCF Réseau risque de mettre quelques  
1143 nuages dessus. Mais ces nuages peuvent être compensés par toutes décisions gouvernementales, européennes de  
1144 faire des plans de relance du fret parce qu'il y a tout de même eu la COP 21 entre temps. Nous voyons dans  
1145 la campagne présidentielle beaucoup de forces qui s'expriment pour dire que nous allons nous déplacer différemment.  
1146 L'objet climatique est de plus en plus prégnant. Dans toutes les études socioéconomiques qui sont données, qui  
1147 datent d'avant, cet aléa-là qui est plutôt favorisant pour le développement du train n'est à aucun moment quantifié. Je  
1148 dois dire que tout ce qui est fait en études socioéconomiques, je suis d'accord avec ce qui a été dit, mais cela a été

<sup>3</sup> Péter Balázs Directeur Général Adjoint de la DG trade de la Commission Européenne

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1149 fait dans un contexte, qui est le contexte d'avant COP 21. Et la COP 21 peut modifier l'application, peut modifier les  
1150 choses tant au niveau national qu'au niveau européen.

1151 Je marque aussi ensuite 30 millions, pour terminer. Je mets « les financements à solliciter ». Nous avons prévu – c'est  
1152 facile, entre l'État et la région, de dire que les autres vont peut-être payer – que d'autres collectivités pourraient payer,  
1153 qui sont les départements, les agglos dont la CUCM. Nous avons pensé à l'Île-de-France, parce que si nous  
1154 désengorgeons la ceinture au niveau du fret pour éviter de passer sur le nœud ferroviaire francilien, qui est en  
1155 mauvais état et nous privilégions tout de même beaucoup plus l'utilisateur voyageur. Puis, il y a la région Grand Est,  
1156 dans le cadre de l'accord que nous avons eu sur la terminaison de la LGV Rhin-Rhône, avec l'abandon des 15 km  
1157 entre Villers-les-Pots et Dijon, qui ne faisaient gagner que 2 minutes de temps pour 330 millions. Et je tiens à le  
1158 remettre, si nous voulons comparer. Nous avons contractualisé avec l'État et l'Europe sur 330 millions mis sur ce  
1159 barreau-là qui ne faisait gagner que 2 minutes de temps. Ces 2 minutes de temps n'apportaient rien du tout en matière  
1160 de desserte supplémentaire ou de gain de temps de transport, parce que le nœud dijonnais a 7 quais – 1 de plus  
1161 qu'avant avec l'arrivée de la LGV Rhin-Rhône –, mais est quelque peu saturé. Et contrairement à d'autres gares qui  
1162 ont été aménagées, la « SD ADAPT »<sup>4</sup> qui est en cours et il n'est pas accessible aux handicapés.

1163 Voilà donc sur le contexte financier qu'il est important de rappeler. Je considère que nous avons, dans ce Contrat de  
1164 plan, 91 millions à mettre dans le commerce de façon certaine. Le reste, ce sont des opportunités qui peuvent arriver  
1165 en 2018 – 2019, je l'ai dit. Cela peut être des contractualisations que nous pouvons avoir. Cela peut être l'État,  
1166 l'Europe, dans certaines formes, pour développer le train, à la fois fret et voyageur, qui lancent des programmes en  
1167 parallèle de tous ceux qui ont, avec des emprunts européens. Vous voyez tout ce qui est débattu actuellement dans le  
1168 cadre de la campagne des présidentielles.

1169 Une explication aussi à donner sur les coûts. Le coût global du projet, les fonctionnalités – je préfère parler  
1170 fonctionnalités – électrification, mise au gabarit, GSM-R (Global System for Mobile communications - Railways), ce  
1171 sont des liaisons radio qui existent, qui améliorent le trafic, et surtout qui permettent d'avoir un seul conducteur par  
1172 train pour le fret. Donc, des gains. Mais conséquences sur la SNCF : moins de personnes. Je le dis maintenant, parce  
1173 que nous avons les adducteurs qui chauffent tellement le grand écart est fort parfois, sur ce que nous voulons, tout en  
1174 n'acceptant pas les conséquences de ce que nous voulons. Donc, c'est 560 millions avec ce que j'appelle la grande  
1175 vitesse et la gare d'échange TER – TGV.

1176 Si nous prenons par fonctionnalités séparées, c'est-à-dire s'il nous venait l'idée de ne pas faire le projet globalement,  
1177 mais de le séparer en morceaux, nous avons une fonctionnalité électrification de la ligne, mise au gabarit, GSM-R  
1178 pour 283 millions. Nous avons la fonctionnalité grande vitesse à 342 millions et la gare d'échange à 79 millions. Cela  
1179 fait plus que le total même, parce que chaque fois, il y a des points dans chacune des fonctionnalités qui sont utiles  
1180 aux trois. Et la partie qui est utile aux trois fonctionnalités, c'est l'électrification entre Chagny et Montchanin – Le  
1181 Creusot. Cette partie-là est dans les trois fonctionnalités. Ensuite, ce qui peut être réalisé avec le financement,  
1182 puisque Madame la Présidente...

1183 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1184 Juste une précision. Elle est dans les trois fonctionnalités dans le cas où vous retenez l'hypothèse d'aménagement de  
1185 gare de passage, non pas si vous retenez d'autres hypothèses d'aménagement de la halte d'interconnexion. Dans ce  
1186 cas-là, elle n'est pas comprise dans les trois parties.

1187 **Michel NEUGNOT, vice-président région Bourgogne-Franche-Comté**

1188 Oui, d'accord. Sur la partie de halte. Uniquement sur les 79 millions. Je veux dire que c'est le surplus.

1189 Ensuite, que pouvons-nous réaliser avec les financements quasi certains sur ce Contrat de plan ? Je pense que c'est  
1190 cela qui est, dans un premier temps, important en disant qu'il faudra faire la totalité des 560 millions. Si nous avons  
1191 les financements qui arrivent pour pouvoir le faire. Je lis ce que nous faisons au financement. Nous pouvons faire les  
1192 études d'APV sur l'intégralité du projet. C'est 21, 22 millions d'euros. Nous pouvons faire la première phase initiale de  
1193 l'électrification Chagny – Montchanin, l'installation du GSM-R (Global System for Mobile communications - Railways)  
1194 sur la totalité de la ligne. C'est un élément important parce que cela permet d'avoir une incitation au développement  
1195 du fret dès maintenant sur l'intégralité de la ligne. Et nous pouvons faire la mise au gabarit des ouvrages d'art sur la  
1196 partie qui serait électrifiée.

1197

<sup>4</sup> NDLR : Michel Neugnot parle ici du projet de mise aux normes de la gare de Dijon pour les Personnes à Mobilité Réduite

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1198

**Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1199

Donc Chagny – Montchanin ? Et non pas sur toute la ligne.

1200

**Michel NEUGNOT, vice-président région Bourgogne-Franche-Comté**

1201

Voilà. Mais sur le GSM-R, cela pourrait être fait sur l'intégralité. Et ça, c'est dans le Contrat de plan actuel.

1202

Ensuite, ce que nous pouvons faire après, c'est 2020 – 2025. Actuellement, nous n'avons pas d'argent pour faire la partie, la totalité de l'électrification. Et ce qui est important, c'est de voir à partir de ce que nous faisons, ce que nous pouvons exploiter immédiatement pour avoir du gain en passagers, en trains, en service à la population. Il peut y avoir ensuite, mais j'ai bien dit que c'était suivant les financements que nous pouvons capter, l'électrification Montchanin – Nevers ou la grande vitesse et gare d'échange et/ou les deux. Et nous savons que dans le temps, avec le rythme que nous avons, les engagements de l'État et de la région sur le temps, la totalité du projet se fera d'ici 2030, dans ce laps de temps là. La perspective du temps est importante, parce que si nous ne la prenons pas, nous ne pouvons pas voir l'enchaînement. Pourquoi commencer par l'électrification Chagny – CUCM, GSM-R (Global System for Mobile communications - Railways) sur toute la ligne et gabarit ? Premièrement, une raison tactique. C'est que ce tronçon commun est commun aux trois fonctionnalités. Donc, nous n'insultons pas l'avenir par rapport au financement que nous espérons avoir, que j'ai donné tout à l'heure, à partir de 2018 – 2019. Étant entendu que nous ferions l'étude, les APV, sur l'ensemble du projet pour bien montrer que le projet n'est pas séparable. C'est un ensemble de projets avec la fonction voyageurs interconnexion qui vient en plus, mais sur le reste ce n'est pas séparable. Une raison technique : l'amélioration immédiate pour le fret et les voyageurs, notamment pour les circulations TER Chalon – Montchanin. Il y a 7 allers-retours par jour, en traction électrique, ainsi que les trains de fret qui pourraient desservir en électrique jusqu'au Creusot, et donc cela pourrait donner déjà un essor au fret avant même que nous ayons la totalité. Et une raison financière, je l'ai dit, par rapport à l'argent quasi certain que nous avons.

1219

Ensuite, ce qu'apporte l'étude SNCF Réseau, j'ai mis – cela peut être provocateur – 350, 400 millions d'euros, un gain de temps qui doit être de l'ordre de 4 minutes. C'est de l'ordre... suivant si l'on réduit, je dirais 200 millions, on gagne 3 minutes, après, quand on sélectionne. Par contre, ce que je note de l'étude, c'est la nécessité d'engagement supplémentaire de 6 millions d'euros par rapport à ce qui est prévu. En gros, c'est peut-être 8 maintenant. Quand j'ai fait les additions, je l'avais fait de tête, comme j'étais dans la voiture. J'avais lu rapidement votre étude. Donc, en gros, 6 millions supplémentaires pour maintenir le réseau en l'état pour qu'il n'y ait pas de dégradation en 2019, parce que c'est des minutes que l'on reperd. Et voire 5,5 millions pour le point noir de Mesvres qui fait gagner 3 minutes. Et quand nous voyons le rapport coût / gain de temps, c'est quelque chose de colossal. Il faudra que nous allions discuter avec la municipalité de Mesvres pour expliquer cela, parce que je pense que c'est un point qu'il faut faire pour gagner ces 3 minutes, quelles que soient les conséquences locales. Puis, il y a dès maintenant la capacité à agir. Quand je dis dès maintenant, ce serait plutôt le service 2019. La capacité à agir pour faire le parcours Dijon – Nevers en 2 h 06, 2 h 07, voire 2 h 04, en limitant le nombre d'arrêts à 3 ou 4.

1231

Nous allons, pour être concrets sur ce point-là, décider des bases de négociation que nous aurons avec la SNCF pour refaire la nouvelle convention Bourgogne-Franche-Comté. Nous ne sommes pas dans une politique de réduction de l'offre, nous ne sommes pas dans une politique malthusienne. Pour des raisons qui seraient trop longues à vous expliquer, nous allons développer l'offre entre 8 et 10 % globalement, c'est notre intention, sur l'ensemble du réseau Bourgogne-Franche-Comté. Ce que nous voulons proposer, c'est qu'il y ait des trains supplémentaires entre Dijon et Nevers, qui puissent dès maintenant, dans le temps de faire ces dessertes parce que nous le ferons progressivement avec la SNCF, à l'horizon 2019, avec 3 ou 4 arrêts seulement, ramener un temps qui se rapproche des 2 heures, qui ramènera des coûts d'exploitation pour la région, mais nous faisons le pari de faire venir plus de clientèle et surtout de s'intéresser aux voyageurs occasionnels. C'est l'engagement que nous pouvons prendre, qui ne coûtera en fonctionnement qu'à la région et qui peut être fait dans le cadre de la convention que nous allons prendre. C'était notre intention dès le début de ce débat. Comme maintenant les dossiers sont partis aux élus qui savent que cela sera mis en débat sur ces bases-là à la région, je peux le dire maintenant officiellement, ce que je ne pouvais pas faire avant. Donnez-moi ce crédit que j'ai dit que nous pouvions approcher les 2 heures, à condition de limiter le nombre d'arrêts. Je me suis fait taper dessus. Je dis simplement que nous n'enlèverons pas du train. Les dessertes actuelles vont continuer. Nous remettons du train supplémentaire qui, lui, fera moins d'arrêts.

1246

Donc, l'état des voies est plutôt bon. Et je vais vous dire que nous sommes Bourguignons-Franc-Comtois. Quand je vois des lignes qui risquent de fermer parce que nous circulons à 20, 30 km/h et bientôt nous ne pourrions pas circuler sur ces lignes. Je pense que compte tenu de ce qui a déjà été fait et ce qui fait que l'état de la ligne est bon, je suis plutôt favorable pour que l'argent régional essaie aussi d'équilibrer les choses en matière d'investissement sur le réseau. Et qu'une ligne qui roule déjà à 120 km/h, la ramener à 145 alors que d'autres ne roulent en moyenne qu'à

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1251 50 km/h, il y a peut-être des choses à rééquilibrer parce que nous sommes Bourguignons-Franc-Comtois. Et ensuite,  
1252 travailler sur le projet global qui évoluera suivant les financements obtenus de l'Europe et de l'État, et avec en  
1253 permanence la réaffirmation de tout réaliser dans le temps.

1254 Enfin, je terminerai. Définir et négocier l'engagement des collectivités par fonctionnalités, parce qu'il y a une  
1255 cinquantaine de millions dont nous aurons besoin avec les collectivités, voir comment nous le faisons, comment le  
1256 projet d'électrification se fera. Nous pourrions l'accélérer d'autant plus s'il y a un intérêt comme prévu dans le contrat  
1257 de plan. C'est mis en discussion. Et prendre en compte dans la nouvelle convention une augmentation de l'offre, que  
1258 j'ai dite, et avec une concertation pour définir les 3 ou 4 arrêts qui resteront. Concertation tout au long de la ligne que  
1259 nous ferons.

1260 J'ai terminé. Excusez-moi d'avoir été un peu long.

1261 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1262 Non, je suppose que ces intentions seront après... quand le compte-rendu arrivera, quand la fin du débat arrivera, je  
1263 suis sûre que ces intentions seront relues aussi à la lumière de ce que le débat public vous apportera. J'en suis sûre.  
1264 Je vous propose de prendre quelques questions. Oui ? N'oubliez pas de vous présenter. Je pense que quelqu'un de  
1265 la CUCM veut réagir.

1266 **Yves LEUREAUD, Communauté urbaine Creusot Montceau**

1267 Si vous le permettez, j'aimerais avoir des précisions sur le *slide* que vous avez affiché sur le financement de la  
1268 première partie, où nous trouvons électrification entre Montchanin et Chagny, la mise au gabarit, etc. Pourrions-nous  
1269 la revoir, s'il vous plaît ? Sur les 247 millions qui sont prévus dans le CPER, j'ai en tête l'étude exploratoire qui avait  
1270 été menée au départ, qui annonçait un coût d'électrification entre Chagny et Montchanin, voire Le Creusot, de  
1271 60 millions. Si nous ajoutons ces 60 millions avec l'ensemble des études, le système GSM-R (Global System for  
1272 Mobile communications - Railways), la mise au gabarit, à mon avis nous sommes loin d'arriver aux 247 millions.

1273 **Michel NEUGNOT, vice-président région Bourgogne-Franche-Comté**

1274 Aux 247 ? Oui, je suis bien d'accord avec vous. Je sais. Mais ce que je vous ai dit, c'est que je ne suis pas « Perrette  
1275 et le pot au lait ». Je ne pars que des financements quasi certains, ceux de l'État et ceux de la région, parce qu'ils  
1276 sont contractualisés. Les autres sont tous hypothétiques. Je ne sais pas. Nous avons demandé la notation de la  
1277 région, comme beaucoup de collectivités. Je ne sais pas quelle sera cette notation. Nous la connaissons le 31 mars.  
1278 Mais j'ai toujours pour principe de ne faire des projets que pour l'argent que j'étais sûr d'avoir. C'est clairement cela.  
1279 C'est-à-dire ce qui est quasi certain dans le montage CPER, c'est 91 millions d'euros. Pour faire quoi que ce soit, il  
1280 faut faire les études. Pour être crédible sur l'ensemble du dossier, il faut faire les APV sur l'ensemble du dossier.  
1281 Autrement, nous ne saisissons pas les opportunités. Vous avez déjà 21 ou 22 millions de moins. Il vous reste  
1282 70 millions. Et les 70 millions permettent de faire l'électrification, la mise au gabarit sur cette partie-là, le GSM-R qui  
1283 est important sur toute la ligne. Voilà cette partie qui peut être faite. Pourquoi ne pas commencer l'électrification par  
1284 Nevers ? Parce que l'exploitation derrière ne rentabilise pas de faire uniquement ces 38 km d'électrification Chagny –  
1285 Montchanin. Si vous faites 38 km partant de Nevers, déjà, vous ne pouvez pas utiliser la station actuelle qui est à  
1286 Nevers, parce qu'elle est totalement utilisée par les trains TER – TET qui circulent. Nous sommes bien d'accord là-  
1287 dessus. Cela veut dire qu'il faut la faire vers Sémelay. Vous auriez l'électrification jusque-là. Cela servirait uniquement  
1288 en électrique, uniquement pour la desserte Nevers – Decize en gros. Après, il n'y aurait pas l'utilité, le temps que l'on  
1289 fasse le reste de l'électrification. Nous mettrons tous les éléments plus précis, mais ce n'est pas pour favoriser un tel  
1290 ou un tel que l'on commence par un bout et pas sur l'autre. C'est parce que nous voyons très bien que quand nous  
1291 faisons des travaux, quand nous investissons de l'argent, il faut que nous ayons un retour immédiat. Si nous n'avons  
1292 pas ce retour, nous ne faisons pas notre travail de choix politique. Or, nous avons un double retour, compte tenu de  
1293 l'argent que nous avons disponible. Nous avons un double retour sur investissement à la fois sur le fret où nous  
1294 pouvons amorcer des choses et à la fois sur les voyageurs avec une desserte électrique qui pourra aller jusque-là.

1295 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1296 Il y avait encore deux questions. Allez-y.

1297 **Jean-Claude BOULÉ, FNAUT, BFC**

1298 Pour les trains rapides que vous voulez créer, qui seraient d'ailleurs une très bonne chose, n'oubliez pas la  
1299 problématique de Decize. Parce que Decize, la gare dessert Decize, Saint-Léger-des-Vignes, La Machine. C'est  
1300 pratiquement 10 000 habitants. Et en plus, c'est une gare qui a été pilote pour les PMR, qui est une des premières en



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1301 Bourgogne. Donc, c'est important dans les futurs arrêts que Decize soit desservie pour les trains rapides. Merci  
1302 Monsieur le Vice-Président.

1303 **Michel NEUGNOT, vice-président région Bourgogne-Franche-Comté**

1304 Je vous ai donné la méthode. Nous essaierons de voir où cela tombe le mieux, en faisant attention tout de même de  
1305 ne pas faire un patchwork et de faire en sorte que les personnes qui prennent un train dans un sens reviennent à la  
1306 même gare. Dire que nous allons contenter tout le monde... Non, parce que j'ai eu cela sur la desserte Nord –  
1307 Morvan. Nous faisons par alternance. Sauf que nous arrivons à ce que les personnes partent d'une gare et arrivent à  
1308 une autre. Ce n'est pas très développement durable. Nous allons voir tout cela. Par contre, il ne faut pas oublier que  
1309 la loi NOTRe donne compétence sur toutes les mobilités, sur l'intermodalité et qu'à partir de ce qui est rigide, c'est-à-  
1310 dire le train. Nous avons l'intention de travailler avec les territoires pour savoir comment nous ramenons au mieux sur  
1311 les gares où les trains s'arrêtent. Et cela, c'est tout le travail de proximité que nous allons engager avec les territoires.  
1312 Et le travail citoyen que nous allons faire aussi, parce que l'avantage du débat public, c'est qu'effectivement tout le  
1313 monde rentre peu ou prou dans le même référentiel, ce qui n'était pas le cas au début du débat public. Et je vous en  
1314 remercie, parce que cela permet effectivement d'aller au fond des choses. Je pense que nous ne pouvons pas faire  
1315 une bonne politique si nous ne connaissons pas bien la technique. Il ne faut pas être technicien, mais bien connaître  
1316 la technique, parce que nous faisons un certain nombre de contresens.

1317 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1318 Il y avait une autre question.

1319 **François DIOT, responsable départemental du Parti Communiste**

1320 C'est une réaction. Ne pas insulter l'avenir, comme Michel NEUGNOT l'a mis dans une de ses diapositives. Ne pas  
1321 insulter l'avenir, c'est déjà commencer par ne pas dévoyer le projet. Parce que nous parlons tout de même de la Voie  
1322 ferrée Centre Europe Atlantique et de l'électrification de la ligne Nevers – Chagny, pour donner toute l'efficacité aux  
1323 travaux qui ont été effectués ces dernières années jusqu'à Vierzon, etc. Si je dis cela, c'est parce que j'ai lu le cahier  
1324 d'acteur rapidement de la région. Nous y lisons tout de même que l'objectif essentiel est une meilleure desserte de  
1325 la capitale régionale par des TGV ne la desservant pas actuellement. Ce n'est tout de même pas l'objectif de la VFCEA.  
1326 Et il faut, dans les fonctionnalités de la VFCEA, six fonctionnalités. Nous parlons de fret à la cinquième. L'essentiel  
1327 pour nous, je le répète, est bel et bien le développement du fret ferroviaire. Parce que sinon nous pourrions toujours  
1328 les uns et les autres parler de développement économique. Tout le monde n'a que ce mot-là à la bouche,  
1329 « développement économique », « développement économique », « COP 21 », etc. Et nous nous retrouvons, à mon  
1330 avis, avec un sujet qui est vraiment pris par le tout petit bout de la lorgnette. Alors que, comme l'a dit Jean-  
1331 Paul PINOT, c'est un projet de niveau national et européen. Donc, arrêtons d'être Bourguignons, Nivernais ou Côte  
1332 d'Or. Prenons les choses dans leur globalité, et j'ajoute qu'en disant cela les fonctionnalités de la VFCEA  
1333 permettent le développement endogène du territoire par le raccordement des zones industrielles, etc. Donc, courte  
1334 vue tout de même. Essayons de voir l'ensemble des potentialités du projet, parce que la VFCEA, c'est cela.

1335 Ensuite, nous parlons beaucoup de financement. Je suis le premier à regretter que dès le départ l'ensemble des  
1336 moyens financiers n'ait pas été alloué aux différentes phases qui sont proposées, parce que cela amène  
1337 effectivement à phaser le projet. Je vois dans le cahier d'acteurs de la région qu'il y a 4 phases. Et vous l'avez dit,  
1338 *grosso modo*, l'électrification est remise à 2030 à vous écouter.

1339 **Michel NEUGNOT, vice-président région Bourgogne-Franche-Comté**

1340 Non, je ne peux pas laisser dire cela.

1341 **François DIOT, responsable départemental du Parti Communiste**

1342 Vous me corrigerez, mais... *grosso modo*, le phasage, tel qu'il est écrit dans le cahier d'acteurs, aboutit à enterrer le  
1343 projet. C'est comme cela que je le ressens.

1344 Dernière chose, nous parlons de financement, il aurait fallu que l'État qui est garant de l'aménagement du territoire,  
1345 mette intégralement l'argent pour éviter d'avoir à phaser un projet et donc à avoir à faire des choix, ce qui laisse un  
1346 peu penser qu'au bout du bout, si nous n'avons pas l'argent, comme tu l'as dit, nous pouvons nous retrouver un jour  
1347 au milieu du gué et avoir à arrêter les travaux. Puis, nous entrons en période de débat national. Je rappelle tout de  
1348 même que la dette de RFF, rien qu'en intérêts payés aux banques, c'est chaque année 1 milliard d'euros. C'est-à-dire  
1349 20 fois le projet de la...

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1350 **Michel NEUGNOT, vice-président région Bourgogne-Franche-Comté**

1351 1,2 milliard. Je suis administrateur de SNCF Réseau. C'est 1,2 milliard.

1352 **François DIOT, responsable départemental du Parti Communiste**

1353 Donc, c'est encore pire. 25 fois le prix de la VFCEA en une année. Donc, peut-être qu'il faudrait réfléchir, comme  
1354 l'Allemagne, puisque nous citons l'Allemagne en exemple sur tous les tons, à tort. Mais pour une fois, ils ont fait  
1355 quelque chose de bien, c'est-à-dire que l'État a repris intégralement la dette de la *Deutsche Bahn*, ce qui permet de  
1356 dégager des financements pour les infrastructures. Nous sommes en train de parler de quelques millions d'euros, etc.  
1357 Alors que les banques se gavent avec le milliard et que tout cela part en évasion fiscale, 80 milliards par an. Donc,  
1358 ayons un peu d'idée, d'ordre de grandeur de tout cela. Ceci dit, le phasage tel qu'il est proposé par la région, à mon  
1359 sens, ne correspond pas à l'objet du débat public qui est la réalisation de la grande transversale ferroviaire entre les  
1360 portes de l'Atlantique, l'Europe centrale, l'Europe du sud, en passant par Nevers et Chagny. Et il reste cela à réaliser.  
1361 Je serais curieux de savoir la réaction des régions Pays de la Loire, région Centre, etc., qui ont réalisé l'électrification  
1362 jusqu'aux portes de la Bourgogne et qui voient ici que nous le remettrions en 2030.

1363 **Michel NEUGNOT, vice-président région Bourgogne-Franche-Comté**

1364 Je vais peut-être répondre. Déjà, je ne sais pas financer un projet avec de la dette. Quand tu dis qu'il y a un constat. Il  
1365 y a un constat, c'est la situation de SNCF Réseau, où des choix ont été faits. Ce n'est pas avec le 1,5 milliard de  
1366 paiement des intérêts de la dette de SNCF Réseau que tu financeras quelque projet que ce soit.

1367 Deuxièmement, j'insiste à nouveau. Dire que nous sommes à courte vue, c'est tout l'inverse que j'ai essayé de  
1368 démontrer. J'essaierai de donner des cours du soir pour en convaincre tout le monde. La période est propice à cela.  
1369 Simplement dire que si nous n'avions voulu faire que la branche que nous voulons faire en premier, nous n'aurions  
1370 pas fait de débat public. Nous n'aurions pas fait une étude sur l'ensemble de la ligne. Et ce que je dis, la totalité se  
1371 réalisera. Et ce que nous voulons faire dans la première tranche, ces APV, c'est sur la totalité de la ligne. Et nous  
1372 aurons à enclencher ensuite toutes les procédures nécessaires sur la totalité de la ligne. Ce que je dis, c'est que le  
1373 phasage dépendra des financements que nous aurons. Ce que je dis aussi, c'est que le train en Bourgogne-Franche-  
1374 Comté, nous voulons le développer. Ce que je dis aussi, c'est que c'est vrai, nous aurions pu dire, dans le contrat de  
1375 plan, nous ne faisons que cette ligne-là. Et la ligne Paray-le-Monial – Lamure-sur-Azergues – Lyon où nous mettons  
1376 plus de temps qu'il y a un siècle pour faire Paray-le-Monial – Lyon, il ne fallait pas la faire, il fallait mettre tout l'argent  
1377 sur la VFCEA. Ce n'est pas comme cela que nous concevons l'aménagement du territoire. Parce que la ligne là est  
1378 une des meilleures que nous ayons sur le réseau, une des meilleures. Et la problématique que nous avons est que  
1379 c'est une ligne qui longe le Morvan, qui est très sinueuse. Et nous ne pouvons pas faire... nous avons vu à quelles  
1380 conditions nous pouvons rattraper du temps, mais nous ne pouvons pas tout faire. Donc, moi, c'est tout l'inverse.

1381 Et en ce qui concerne l'offre que nous proposerons sur l'ensemble du territoire bourguignon-franc-comtois, ce n'est  
1382 pas une offre qui ne croit pas au train. C'est une offre qui fait le pari du train, mais qui va amener beaucoup  
1383 d'évolution pendant les 8 ans de la convention que nous allons signer. Parce que si nous continuons le modèle  
1384 économique actuel, cela ne fonctionnera pas longtemps compte tenu de la situation des comptes des uns et des  
1385 autres.

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

1387 Merci. Je répète juste que nous ne sommes pas en train de discuter une décision du maître d'ouvrage, parce que la  
1388 décision du maître d'ouvrage arrivera en août, une fois que le compte-rendu de la commission sera apparu. Je précise  
1389 juste le statut devant votre intervention. Il ne s'agit pas de présenter une décision définitive. Ce sont des orientations  
1390 dont nous prenons acte et dont nous nous félicitons, que nous pouvons questionner. C'est bien, parce que mettre en  
1391 débat déjà des orientations, c'est tout de même ouvrir davantage le débat. Mais sachez que la décision officielle  
1392 tombera au mois d'août.

1393 **Denis THURIOT, Maire de Nevers, président de Nevers Agglomération**

1394 Michel, je suis heureux de t'entendre dire, depuis 3 ans que nous échangeons régulièrement à ce sujet, que  
1395 finalement Nevers – Dijon en 2 heures ou quasiment, c'est possible. Par contre, ce qui m'étonne un peu, c'est qu'il me  
1396 semblait que lors du dernier débat à Nevers on nous avait dit que même en supprimant des arrêts, cela ne pouvait  
1397 pas être envisagé sans la régénération de la voie. Si j'ai bien compris, l'étude nous dit que la voie est en bon état  
1398 même si nous ne le vivons pas toujours pendant le trajet et qu'il y a tout de même quelques travaux, à mon avis, à  
1399 faire.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1400 Par contre, j'aurai une question : qu'est-ce qui empêcherait de faire l'électrification Nevers – Chagny ? Je suis tout à  
1401 fait d'accord, comme l'a dit François DIOT, c'est un projet européen. Bien évidemment, ce n'est pas que pour notre  
1402 territoire. Mais l'électrification Nevers – Chagny était, de mémoire, la seule hypothèse rentable. Donc, elle permettrait  
1403 de dégager de la rentabilité immédiatement. Et cela n'empêcherait pas les trajets en 2 heures que tu proposes en  
1404 rajoutant des trains. Donc, qu'est-ce qui empêche très concrètement de faire les deux en même temps et de  
1405 commencer par l'électrification Nevers – Chagny, plus des trajets en 2 heures ?

1406 **Michel NEUGNOT, vice-président région Bourgogne-Franche-Comté**

1407 Mais parce qu'avec les 91 millions de sûr que j'ai, je ne suis pas en capacité de le faire. Parce que pour que la totalité  
1408 soit faite, il faut faire les APV sur la totalité. C'est 21, 22 millions d'euros. Et il y a un ordre logique. Moi, je veux bien  
1409 tout ce que vous voulez, à moins que tu me dises que tu payes le différentiel.

1410 **Denis THURIOT, Maire de Nevers, président de Nevers Agglomération**

1411 Je crois que c'est le département qui m'a dit...

1412 **Michel NEUGNOT, vice-président région Bourgogne-Franche-Comté**

1413 Non, mais si vous êtes prêts à mettre avec le département 60, 70 millions... ou 80, 90.

1414 **Denis THURIOT, Maire de Nevers, président de Nevers Agglomération**

1415 Nevers – Chagny électrifié, c'est combien ?

1416 **Michel NEUGNOT, vice-président région Bourgogne-Franche-Comté**

1417 60 millions. Si vous mettez, à tous les deux, 60 millions, nous sommes bons.

1418 **Denis THURIOT, Maire de Nevers, président de Nevers Agglomération**

1419 C'est pile la première phase.

1420 **Michel NEUGNOT, vice-président région Bourgogne-Franche-Comté**

1421 Si vous êtes prêts à mettre 60 millions à vous deux, nous y allons tout de suite, nous faisons l'ensemble.

1422 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1423 Ce n'est pas la question.

1424 **Denis THURIOT, Maire de Nevers, président de Nevers Agglomération**

1425 C'est effectivement une façon de nous retourner la question, Michel NEUGNOT.

1426 **Michel NEUGNOT, vice-président région Bourgogne-Franche-Comté**

1427 Non, mais la section complémentaire pour tout faire d'un coup, si vous me trouvez au niveau des collectivités...

1428 **Denis THURIOT, Maire de Nevers, président de Nevers Agglomération**

1429 Non, pas tout d'un coup. Commencer par faire Nevers – Chagny en électrification coûte combien ?

1430 **Michel NEUGNOT, vice-président région Bourgogne-Franche-Comté**

1431 C'est 203 millions. J'ai 91 millions de sûrs.

1432 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1433 M. MAZZUCHELLI, parlez-vous bien de la modernisation ?

1434 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1435 Je parle uniquement de l'électrification.

1436 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1437 L'électrification brute, c'est ce que je voulais dire. Seulement l'électrification. La modernisation prévoit trois choses :  
1438 l'électrification, la mise au gabarit et le GSM-R (Global System for Mobile communications - Railways). Et là, vous  
1439 avez le détail.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1440

**Michel NEUGNOT, vice-président région Bourgogne-Franche-Comté**

1441

Quand nous enlevons les études, nous avons 70 millions pour faire. Donc, si vous mettez chacun en gros 60 millions, c'est bon. Et nous faisons d'un seul trait.

1442

1443

**Denis THURIOT, Maire de Nevers, président de Nevers Agglomération**

1444

Et combien coûte la halte TGV ?

1445

**Michel NEUGNOT, vice-président région Bourgogne-Franche-Comté**

1446

Mais je l'enlève. Vous me posez une question : pourquoi ne pas tout faire d'un coup ? Faire tout d'un coup, c'est 203 millions.

1447

1448

*Prise de parole hors micro*

1449

Nevers – Chagny, c'est bien la totalité. C'est Nevers – Montchanin, Montchanin – Chagny. Donc, la totalité, c'est 203 millions. Actuellement, nous en faisons pour 60 millions. Donc, il reste 140 millions à trouver. Nous donnons toujours des chiffres qui sont trop élevés. Admettons que ce soit 180. Un billet de 60 millions chacun et nous sommes bons. Si vous signez ce soir, nous y allons. Ce sera un grand acquis du débat public.

1450

1451

1452

1453

Par contre, ce que je dis, c'est qu'il peut y avoir des opportunités. Je pense – cela va faire sursauter tout le monde – que le modèle économique de financement des lignes, notamment de 7 à 9, n'est plus adapté aux besoins que nous avons, puisque la règle d'or, nous sommes pour ou contre, mais c'est la réalité. Je suis très pragmatique. Il faudra trouver d'autres formes d'ingénierie de projet. J'en suis convaincu. J'ai d'ailleurs quelques idées là-dessus. Mais c'est à ce prix-là que nous le ferons. D'ailleurs, il y a souvent eu ces débats sur les routes où les 2x2 voies.

1454

1455

1456

1457

1458

**Patrice JOLY, Président du Conseil départemental**

1459

J'ai entendu Michel NEUGNOT et je le remercie pour les annonces qu'il nous a faites pour faire en sorte que le trajet Nevers – Dijon soit possible, envisageable en 2 heures pour certains trains supplémentaires. Je le remercie également pour la présentation qui a été faite et la stratégie d'utilisation des 90 millions dont il nous a parlé.

1460

1461

1462

Mais je ne vois pas pourquoi nous ne raisonnons pas sur les 250 millions, en gros, qui avaient été envisagés dans le cadre du Contrat de plan. Là où nous en sommes aujourd'hui, et ce contrat est signé déjà depuis un moment, nous devons être en mesure de savoir très précisément ce que l'Europe est susceptible de financer. Et je présume que si nous avons mis une participation européenne, nous savions que les dépenses seraient éligibles pour le montant à peu près escompté, parce que j'imagine que le travail a été fait sérieusement, à la fois par la région et par l'État. J'y ajoute les autres financements qui restent là aussi envisageables. Ils n'ont pas été indiqués, définis et estimés au doigt mouillé. Ce qui nous conduit dès lors, si nous raisonnons sur les 247 millions à peut-être envisager une autre possibilité, qui est celle qu'évoquait Denis THURIOT – je partage l'idée – qu'avec ces 250 millions d'euros, nous arrivons à électrifier la ligne telle que cela avait été envisagé. Nous sommes parfois un peu surpris sur les présentations qui ont été faites, parce qu'il y a quelques contradictions. Je pense notamment à ce qui était annoncé et présenté par la SNCF, par rapport à l'échange que vous aviez eu dans la précédente réunion, notamment sur les questions du coût de la qualité de la ligne, du coût de la régénération. Voilà ce qu'il est en est vraiment. Et sans aller jusqu'à ce qu'évoquait François DIOT, c'est-à-dire que nous avons affaire à un enjeu qui n'est pas local, pas régional, mais qui est national, voire européen, donc qui mériterait des moyens supplémentaires. Mais d'ores et déjà, nous avons des sommes qui permettent d'envisager cette électrification qui présente un avantage pour le département, mais surtout qui présente le grand avantage d'être cette solution ou plutôt cette alternative qui présente la meilleure rentabilité socioéconomique.

1463

1464

1465

1466

1467

1468

1469

1470

1471

1472

1473

1474

1475

1476

1477

1478

1479

**Michel NEUGNOT, vice-président région Bourgogne-Franche-Comté**

1480

Merci de ta question, ce qui va me permettre de préciser des choses. Les 78 millions de l'Europe, c'est regrouper la fonctionnalité fret et la fonctionnalité voyageur, prolongation du TGV Rhin-Rhône. Donc, nous ne pouvons pas affecter la totalité à cela. Deuxièmement, ici, dans les autres financeurs, les 30 millions, le CUCM est prêt à mettre, mais à condition qu'il y ait son projet dedans. Nous ne pouvons donc pas... quand nous faisons le total, en plus des financements escomptés SNCF Réseau sur une partie notamment la ligne en 7 à 9, ils ne mettront rien parce qu'ils n'ont pas droit de mettre. Donc, quand nous découpons ce qui est certain, et dans ce qui peut être sollicité, ce que nous pouvons capter, nous n'arrivons pas aux 247 millions. Nous ne faisons donc pas la totalité du projet.

1481

1482

1483

1484

1485

1486

1487

*Prise de parole hors micro*

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1488

**Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1489 Le micro, s'il vous plaît. Nous ne vous entendons pas.

1490 **Patrice JOLY, Président du Conseil départemental**

1491 Je reprends l'approche qui était la tienne, c'est-à-dire d'intégrer cela dans un temps qui est glissant : avec les sommes  
1492 existantes et mobilisables, jusqu'en 2020, nous pouvons faire une grande partie de cette électrification. Et le solde,  
1493 compte tenu de la durée de réalisation, des études, des travaux, etc., peut être financé sur le prochain Contrat de  
1494 plan.

1495 **Michel NEUGNOT, vice-président région Bourgogne-Franche-Comté**

1496 Oui, je pense qu'il y a plus de 50 % de chances que ce soit fait sur le prochain Contrat de plan. Mais là, je le dis, ce  
1497 que nous voulons, c'est l'électrification de toute la ligne. Mais nous parlons le bourguignon-franc-comtois : il n'est pas  
1498 question de mettre tous nos œufs aussi, parce qu'il y a d'autres lignes où ne nous roulons pas à 120 km/h.

1499 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1500 Allez-y, complétez.

1501 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

1502 En complément de ce que dit M. NEUGNOT, je voudrais juste expliquer une chose

1503 **Michel NEUGNOT, vice-président région Bourgogne-Franche-Comté**

1504 Ne complète pas trop, parce qu'il va croire que nous sommes de mèche !

1505 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

1506 Nous ne sommes pas de mèche. La réalité et le pragmatisme... au mois d'août, quand nous aurons une décision à  
1507 prendre, quelle qu'elle soit, il faut des liquidités. Ces liquidités, c'est ce qui vient d'être présenté : la contribution de  
1508 l'État et de la région. Cela veut dire que ce sont ces fameux 90 millions d'euros. Si nous devons faire quelque chose,  
1509 il faut signer une convention de financement et nous nous appuyerons essentiellement sur cela. Quand nous irions  
1510 chercher le financement de SNCF Réseau, il se rapprocherait plus de zéro, au regard du fait que la publication du  
1511 décret de la règle d'or arrive, et le niveau d'endettement de SNCF Réseau aujourd'hui fait qu'il ne peut plus mettre de  
1512 l'argent. Et le reste serait une démarche de recherche de financement auprès des partenaires, donc des  
1513 départements, des collectivités territoriales. Plus vite nos partenaires extérieurs se déclarent et signent des  
1514 conventions de financement, plus vite nous pourrions envisager de faire plus. Mais il est vrai qu'aujourd'hui nous ne  
1515 pouvons nous appuyer que sur les 90 millions d'euros existant qui sont l'engagement de l'État et de la région.

1516 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1517 Merci. Il y a une question par-là, et après si le représentant de l'État ici souhaite intervenir pour apporter des  
1518 compléments, n'hésitez pas.

1519 **Franco ORSI, président de la Chambre de commerce et d'industrie de la Nièvre**

1520 De façon très pragmatique, on nous a expliqué que sur la première tranche, nous avons 90 millions. Je raisonne de  
1521 façon pragmatique. Cela veut dire qu'au mieux la tranche 2, nous aurons toujours 90, la tranche 3 90. Je crois qu'il  
1522 manque quelque chose pour faire la totalité du projet, si je fais l'addition. Donc, pour quelle raison la tranche 2 et la  
1523 tranche 3 auraient-elles plus de financement que les 90 ou 91 millions que nous voyons là ?

1524 **Michel NEUGNOT, vice-président région Bourgogne-Franche-Comté**

1525 Vous demandez pourquoi, dans le prochain Contrat de plan, nous ne mobiliserions pas plus que les 90 millions État /  
1526 région. Mais parce qu'il y aura eu des choses de faites dans le présent contrat de plan qui ne seront plus à refaire. Par  
1527 exemple, nous essayons d'équilibrer sur le territoire. Je prends l'électrification, par ailleurs contestée, d'Auxerre –  
1528 Laroche, qui va se faire là, qui est bien partie. C'est 38 millions. Nous ne la référons pas deux fois. Donc, dans le  
1529 prochain Contrat de plan, si nous sommes en rythme de croisière, sans dégrader les comptes de la région, nous  
1530 pouvons penser, puisque Bourgogne nous avons un réseau où il y a eu plus de faits, et c'était peut-être aussi plus  
1531 facile que sur la partie franc-comtoise, que l'effort a été fait. Le fait d'avoir refait 100 millions pour refaire Belfort –  
1532 Delle, avec 33 millions de participation de la région et 23 des Suisses, nous n'allons pas remettre deux fois ces  
1533 33 millions. Donc, dans l'ordre des priorités, nous pourrions massifier un peu plus sur la deuxième tranche. Mais

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1534 compte tenu du fait que nous avions des choses en cours qui étaient nécessaires et qui étaient engagées d'ailleurs  
1535 avant la fusion, nous n'avons pas pu aller plus loin. Pour nous, la priorité était de faire Paray-le-Monial – Lamure-sur-  
1536 Azergues où ce n'est pas 120 km/h, c'est en permanence Mesvres pendant 15-20 km. C'est la voie unique, parce  
1537 qu'en 1995 nous avons abandonné cette voie-là. C'est du territoire bourguignon-franc-comtois. C'est 250 domiciles  
1538 travailleurs sur cette ligne-là par jour, donc qui mérite aussi le respect. Nous avons fait cela en priorité. Auxerre –  
1539 Laroche, c'est un élément essentiel pour refaire une desserte différente et traiter de meilleure façon l'entrée nord, à  
1540 partir d'Auxerre, du nord Morvan où il y a beaucoup de projets à faire pour développer l'offre. Puis, nous avons fait  
1541 pour la partie bourguignonne dans le Contrat de plan. Avec Jean-Paul, nous avons bataillé pendant deux Contrats de  
1542 plan avant pour lancer les études pour que cela puisse être fait. C'est grâce à ce travail préparatoire que nous le  
1543 ferons. Il faut bien voir que nous parlons de rentabilité à 40 ans. Je pense d'ailleurs que dans un modèle, si nous  
1544 voulons avoir un bon financement des rails, c'est une règle différente qu'il faudrait avoir, parce que le modèle en 2040  
1545 – c'est 23 ans – je pense que quand nous faisons ces investissements il faut amortir sur beaucoup plus longtemps et  
1546 trouver l'ingénierie financière pour le faire. Donc, nous serons en capacité de faire plus, parce que globalement nous  
1547 avons fait plus. Et un projet qui est engagé à ce niveau-là sera accéléré et prioritaire dans la deuxième phase, donc  
1548 2020-2025. C'est très clair. Il faut bien voir. Je pense que l'élément à avoir en tête, comme dans tous les projets, c'est  
1549 de mettre le pied dans la porte, commencer de l'ouvrir. Et une fois qu'on a fait cela, le reste passe. Et obligatoirement,  
1550 l'État comme la région mettront comme priorité dans la deuxième phase l'électrification totale.

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

1552 Merci.

1553 **Michel NEUGNOT, vice-président région Bourgogne-Franche-Comté**

1554 J'espère bien être encore élu au prochain mandat pour pouvoir le finir.

1555 *Prise de parole hors micro*

1556 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1557 Je vous en prie, laissons le débat présidentiel hors de ce débat public. Je vous rappelle d'ailleurs que nous avons  
1558 même une réserve électorale à respecter. Allez-y, posez votre question.

1559 **Jacques CORBET, DREAL**

1560 Non, ce n'est pas une question. C'est une réponse à votre sollicitation, Madame CASILLO.

1561 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1562 Oui. Laquelle ? Parce que j'en ai fait plusieurs pendant ce débat.

1563 **Jacques CORBET, DREAL**

1564 À propos des crédits européens. Chaque année ou presque, l'Europe lance des appels à projets. Il y en a un qui a été  
1565 lancé au mois de février 2017, qui porte à peu près sur 1 milliard d'euros et qui répond à plusieurs objectifs. Nous  
1566 pouvons penser que la VFCEA peut s'inscrire dans ces objectifs-là. Par exemple, renforcer l'interopérabilité  
1567 ferroviaire, supprimer des goulets d'étranglement, des choses comme cela. Nous pensons que dans le projet, il y a de  
1568 bons arguments à faire valoir, notamment aussi naturellement les circulations sur les corridors fret.

1569 Maintenant, c'est tout de même un dossier assez complexe à monter. Il faut tout de même que nous respections aussi  
1570 le calendrier qui a été posé par la Commission et aussi par le gouvernement français. Donc, nous sommes dans un  
1571 calendrier assez serré. Cela peut être jouable. Sinon, nous pourrions, comme Michel NEUGNOT l'a dit aussi, nous  
1572 inscrire dans l'appel à projets de 2018, si nous estimons que les conditions ne sont pas suffisamment établies pour  
1573 répondre au calendrier de 2017. Voilà ce que je voulais dire.

1574 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1575 Merci beaucoup. S'il n'y a pas d'autres questions, sollicitations, je remercie beaucoup M. NEUGNOT, et je profite pour  
1576 vous dire une chose. Avec la plupart d'entre vous ici, de la Nièvre, nous n'allons pas nous revoir. Je ne sais pas  
1577 combien de vous seront là demain soir, nous allons clôturer le débat également du côté du Creusot. Si nous ne nous  
1578 revoyons pas demain, je tenais en mon nom et au nom de toute la Commission particulière à remercier la Nièvre pour  
1579 l'engagement qu'elle a eu pendant ce débat, parce que vous avez beaucoup apporté en termes de questionnement,  
1580 d'interrogation. Vous avez nourri le débat, donc je tenais à vous remercier, parce que vous nous avez démontré et

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



1581 convaincu une fois de plus s'il y en avait besoin – mais la Commission est bien convaincue de cela – que se parler fait  
1582 toujours du bien.

1583 Sur ce, je vous dis encore merci. Et sincèrement merci de tout ce que vous avez apporté à ce débat. Et à très bientôt  
1584 pour la suite. N'oubliez pas nos sites internet, les réseaux sociaux. Nous n'allons pas nous arrêter après. Nous vous  
1585 tiendrons toujours informés de ce qu'il se passe aussi pour la suite et nous sommes toujours là pour répondre à vos  
1586 sollicitations. Un grand merci à toutes et à tous, et à demain pour ceux qui seront là.