



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

DÉBAT PUBLIC

## Atelier thématique :

**Modernisation de la ligne Nevers – Chagny, impacts sur l’environnement et les effets du trafic voyageurs à l’échelle régionale**

VERBATIM DE L’ATELIER  
Torcy, le 15 février 2017, 18h30-21h

### En tribune

#### Commission particulière du débat public :

Isabelle BARTHE, membre,  
Christine JEAN, membre  
Lucie ANIZON, membre,  
Marc d’AUBREBY, membre

#### Maîtrise d’ouvrage :

Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau  
Emmanuelle HONORE, chargée de projet environnement  
Christian COCHET, SNCF Mobilités

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

(Début de la réunion à 18h30)

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

2 Bonsoir à tous. Je propose de tous vous installer autour des tables. Nous allons pouvoir démarrer cette réunion. Cet  
3 atelier thématique porte sur la modernisation de la ligne Nevers – Chagny, sur les impacts du projet sur  
4 l'environnement et sur les effets sur le trafic voyageur, à l'échelle régionale.

5 Nous sommes ravis d'être, ici, à Torcy. Merci à Monsieur le Maire de nous accueillir. Je vous donnerai la parole pour  
6 quelques mots d'accueil. Je vais d'abord me présenter et laisser mes collègues de la commission se présenter. Nous  
7 représentons la Commission nationale du débat public (CNDP). Cette instance est chargée d'organiser, au niveau  
8 national, les débats sur les grands projets d'infrastructures, notamment.

9 Je m'appelle Isabelle BARTHE ; je suis membre de cette commission au sein de laquelle nous sommes. Madame  
10 CASILLO, présidant cette commission, n'a pas pu se rendre disponible ce soir. Elle vous prie de bien vouloir  
11 l'excuser. Ce soir, nous sommes trois. Je vais passer la parole à mes collègues pour qu'elles se présentent  
12 également. Ensuite, je vous expliquerai rapidement les principes du débat public et la façon dont la réunion va se  
13 dérouler ce soir. Puis, vous aurez un temps de présentation par le maître d'ouvrage ; ma collègue Christine JEAN, ici  
14 présente, animera le débat.

15 Je les laisse se présenter.

16 **Lucie ANIZON, membre de la CPDP**

17 Bonsoir. Je suis membre de la Commission particulière du débat public sur la VFCEA. Par ailleurs, je travaille dans le  
18 domaine de la participation citoyenne, démocratie participative.

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

20 Bonsoir. Je suis une ex-membre de la Commission nationale du débat public où je siégeais au titre des associations  
21 de protection de l'environnement. Je suis membre de cette Commission particulière du débat public.

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

23 Je suis, bien évidemment, membre de cette commission et je suis, par ailleurs, commissaire-enquêteur. Certains  
24 d'entre vous ont probablement déjà assisté à d'autres réunions. Quels sont les principes du débat public en quelques  
25 mots et quel est le rôle de cette commission ? Un débat public est un moment de démocratie participative, un moment  
26 où le public, sur un projet qui correspond à des critères à la fois de nature de projets et de montant de projets... le  
27 maître d'ouvrage doit saisir la Commission nationale du débat public sur son projet. Lorsque la commission nationale  
28 décide d'organiser un projet, elle nomme une commission spéciale sur le projet en question. Le débat public porte sur  
29 l'opportunité du projet ; faut-il faire ce projet, à cet endroit ? Évidemment, nous parlons des objectifs du projet, de ses  
30 caractéristiques principales. Bien évidemment, ce débat se déroule en amont de la décision du maître d'ouvrage. Le  
31 débat a pour rôle d'informer le public du projet et de lui permettre de faire part de ses avis, de ses recommandations,  
32 éventuellement de propositions alternatives qui vont permettre au maître d'ouvrage de nourrir sa décision. La décision  
33 du maître d'ouvrage, publiée à l'issue du débat public, va devoir tenir compte de tout ce qui se dit dans le cadre du  
34 débat. Ce débat est jalonné d'un certain nombre de réunions, également de votre participation, sur le site Internet du  
35 débat. Tout est consigné, que ce soient les réunions qui sont enregistrées ou les écrits. Cela donne lieu à un rapport  
36 que la commission va publier à la suite du débat. Le maître d'ouvrage devra lui-même dire de quelle façon il tient  
37 compte de tout cela dans ses décisions. Le compte rendu de la Commission particulière du débat public et le bilan de  
38 la CNDP, dans notre cas, seront publiés le 20 mai. Le maître d'ouvrage publiera sa décision le 20 août. Dans le cas  
39 où il décide de poursuivre son projet, il indiquera les engagements qu'il prend par rapport aux avis et aux attentes  
40 exprimées. Tout cela est consigné et est public, bien évidemment. Dans le cadre d'un débat, les arguments comptent.  
41 Évidemment, nous ne sommes ni dans le cadre d'un sondage ni dans le cadre d'un référendum. Nous ne comptons  
42 pas les voix pour et les voix contre, mais il s'agit vraiment d'un débat sur les arguments. Tous les arguments ont donc  
43 la même valeur ; toute personne est légitime à poser des questions et à exprimer son point de vue.

44 Monsieur le Maire, si vous voulez bien nous dire quelques mots. Merci de nous accueillir, ici, à Torcy.

45

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

46 **Jean-Paul LUARD, maire et conseiller communautaire**

47 Merci Madame. Je crois que les Torcéens sont présents ; ils peuvent être directement impactés. C'est la raison pour  
48 laquelle je vous remercie de tenir ce débat à Torcy. Cela est pour vous un moment important ; c'est un honneur de  
49 vous recevoir. Merci.

50 Cet atelier doit en effet vous donner le ressenti d'un certain nombre de citoyens. Il est vrai que vous tenez beaucoup  
51 de débats ; vous faites un vrai marathon du débat, mais cela est nécessaire. Je crois que dans notre démocratie, cela  
52 est non seulement absolument indispensable, mais c'est aussi notre richesse afin que nous puissions, encore une  
53 fois, informer tous les riverains et tous les habitants qui le souhaitent. Merci beaucoup et bon travail.

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

55 Merci Monsieur le Maire. Merci de votre accueil dans cette belle salle.

56 Pour commencer sur la partie information, nous allons tout de suite donner la parole au maître d'ouvrage SNCF  
57 Réseau, ici présent. Ils vont se présenter et vous présenter leur projet. Ensuite, nous reprendrons la parole. Une fois  
58 que vous aurez pris connaissance du projet, vous pourrez échanger entre vous, par table. Nous vous proposerons un  
59 certain nombre de thématiques, mais vous pourrez aussi élargir le temps d'échange entre vous à tous les sujets qui  
60 vous tiennent à cœur par rapport à ce projet. Nous mettrons ensuite en commun ce temps de travail par table. Dans le  
61 même temps, nous mènerons un débat général entre la salle, le maître d'ouvrage et la commission.

62 Monsieur MAZZUCHELLI, à vous la parole.

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

64 Merci Madame. Bonsoir à tous. Nous allons tout d'abord nous présenter. Je suis Laurent MAZZUCHELLI de SNCF  
65 Réseau. Je suis directeur de projet à la direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, à Dijon. Je suis accompagné  
66 d'Emmanuelle HONORE, chargée de projet environnement à la direction territoriale Bourgogne Franche-Comté et de  
67 Christian COCHET, SNCF Mobilités à la direction régionale de Dijon.

68 Nous avons préparé une présentation suivant cinq chapitres :

- 69 - Un rappel sur le périmètre de l'opération et les enjeux de l'opération ;  
70 - Les aménagements et les coûts associés ;  
71 - L'évaluation socio-économique ;  
72 - Le diagnostic environnemental autour du projet ;  
73 - Le calendrier du projet.

74 Concernant le périmètre et les enjeux de l'opération, qu'est-ce que VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique) ?  
75 C'est la modernisation de la ligne existante entre Nevers et Chagny sur 160 kilomètres. C'est aussi la réalisation d'un  
76 raccordement de la ligne Nevers – Chagny à la ligne à grande vitesse Paris – Lyon, en gare du Creusot TGV. Et puis,  
77 c'est la création d'une halte d'interconnexion TGV (Train à Grande Vitesse) – TER (Train Express Régional) en gare  
78 du Creusot-Montceau-Montchanin TGV. Cette halte est située juste en face de la gare TGV actuelle.

79 Concernant les fonctionnalités et les enjeux :

- 80 - Première fonctionnalité : les déplacements régionaux et interrégionaux de voyageurs, les TER. VFCEA  
81 permettrait, grâce à l'électrification, des relations ferroviaires de bout en bout entre Tours et Dijon plus  
82 confortables et moins polluantes. VFCEA permettrait également de relier le territoire au réseau à grande  
83 vitesse par des correspondances TGV-TER, avec la halte d'interconnexion. Quels sont les aménagements  
84 associés ? Il va falloir électrifier la ligne, mettre au gabarit les ouvrages existants (les ponts et les tunnels  
85 pour permettre l'électrification), traiter les passages à niveau existants (90 passages à niveau sur 160  
86 kilomètres) et installer un système de télécommunication plus moderne appelé GSM-R (Global System for  
87 Mobile communications – Railways). Pour relier le territoire au réseau à grande vitesse, il conviendra de  
88 créer une halte d'interconnexion, ainsi que son raccordement entre la ligne existante et la gare TGV.

89 En termes de trafic TER annuel, voici les chiffres de voyageurs sur l'année 2015 : un peu plus de 2, 5  
90 millions de voyageurs se sont déplacés sur le périmètre du projet, entre Dijon et Nevers ainsi que sur les  
91 voies connectées, notamment depuis Paray-le-Monial et Chalon-sur-Saône. Sur le secteur où nous  
92 sommes, au niveau de Torcy, Le Creusot, il y a eu 333 000 voyageurs sur la ligne, au cours de



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

93 l'année 2015. La section la plus circulée est la section entre Dijon et Chagny puis celle entre Nevers et  
94 Étang-sur-Arroux. Quels sont les effets du projet attendu sur ces déplacements régionaux et  
95 interrégionaux ? Ils sont multiples.

96 ○ Du fait du projet, de ses aménagements et de l'électrification, nous avons évalué l'intérêt pour les  
97 voyageurs de combiner les TER Centre Val de Loire et Bourgogne Franche-Comté. Cela apporterait  
98 environ 6200 voyageurs supplémentaires sur l'année du fait de la combinaison entre ces deux TER  
99 régionaux.

100 ○ Le deuxième effet traite du déplacement du *hub* TER de Montchanin ; il serait déplacé au niveau de la  
101 gare TGV avec la création de la halte d'interconnexion. Ce déplacement a un effet plutôt négatif.  
102 Nous en verrons la raison plus tard. Nous avons évalué une perte de 1500 voyageurs.

103 ○ Le troisième effet est l'élargissement de la zone de chalandise de la gare du Creusot-Montceau-  
104 Montchanin avec des correspondances nettement améliorées depuis Chalon. L'effet le plus important  
105 serait dû aux 22 000 voyageurs supplémentaires intéressés pour emprunter le TER de manière à  
106 bénéficier de correspondances directes avec les TGV Paris – Lyon.

107 ○ Le quatrième effet concerne la déserte de la zone d'emploi de Coriolis qui se situe en face de la gare.  
108 Nous avons évalué un potentiel de 8 500 voyageurs supplémentaires par an.

109 L'ensemble de ces effets équivaut à un peu plus de 35 000 voyageurs supplémentaires par an. Nous avons injecté,  
110 bien sûr, ces chiffres dans nos études socio-économiques, ce qui nous permet de faire une évaluation et d'apporter  
111 les premiers résultats.

112 Un point sur les trajets actuels et notamment sur les dessertes. Sur le trajet Nevers – Dijon, il y a actuellement 13 TER  
113 aller-retour et 4 TER aller-retour Dijon – Nevers et qui se poursuivent jusqu'à Tours. Sur le trajet Paray-le-Monial –  
114 Montchanin, il y a actuellement 15 TER aller-retour. Sur le trajet Chalon-sur-Saône – Montchanin, il y a 12 TER aller-  
115 retour. Nous voyons le *hub* actuel qui se situe en gare de Montchanin. Sur l'axe à grande vitesse, il y a 15 TGV aller-  
116 retour Paris – Lyon avec arrêt au Creusot TGV.

117 Comment avons-nous pris en compte le trafic actuel dans notre étude ? Sur la liaison Nevers – Chagny, il n'y a pas  
118 d'évolution par rapport à la desserte actuelle. Nous n'avons pas fait de modifications. Par contre, l'intérêt est de  
119 pouvoir mettre 14 TER en correspondance directe avec les TGV Paris – Lyon. Là est l'intérêt du projet, à savoir celui  
120 d'assurer des correspondances de manière à être efficace entre les relations TER et TGV. Sur la liaison Paray-le-  
121 Monial – Le Creusot TGV, nous n'avons pas fait de modifications. La liaison Chalon-sur-Saône – Montchanin  
122 s'arrêterait au Creusot TGV. Sur les 12 TER identiques à ceux qui circulent aujourd'hui, 8 pourraient être en  
123 correspondance directe avec les TGV Paris – Lyon. La différence, par rapport au schéma précédent, est ce que  
124 j'expliquais à savoir le déplacement du *hub* TER. Aujourd'hui, les trains venant de Paray s'arrêtent à Montchanin. Les  
125 trains venant de Chalon s'arrêtent à Montchanin également. Ils sont en correspondance avec l'axe Nevers – Chagny.  
126 Le projet prend en compte le déplacement de cette plate-forme de correspondance directement en gare du Creusot  
127 TGV.

128 Pour ce qui est de Paris, il n'y a pas de changement sur l'axe à grande vitesse. 15 TGV aller-retour Paris – Lyon avec  
129 les arrêts au Creusot.

130 - Concernant les liaisons de grandes distances voyageur, l'objectif du projet est de faire évoluer la desserte  
131 réalisée des gares de l'axe Rhin – Rhône par des TGV entre Strasbourg et Lyon. Sur une fonctionnalité un  
132 peu optionnelle, l'objectif est de permettre de faire circuler des TGV de Nantes, direction Lyon, en s'insérant  
133 sur la ligne à grande vitesse, au niveau de la gare du Creusot. Cette fonctionnalité n'a pas été prise en  
134 compte dans nos études de trafic et dans l'analyse socio-économique. Nous n'avons fait que regarder la  
135 faisabilité technique de la création de ce raccordement que nous appelons raccordement de Nantes. Les  
136 aménagements associés pour assurer cette fonctionnalité sont l'électrification de la ligne, la mise au gabarit  
137 des ouvrages et des passages à niveau, l'installation du système GSM-R et bien sûr la réalisation du  
138 raccordement depuis la ligne existante jusqu'à la ligne à grande vitesse, au niveau de la gare du Creusot  
139 TGV.

140 En termes de trafic, quels sont les résultats des études qui ont été menées ? Sur la liaison Strasbourg –  
141 Lyon, l'objectif serait de faire circuler des TGV, dans les deux sens, sur la ligne à grande vitesse à partir du  
142 Creusot TGV, en direction de Lyon alors qu'aujourd'hui, il passe par Paray-le-Monial. Nous avons évalué la  
143 possibilité d'insérer trois TGV Strasbourg – Lyon dans les deux sens. Cela ferait six TGV en tout. Cette



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

144 évaluation a permis de chiffrer un nombre d'un peu plus de 50 000 voyageurs supplémentaires par an qui  
145 emprunteraient ces trains à grande vitesse. Quant à l'amélioration des relations entre le centre de la France  
146 et la région lyonnaise, du fait de la réalisation de cette halte correspondance, nous avons pris en compte un  
147 intérêt qui se chiffre à 22 000 voyageurs supplémentaires du fait de correspondances améliorées en gare  
148 du Creusot TGV. Les TER, qui seraient en correspondance directe, seraient bénéfiques pour un certain  
149 nombre de voyageurs, nombre évalué à hauteur de 22 000. Cette évaluation de voyageurs se monte à un  
150 peu plus de 73 000 voyageurs par an, en additionnant les voyageurs supplémentaires des TGV et l'impact  
151 positif des correspondances en gare du Creusot.

152 - 3<sup>e</sup> fonctionnalité : le transport de marchandises. VFCEA avec 160 kilomètres non électrifiés se situe entre  
153 deux corridors européens de transport de marchandises : le corridor Nord méditerranée et le corridor  
154 Atlantique qui relie l'Allemagne à l'Espagne, en passant par les trois grands ports de la façade atlantique :  
155 Nantes, Saint-Nazaire – La Rochelle et Bordeaux. Ce maillon non électrifié se situe entre ces deux axes  
156 importants de déplacements marchandises sachant qu'entre Tours et Nevers, la ligne est électrifiée depuis  
157 quelques années. L'objectif du projet est bien de pouvoir apporter une offre supplémentaire pour le  
158 transport de marchandises. Quels sont l'intérêt et les enjeux offerts par l'électrification de la ligne ?

- 159 ○ Proposer aux transporteurs une transversale est-ouest électrifiée complète qui relierait ces deux  
160 grands corridors ;
- 161 ○ Répondre à des besoins de transport de marchandises entre la façade atlantique et l'axe Saône –  
162 Rhône – Rhin ;
- 163 ○ Offrir une alternative au passage actuel par l'Île-de-France, parce que les convois de marchandises  
164 sont aujourd'hui obligés de passer par le sud de Paris, très chargé, surtout en heure de pointe, par  
165 des trains voyageurs. Pour des liaisons Allemagne-Espagne, nous nous apercevons que faire  
166 transiter ces trains de marchandises par VFCEA apporterait un intérêt en évitant le sud de Paris  
167 même s'il y a une distance supplémentaire d'une centaine de kilomètres.
- 168 ○ Contribuer au report modal de la route vers le rail et ainsi réduire les émissions polluantes.

169 En termes d'aménagements, il conviendra d'électrifier et de mettre au gabarit électrique les ouvrages et les gabarits  
170 containers internationaux. Ce ne sont pas tout à fait les mêmes, mais le gabarit électrique est plutôt péjorant et, de  
171 fait, favorise le passage des containers.

- 172 ○ Les passages à niveau vont devoir être traités ainsi que l'installation du système GSM-R.

173 Sur la base de 15 trains de marchandises aller-retour par jour, nous avons évalué un volume de marchandises de 1,4  
174 million de tonnes par an. Dans ce volume, nous avons considéré que 165 000 tonnes proviendraient de report modal,  
175 c'est-à-dire que les marchandises qui sont, aujourd'hui, transportées par des poids lourds sur les routes se  
176 reporteraient sur le mode ferroviaire. Cela équivaut à environ 60 camions de moins sur les routes par jour. Ce sont  
177 des évaluations sur la base d'hypothèses. Sur ces 15 trains, 9 correspondent à du transport de marchandise  
178 nationale, particulièrement entre la façade atlantique et l'axe Saône-Rhône. Nous avons considéré que 6 trains de  
179 marchandises proviendraient de grands flux internationaux. Comme je l'expliquerai, ils trouveraient leur intérêt à  
180 passer par VFCEA.

181 Sur ces aménagements, tout d'abord sur la ligne existante entre Nevers et Chagny, il conviendra de/d' :

- 182 - Électrifier la ligne en 25 000 volts pour un montant d'un peu plus de 200 millions d'euros.
- 183 - Installer le système GSM-R pour un montant évalué à 13 millions d'euros avec l'implantation d'un certain  
184 nombre d'antennes et des mâts d'antennes de deux types : un mât classique, type pylône mécanique, pour  
185 des hauteurs au-delà de 20 mètres ; un mât un peu plus discret permettant d'installer des antennes jusqu'à  
186 20 mètres de hauteur. Ce mat est de type pylône simple rabattable.
- 187 - Mettre au gabarit un certain nombre d'ouvrages. Ces travaux sont évalués à 28 millions d'euros. Il y a,  
188 comme je le disais, deux gabarits dans le projet : le gabarit électrique s'élevant à 6 mètres au-dessus du  
189 niveau du rail et le gabarit fret concernant plus les côtés des ouvrages puisque les containers sont  
190 rectangulaires ; bien souvent, sur certains ouvrages, cela ne passe pas. Dès lors que nous installons le  
191 gabarit électrique, nous avons, de fait, le gabarit marchandise.
- 192 - Traiter les passages à niveau. Ces travaux sont évalués à environ 19 millions d'euros.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

193 Concernant les aménagements pour la halte d'interconnexion TER-TGV, elle serait positionnée à l'est de la gare  
194 actuelle du Creusot. Ici, vous avez la ligne à grande vitesse Paris – Lyon, le bâtiment voyageur de la gare avec les  
195 deux quais, la voie de service qui existe et qui rejoint la ligne Nevers – Chagny. La halte d'interconnexion serait  
196 positionnée sur ce secteur, juste en face des quais existants.

197 Deux solutions ont été envisagées pour la réalisation de cette halte :

- 198 - Une première solution serait la halte de passage. Dans ce cas, les trains circulent dans un sens et  
199 continuent leur course, une fois arrêtés, toujours dans le même sens.
- 200 - La seconde solution correspond à une « halte en impasse » avec un arrêt du train et un rebroussement  
201 pour rejoindre la ligne existante. Cette halte en impasse a été évaluée à 79 millions d'euros.

202 Nous savons comment cela fonctionne. Vous avez, à l'écran, le chemin du raccordement. Plusieurs variantes ont été  
203 étudiées :

- 204 - Une variante raccordement court, avec halte de passage. Ce raccordement fait environ 5 kilomètres de  
205 long. Il prend son origine sur la ligne, au niveau de la commune d'Écuisses. Il y a également un tronç  
206 commun pour la circulation des TGV et des TER.
- 207 - Une variante raccordement long : le principe est le même avec la halte de passage. Il y a également un  
208 tronç commun TGV-TER ; les circulations doivent également être distinctes. Le raccordement long fait 6  
209 500 mètres et celui-ci fait 5 000 mètres.

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

212 Le principe de fonctionnement est celui d'un TER qui vient de Nevers ; il s'arrête à la halte d'interconnexion ; un TGV  
213 est en correspondance ; il est procédé à un échange de voyageurs. Le TGV repart et le TER repart sur le  
214 raccordement, direction Chalon ou Dijon. Les TGV s'insèreraient directement sur la ligne à grande vitesse sans  
215 s'arrêter en gare du Creusot – Montchanin TGV. Pour les trains de marchandises, il n'y a pas de changements. Ils  
216 restent sur la ligne existante telle qu'elle est.

217 Concernant la variante de raccordement avec la halte en impasse, les tracés sont les mêmes. La différence tient au  
218 fait que les flux de circulation TGV et TER sont dissociés. Les estimations pour cette solution de raccordement court  
219 avec halte en impasse sont établies à 253 millions d'euros, celles de la solution de raccordement long avec halte en  
220 impasse à 231 millions d'euros.

221 Le fonctionnement : un TER arrive à la halte d'interconnexion, s'arrête, un TGV est en correspondance, échange de  
222 voyageurs, repart. Le TER repart sur la ligne ; le TGV s'insère, comme précédemment, directement sur la ligne à  
223 grande vitesse.

224 Pour le transport de marchandises, il n'y a pas de changements, toujours sur la ligne existante.

225 L'évaluation socio-économique a été réalisée. Le projet est inscrit au Contrat de Plan État-Région (CPER) sur la  
226 période 2015-2020. Deux hypothèses sont décrites dans ce CPER ; l'évaluation socio-économique a été réalisée sur  
227 la base de ces deux hypothèses.

228 - L'hypothèse n° 1 traite de l'électrification partielle de la ligne entre Montchanin et Chagny, de la réalisation  
229 du raccordement, de la halte TER et de l'installation du système de télécommunication GSM-R sur la totalité  
230 de la ligne. L'investissement total est évalué à 342 millions d'euros. Il permet un certain nombre de  
231 fonctionnalités : le passage des TGV Rhin-Rhône, le déplacement du *hub* TER de Montchanin à la gare  
232 TGV, la desserte de la zone Coriolis, la desserte de Chalon-sur-Saône et des correspondances TGV-TER  
233 directes. La rentabilité socio-économique est négative, de l'ordre de - 230 millions d'euros.

234 - L'hypothèse n° 2 du CPER concerne la totalité de l'électrification de la ligne et l'installation du GSM-R entre  
235 Nevers et Chagny. Il n'y a pas le raccordement ni la halte d'interconnexion. L'investissement est évalué à  
236 283 millions d'euros. Il permet le transport de marchandises par des trains électrifiés et la circulation de  
237 TER électriques sur l'ensemble de la ligne. La rentabilité socio-économique est positive à hauteur de  
238 25 millions d'euros.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

239 Nous avons fait l'exercice sur le projet global qui, je le rappelle, est estimé à 560 millions d'euros. Il permet toutes les  
240 fonctionnalités voyageur et fret ; la rentabilité socio-économique est ressortie négative, à hauteur de -118 millions  
241 d'euros.

242 Pour rappel, le budget VFCEA, inscrit au CPER 2015-2020, est de 247,2 millions d'euros ; ce budget comprend les  
243 études à mener pour 22 millions d'euros et 225 millions d'euros de travaux ce qui correspond à peu près à 40 % de  
244 l'estimation globale du projet s'élevant à 560 millions d'euros.

245 Je vais laisser la parole à Emmanuelle qui va vous parler du diagnostic environnemental.

246 **Emmanuelle HONORE, chargée de projet environnement à la direction territoriale Bourgogne Franche-Comté**

247 Bonsoir. L'environnement fait partie intégrante du projet ferroviaire. Il est pris en compte tout au long du projet et dès  
248 sa phase amont. En tant que maître d'ouvrage, à ce titre, nous avons déjà conduit des études environnementales en  
249 phase d'étude préliminaire qui ont permis de faire un premier état des lieux sur différentes thématiques :

- 250 - le milieu humain ;
- 251 - le milieu physique ;
- 252 - le milieu naturel.

253 Certaines thématiques seront transversales ; l'agriculture, par exemple, se retrouvera autant sur le milieu humain que  
254 sur le milieu physique ou que sur le milieu naturel.

255 Les études environnementales s'inscrivent dans un processus itératif et progressif qui va s'intégrer dans tout le  
256 projet ; elles sont étroitement liées aux études techniques. Études environnementales et études techniques vont  
257 s'alimenter et progressivement nous allons affiner les enjeux environnementaux.

258 L'enjeu est de connaître les impacts environnementaux, de maîtriser les coûts, de respecter le cadre réglementaire  
259 qui s'impose au maître d'ouvrage et de favoriser l'acceptation du projet.

260 Concernant la démarche environnementale de Nevers – Chagny, nous avons identifié cinq entités géographiques qui  
261 correspondent à cinq grands ensembles de formations géologiques et d'identités paysagères cohérentes. Ce soir,  
262 nous sommes sur ce secteur marron que nous avons identifié comme l'ancien bassin minier. De cet état initial qui a  
263 déjà été conduit, nous avons déjà identifié des premiers enjeux environnementaux.

264 Concernant les enjeux humains, par rapport au tracé court qui vous a été présenté par Laurent, différentes  
265 thématiques d'enjeux ont pu être identifiées ; elles portent sur les secteurs d'habitat, sur les zones prioritaires où des  
266 études acoustiques pourraient être conduites, sur les zones avec des enjeux de monuments historiques et des  
267 périmètres de protection ; sur le secteur nous avons notamment l'ancienne tuilerie Perrusson ; sur les secteurs avec  
268 les continuités de déplacement, les établissements routiers pourraient être à rétablir, le cas échéant.

269 Sur les enjeux du milieu naturel, toujours sur le raccordement court, les enjeux ont été identifiés en termes de zones  
270 humides, en termes de continuité écologique aquatique, mais aussi en termes terrestre. Ce tunnel est un point positif,  
271 car il permet de maintenir la transparence écologique terrestre au niveau du Bois des Fauches. Les zones de  
272 protection réglementaires ont pu être identifiées ; sur le secteur, il n'y a pas de zones naturelles Natura 2000 dont le  
273 périmètre de protection est assez contraignant, mais nous avons une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique  
274 et « forestique » sur le secteur de Montchanin.

275 De la même manière, pour le raccordement long, nous avons réalisé le même travail. Sur les enjeux du milieu  
276 humain, le raccordement est plus long. De ce fait, les enjeux sont différents sur la section nord. Nous sommes au sud  
277 de l'étang de Montaubry ; le tracé est plus long ; de ce fait, les enjeux sont de plus grande importance.

278 Concernant le milieu naturel, tracé long, de la même manière, nous retrouvons les mêmes thématiques. Nous  
279 passons au droit du barrage de l'étang de Montaubry et à proximité de cours d'eau franchis sur le secteur du Bois de  
280 Saint Julien. Les cours d'eaux et ruisseaux restent des éléments à déterminer dans les suites des études qui seraient  
281 à conduire.

282 Nous proposons de faire un focus sur différentes thématiques. Je vous ai indiqué qu'il y aurait des études acoustiques  
283 sur des zones prioritaires identifiées qui seraient à conduire vis-à-vis du bruit. Qu'est-ce que le bruit ? C'est une  
284 variation de pression dans l'atmosphère qui se propage de la source émettrice, donc de nos infrastructures  
285 ferroviaires, au récepteur, c'est-à-dire jusqu'à nos oreilles. Le bruit se mesure en décibels. À titre d'exemple, pour un  
286 train de fret qui circule à 80 kilomètres par heure, lorsque nous sommes situés à 25 mètres du rail, la mesure du bruit

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

287 est de 80 décibels. Le seuil de perception de modification sonore est plus 3 décibels. D'où vient le bruit ferroviaire ? Il  
288 est fonction de la vitesse sur l'infrastructure ferroviaire, mais il est aussi lié à l'émetteur. L'émetteur du bruit peut être  
289 lié à l'équipement au niveau du moteur, au niveau du contact roue-rail et au niveau du sifflement du matériel roulant  
290 au contact de l'air.

291 Le bruit est une priorité pour le maître d'ouvrage dans le sens où la contrainte réglementaire nous impose des seuils  
292 de niveau sonore moyen à respecter. Que ce soit de jour ou de nuit, nous avons des seuils à respecter, car le bruit est  
293 une question d'enjeu de santé publique ; il est nécessaire de protéger la population. Dans le cadre des études qui  
294 seraient à conduire à l'issue du débat public, selon la décision qui sera prise, un travail d'évaluation du bruit ferroviaire  
295 sera à réaliser. Il s'agit, tout d'abord, d'évaluer, de définir et d'identifier le niveau sonore sur la ligne. Il s'agit de faire  
296 un état initial. Il s'agit ensuite de cartographier cette cartographie donc de faire une modélisation en fonction des  
297 circulations ferroviaires qui seraient attendues, puis d'identifier les mesures à mettre en place dans les zones les plus  
298 exposées au bruit. Une fois le projet mis en service, à l'issue des travaux, il y aura un contrôle de vérification de la  
299 bonne conformité de ce qui avait pu être étudié en amont. Je tiens à préciser que le maître d'ouvrage a une obligation  
300 de résultat sur cet aspect nuisance sonore.

301 Le milieu agricole est également un enjeu. SNCF Réseau a signé un accord de coopération national, en 2016. Cet  
302 accord sera décliné localement. Un travail s'établira avec les exploitants, les propriétaires et le monde agricole pour  
303 définir et hiérarchiser les enjeux puis identifier les impacts et trouver les meilleurs compromis et solutions au projet de  
304 modernisation de l'infrastructure et de création au niveau du raccordement ferroviaire du Creusot TGV où nous  
305 devons envisager de la création de lignes.

306 L'eau est également un autre enjeu fort de ce projet. Ce sont des enjeux récurrents dans le domaine ferroviaire. Il  
307 s'agit de veiller à préserver la qualité et la quantité d'eau. Cela se fait dès en amont du projet et tout au long du projet,  
308 en phase travaux et en phase d'exploitation. Il y a du suivi à mettre en place. Il convient également de veiller à la  
309 réglementation, d'assurer la transparence écologique, la rétablir le cas échéant et la rétablir là où les ouvrages  
310 existants, aujourd'hui, ne sont plus conformes. Vous avez un exemple, en bas, à gauche. En phase des travaux, pour  
311 la réfection d'un ouvrage d'art, nous avons dû installer une piste dans le lit du cours d'eau ; nous voyons bien  
312 l'enrochement dans le lit du cours d'eau. Sur la droite, vous avez la remise en état, a posteriori, avec un suivi réalisé  
313 en phase de chantier vis-à-vis de la faune piscicole et l'amélioration du lit de la rivière, a posteriori.

314 La biodiversité est également une dominante importante du projet et sera intégrée dans les études ultérieures. Nous  
315 avons l'interdiction de détruire les espèces protégées et leurs habitats et de perturber leurs cycles de reproduction. À  
316 ce titre, SNCF Réseau applique la doctrine appelée « éviter, réduire et compenser ». Il s'agit, en premier lieu, d'éviter  
317 tous les sites, à chaque étape du projet, impactant le milieu, de réduire les impacts autant que possible et, en cas  
318 d'impact résiduel, nous chercherons à compenser. L'ensemble de ces éléments sera repris dans un dossier qui sera  
319 soumis à l'avis de la Commission nationale de la protection de la nature.

320 Le paysage. Nous vous proposons un petit zoom sur la commune de Torcy. La voie ferrée traverse un territoire qui est  
321 plutôt urbanisé. L'enjeu majeur identifié se situe au niveau de la traversée de l'étang de Torcy où nous sommes en  
322 zone humide. Nous rencontrerons également des problématiques d'insertion des poteaux caténaires intégrés avec les  
323 mâts, au niveau de l'étang qui est, par ailleurs, classé en ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et  
324 Floristique). En termes d'insertion paysagère, nous montrons une photographie de la ligne entre Imphy et Decize qui  
325 n'est pas électrifiée et, en dessous, une ligne similaire en Bourgogne Franche-Comté qui, elle, est électrifiée afin que  
326 vous puissiez vous projeter éventuellement sur le paysage de demain, si le projet arrive à son terme, avec les poteaux  
327 et les caténaires sur la ligne.

328 Laurent, je te laisse conclure.

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

330 Pour terminer cette présentation, un point sur le calendrier. Ce calendrier est basé sur plusieurs étapes. Nous  
331 sommes, aujourd'hui, sur la période du débat public. À l'issue du débat public, le maître d'ouvrage devra prendre une  
332 décision. Soit il poursuit le projet, soit il l'abandonne. Cette décision interviendra durant l'été 2017. Dans l'hypothèse  
333 où le projet est poursuivi, un certain nombre d'études techniques et environnementales seront engagées. Ces études  
334 vont nous permettre de nourrir les dossiers qui seront remis aux enquêtes d'utilité publique, enquêtes qui permettront  
335 d'aboutir à une déclaration d'utilité publique du projet ainsi qu'à des autorisations administratives qui devront être  
336 délivrées par l'État. Cela va nécessiter un certain temps. Aussi longtemps que nous n'aurons pas ces autorisations  
337 administratives, nous ne pourrons pas engager les travaux. Ensuite, nous devons préparer ces travaux, notamment  
338 toutes les pièces contractuelles pour consulter les entreprises qui réaliseront le chantier. Cela va nécessiter

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

339 également un peu de temps avant de pouvoir démarrer le chantier. En fonction de ce qui sera décidé par le maître  
340 d'ouvrage, la période pour réaliser tout ce travail variera entre trois et cinq ans.

341 L'environnement, comme l'a souligné Emmanuelle, est partie intégrante du projet. À ce jour, nous avons fait les  
342 diagnostics, ce qui a été présenté ce soir. Ensuite, nous devons analyser les impacts et voir quelles sont les mesures  
343 à envisager. Derrière et en parallèle, nous devons concevoir, de façon détaillée, les aménagements ainsi que les  
344 mesures spécifiques par rapport aux impacts identifiés. En cours de chantier, une procédure de management  
345 environnemental sera mise en œuvre par le maître d'ouvrage à la fois pour les maîtres d'œuvre qui vont superviser le  
346 chantier, mais aussi pour les entreprises qui réaliseront les travaux. Une fois que le chantier sera terminé et que la  
347 voie sera en service, toutes ces mesures environnementales mises en œuvre par le projet devront être suivies. Je  
348 vous remercie de votre attention.

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

350 Merci Monsieur MAZZUCHELLI. Avant de passer la parole à Christine JEAN qui va animer le débat, ce soir, je  
351 voulais juste savoir si, à ce stade, vous avez des questions de compréhension par rapport à ce qui vient de vous être  
352 présenté. J'en profite pour vous rappeler que la commission, chargée d'animer le débat, est parfaitement  
353 indépendante à la fois à l'égard du maître d'ouvrage et des autres parties prenantes ; elle est neutre. Nous n'avons  
354 aucun avis sur le projet. Notre rôle est de faire en sorte que vous ayez une information complète, transparente et  
355 compréhensible. C'est pour cela, avant d'entrer dans le débat, n'hésitez pas à intervenir s'il y a des questions de  
356 compréhension par rapport à ce qui vous a été présenté.

357 Un petit point de méthode. Le débat est enregistré, nous vous demandons donc de vous présenter et de parler  
358 systématiquement dans le micro. Merci.

359 **Intervenant 1**

360 J'habite à la Barre De Torcy. Nous sommes passés un peu vite sur la page qui parlait des impacts sur la commune de  
361 Torcy. Vous avez rapidement parlé du passage sur l'étang, mais vous n'avez pas parlé des autres points nommés,  
362 notamment du passage dans la Barre De Torcy. Je voudrais savoir ce qui va être mis en place et quels sont les  
363 impacts. Vous êtes passés très rapidement sur cette page en ne parlant que du passage sur l'étang. Je trouve que  
364 cela n'est pas normal.

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

366 Monsieur, dans le travail qui va vous être demandé, vous allez avoir le temps de vous exprimer complètement là-  
367 dessus. Nous allons peut-être montrer à nouveau la slide concernée afin que vous puissiez apporter des précisions.  
368 Ensuite, Christine JEAN vous expliquera de quelle façon nous allons travailler ce soir.

369 **Intervenant 1**

370 Vous avez parlé des deux premiers points. Par contre, vous n'avez pas parlé des points trois et quatre.

371 **Emmanuelle HONORE, chargée de projet environnement à la direction territoriale Bourgogne Franche-Comté**

372 Effectivement, je suis passée rapidement. L'idée était essentiellement d'identifier les enjeux majeurs, en l'occurrence  
373 de vous présenter le projet, dans le paysage, sur l'insertion paysagère de la ligne dans le paysage actuel en reprenant  
374 les différentes insertions que nous pouvions identifier. En termes d'enjeux environnementaux, nous avons l'étang de  
375 Torcy. Le long de la RD 28, il y a le site Seveso qui est éloigné, mais sur lequel il y aura des impacts en termes de  
376 réglementation par rapport aux risques technologiques auxquels le projet devra se conformer. Il y a également la voie  
377 parallèle à la départementale 290. Nous passons également à proximité de la rue du Vieux-Port. La Barre est une de  
378 ces habitations, est-ce bien cela ? D'accord. À ce stade, l'électrification est prévue au sein de la voie. Il n'y a pas  
379 d'autres impacts.

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

381 Comme cela a été présenté de façon un peu plus générale, nous pouvons regarder la slide précédente sur le  
382 raccordement ; ce serait la même chose dans la traversée de Torcy. Au niveau de la zone habitée, nous allons  
383 réaliser une étude sur le bruit. Comme Emmanuelle vous l'a expliqué, sur l'ensemble de la ligne et sur la zone de la  
384 voie nouvelle projetée, au niveau des secteurs habités, des études de bruit seront réalisées avec un état initial pour  
385 voir quel est le niveau actuel de bruit. Nous ferons une modélisation avec les trafics ferroviaires envisagés, donc ceux  
386 qui existent et ceux qui sont projetés à l'horizon de la mise en service. Nous vérifierons également si, à l'issue de ces  
387 simulations, nous respectons les seuils réglementaires ou si nous les dépassons. En cas de dépassement, toutes les



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

388 mesures de traitements qui ont été décrites seront appliquées. La traversée de Torcy sera prise en compte de la  
389 même manière que sur les secteurs urbanisés traversés par la voie ferrée.

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

391 Je vous remercie, Monsieur MAZZUCHELLI. Nous allons passer à une autre étape de la soirée. Nous allons vous  
392 demander de travailler un peu, je suis désolée, afin que vous puissiez, ensemble, à chaque table, vous exprimer sur  
393 les différentes facettes de ce projet. Vous avez peut-être pris les documents, à l'entrée, dont le dossier du maître  
394 d'ouvrage qui comporte beaucoup d'informations et une synthèse plus accessible. Nous allons également distribuer  
395 un certain nombre de documents reprenant certaines diapositives présentées par le maître d'ouvrage afin que vous  
396 puissiez vous situer un peu plus précisément dans ce projet d'aménagement par rapport à votre commune ainsi que  
397 sur les enjeux identifiés, que ce soit la présence d'usines ou d'habitations, tels que les enjeux en matière de milieux  
398 naturels. Ce genre de document va vous permettre d'y voir plus clair, de pouvoir mieux vous situer. À partir de là,  
399 vous allez pouvoir poser toutes les questions que vous souhaitez. Je rappelle que le titre de l'atelier est effectivement  
400 de travailler sur les impacts sur l'environnement que ce soit le milieu humain avec le bruit ou le milieu naturel et de  
401 vous exprimer sur ce que vous pensez à propos des effets de ce projet sur le trafic voyageur. Vous allez pouvoir vous  
402 exprimer sur ces deux dimensions. Nous avons identifié un certain nombre de sujets et de thèmes. Nous allons vous  
403 distribuer cela si cela peut vous aider dans votre réflexion. Vous avez également le droit de poser des questions,  
404 d'exprimer des inquiétudes sur des choses qui ne seraient pas identifiées dans ces différents thèmes. Si nous allons  
405 sur la question du trafic des voyageurs, nous pouvons, par exemple, nous interroger sur le maintien des gares  
406 existantes, sur le prix du ticket. Lorsque nous parlons des impacts sur l'environnement, nous pouvons nous interroger  
407 sur l'impact sur le paysage, les biodiversités, etc. Nous allons vous distribuer ces éléments. Vous allez disposer de  
408 feuilles de papier blanches et de crayons qui vont vous permettre de lister vos différentes interrogations, inquiétudes  
409 et réflexions. Vous allez travailler pendant un quart d'heure ensemble ; ensuite, je vais demander, vous allez vous  
410 organiser à chaque table, à ce qu'une personne restitue ce qui a été dit autour de la table. Je propose également  
411 qu'une autre personne écrive, sur les *paper board* qui sont à votre disposition, les éléments listés et restitués par la  
412 personne qui sera en charge de rapporter les travaux de votre table. Voilà. Est-ce clair pour tout le monde ? Si cela  
413 est clair, je vous propose de commencer à réfléchir, à poser vos interrogations. Dans 15 minutes, nous procéderons  
414 aux restitutions. Le maître d'ouvrage répondra aux premiers éléments que vous aurez posés et restitués. Si, par la  
415 suite, vous avez d'autres questions, le maître d'ouvrage y répondra également. Nous épuiserons toutes les questions.  
416 Nous serons présents jusqu'à l'épuisement de vos questionnements. Je vous remercie.

417 *Restitution :*

418 Quelle table veut commencer ? Est-ce qu'il y a quelqu'un, à cette table, pour faire part de ses réflexions ?

419 **Christophe JEANDREAU, habitant de La Barre De Torcy**

420 Bonjour. Comment la SNCF peut-elle nous présenter un budget sur un projet sur lequel nous savons déjà qu'il sera à  
421 perte ? Nous ne comprenons pas, tout en sachant que nous n'aurons pas l'argent pour réaliser la totalité du projet.  
422 Pour nous, cela est complètement incohérent. Comment est-il possible de présenter les choses lorsque nous savons  
423 que le projet ne peut pas être financé et que nous allons perdre de l'argent ?

424 Nous avons également une question sur les trains de fret. Nous aurions voulu connaître leur vitesse, leur longueur,  
425 leur tonnage, les matières transportées à savoir si elles seront dangereuses, voire très dangereuses. Nous aimerions  
426 connaître les temps de passage parce que nous ne nous rendons pas bien compte de ce que cela peut donner avec  
427 15 aller-retour et des trains très longs. Nous avons peur que cela se transforme en 20, 30, 40 aller-retour par jour.

428 Nous sommes très inquiets. Nous nous apercevons qu'aucune étude acoustique n'est prévue sur la Barre De Torcy.  
429 Ce n'est pas une zone prioritaire d'étude acoustique ; pour nous, cela est très inquiétant. De plus, vous avez fait une  
430 présentation sur Saint Julien et sur Écuisses ; il est un peu dommage que vous ne fassiez rien pour Torcy.

431 Nous aimerions également connaître les impacts du GSM-R sur la santé ainsi que les caténaires. Quelles valeurs  
432 auront nos maisons après cette électrification ? Cela va être une catastrophe pour nous.

433 Nous aurions également aimé savoir si des démolitions sont prévues parce que les maisons sont tellement proches ;  
434 nous ne voyons pas comment cela va se passer avec des caténaires supplémentaires de dimensions plus grandes.

435 Nous aimerions également connaître quelles seront les nuisances pendant la durée des travaux. Nous avons subi,  
436 récemment, des travaux qui ont été très difficiles à supporter.

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

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

438 Je vous remercie Monsieur. Je propose de passer la parole au maître d'ouvrage. Peut-être, juste avant, vous avez dit  
439 qu'il était dommage qu'il n'y ait pas eu de déplacements à Torcy alors que ce fut le cas pour Écuisses. Nous sommes  
440 à Torcy, ce soir.

441 **Christophe JEANDREAU, habitant de La Barre de Torcy**

442 Vous avez présenté l'impact sur l'environnement sur Saint Julien et Écuisses alors que nous sommes à Torcy ; cela  
443 est dommage.

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

445 Je passe la parole au maître d'ouvrage pour répondre aux différentes questions. La première porte sur le budget et  
446 les financements. Avez-vous des informations plus précises à ce sujet ?

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

448 Je vais quand même vous répondre sur la raison pour laquelle nous avons présenté les éléments du raccordement.  
449 Cela est l'objet de la réunion de ce soir. La thématique porte bien sur l'impact du trafic voyageur à l'échelle régionale.  
450 Cela est la thématique de ce soir. Notre présentation a été construite sur cette thématique avec une présentation de  
451 l'aménagement lié au projet de la halte d'interconnexion.

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

453 Monsieur précisait que vous aviez effectivement insisté sur la partie de l'impact sur l'environnement du raccordement.

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

455 Pourquoi ? Je vais quand même apporter une réponse. Le raccordement est l'aménagement neuf du projet. Il y a  
456 donc des enjeux identifiés ; nous les présentons chaque fois que nous organisons une réunion pour informer  
457 l'auditoire du diagnostic réalisé sur cette zone.

458 Concernant votre première question sur le budget VFCEA, vous dites qu'il n'y a pas d'argent et que l'analyse socio-  
459 économique ressort à perte. Je vais redire ce que j'ai expliqué. Ce projet est inscrit au Contrat de plan État-Région.

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

461 Nous projetons la diapo sur le CPER et ce qu'il prévoit comme financement.

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

463 Le CPER est un document cosigné entre l'État et la région Bourgogne Franche-Comté. Il définit les différents  
464 aménagements envisagés suivant différents volets. Le projet de la VFCEA est inscrit sur le volet ferroviaire. Le budget  
465 a été voté et inscrit sur cette période 2015-2020. Comme je l'ai dit, ce budget représente 40 % de l'opération globale.  
466 Cette opération se fera vraisemblablement sur plusieurs Contrats de plan État-Région. Si le projet se poursuit, dans  
467 sa globalité, un financement complémentaire sera nécessaire sur les prochaines périodes. Dans ce contrat de plan,  
468 vous avez un extrait, au tableau, des différentes répartitions envisagées entre les partenaires, l'État, SNCF Réseau, la  
469 région Bourgogne Franche-Comté et d'autres collectivités ou organismes. Je ne veux rien affirmer, mais cela peut être  
470 d'autres régions de France, l'Île-de-France et la région Centre Val de Loire ; je ne sais pas, je ne veux rien affirmer.  
471 Pour ce qui est des organismes, cela peut être l'Union européenne puisque l'Union européenne lance régulièrement  
472 des appels à projets. Suivant le type de projet qui peut être éligible à l'appel à projets lancé par la commission  
473 européenne, nous pouvons obtenir des financements. Je peux vous citer un cas en cours. Nous sommes en train de  
474 réaliser des études d'optimisation de la deuxième phase de la LGV Rhin-Rhône, donc la section entre Belfort et  
475 Mulhouse. Dans le budget des études d'optimisation, l'Europe a apporté une contribution financière. Il est vrai  
476 qu'aujourd'hui, tout n'est pas arrêté, mais ces financements complémentaires vont faire l'objet de recherches dans les  
477 prochains mois et les prochaines années de manière à pouvoir boucler le budget et engager les travaux. A priori, en  
478 2017, il devrait y avoir un appel à projets. Je ne sais pas quelle est la consistance de cet appel à projets, mais si le  
479 projet de la VFCEA peut être éligible pour obtenir des financements, nous serons alors sollicités par l'État. Nous  
480 présenterons un dossier pour obtenir du financement complémentaire.

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

482 Peut-être une précision par rapport à cela. Le maître d'ouvrage vous a présenté une diapositive avec le calendrier du  
483 projet. J'en profite pour rappeler que la procédure du débat public se situe très en amont. L'idée est que nous  
484 puissions discuter du projet avant que tout ne soit bouclé. Nous sommes vraiment au stade de l'opportunité du projet.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



485 Comme vous l'a rappelé, précédemment, le maître d'ouvrage, à l'issue du débat public, il peut décider d'abandonner  
486 le projet ou de le poursuivre. Effectivement, s'il le poursuit, il peut ne pas du tout tenir compte de ce qui s'est dit, mais  
487 il devra le justifier et le motiver. Sans quoi, il devra prendre en compte un certain nombre de remarques faites lors du  
488 débat. Je voulais donc simplement vous dire que nous sommes très en amont du projet. Cela est sans doute la raison  
489 pour laquelle vous avez rappelé que tout n'était pas totalement... vous pourriez peut-être, à ce sujet, préciser à quel  
490 stade... nous pouvons imaginer que vous allez commencer à faire un autre tour de table pour le financement à la  
491 suite de la décision du maître d'ouvrage, s'il décide de poursuivre.

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

493 Je ne sais pas. Il est sûr qu'à l'été 2017, une décision devra être prise. Dans l'hypothèse où le projet est poursuivi,  
494 nous devons engager des études complémentaires, des études techniques de niveau avant-projet et tous les  
495 diagnostics environnementaux tels qu'ils ont été décrits. Il y a donc un budget prévu pour ces études. Nous le voyons  
496 apparaître sur l'extrait. Le budget de 22, 2 millions d'euros. Aujourd'hui, nous n'avons, bien sûr, pas tout consommé  
497 puisque nous n'avons réalisé qu'une première partie du travail. La suite se fera dans la poursuite des études. Pour  
498 réaliser ces études, nous allons devoir puiser dans ce budget de 22, 2 millions d'euros. Bien sûr, tous les partenaires  
499 feront ce qu'il faut pour rechercher les financements en fonction de la décision qui sera prise.

500 Je voudrais également répondre sur ce que vous avez évoqué, à savoir que nous n'avons pas de financement et que  
501 nous perdons de l'argent. Comme vous l'avez remarqué, l'analyse économique a été réalisée sur deux hypothèses,  
502 une hypothèse est négative, l'autre est plutôt positive. Le projet global est également négatif. Cela représente toute la  
503 sincérité des études de trafic et des analyses socio-économiques. Nous partons d'un programme et d'aménagements  
504 qui ont un certain coût que nous avons évalué sur la base d'études préliminaires. À partir de cela, nous réalisons des  
505 analyses de trafic sur la base de documents très normés, donnés par l'État, et sur la base d'un référentiel SNCF  
506 Réseau. Le bureau d'étude a réalisé ce travail pour le compte de SNCF Réseau ; c'est un bureau d'études spécialisé  
507 dans ces études de trafic et socio-économique ; il a travaillé sur ces hypothèses. Il nous a remonté le résultat de ses  
508 analyses socio-économiques. Elles sont ce qu'elles sont. Il est sûr que tout le monde serait plus satisfait si la  
509 rentabilité était négative, mais le résultat est celui-là. Ce résultat est la conclusion d'hypothèses. Les chiffres que je  
510 vous ai présentés sur le trafic calculé, estimé de voyageurs supplémentaires ou de tonnages de marchandises sont  
511 bien sur la base d'hypothèses. Cela peut fluctuer et évoluer. Ces hypothèses ont été partagées avec l'ensemble des  
512 parties prenantes et ont été injectées dans le travail d'étude de trafic et d'analyses socio-économiques du bureau  
513 d'études.

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

515 Les parties prenantes dont vous parlez sont les membres du comité de pilotage.

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

517 Oui. Ce sont les représentants de la région et de l'État.

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

519 Les 560 millions d'euros concernent quelle hypothèse de raccordement ?

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

521 Il s'agit de l'hypothèse du raccordement court avec halte de passage pour un montant de 279 millions d'euros.

522 Il y avait également des questions sur le fret, notamment sur les types de tonnage, de longueur de trains et sur la  
523 fréquence du trafic. Concernant le tonnage, la ligne peut déjà supporter un certain tonnage pour le fret. Ce qui  
524 caractérise la ligne est la charge qu'elle peut supporter à l'essieu. Cela est un peu comme sur les routes. Sur les voies  
525 ferrées, la charge est de 22, 5 tonnes à l'essieu.

526 Par ailleurs, des longueurs de train maximum sont à respecter pour des raisons de circulation et de sécurité. Sur la  
527 ligne, des trains de 750 mètres de long pourraient circuler. Il n'y a rien d'exceptionnel. C'est une longueur standard.

528 **Christophe JEANDREAU, habitant de La Barre de Torcy**

529 Avons-nous actuellement des trains de cette longueur ?

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

531 Oui.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



- 532 **Christine JEAN, membre de la CPDP**
- 533 Combien de temps faut-il à un train de 750 mètres pour passer ?
- 534 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 535 Cela dépend de la vitesse.
- 536 **Christophe JEANDREAU, habitant de La Barre de Torcy**
- 537 Quelle est la nouvelle vitesse et quelle est la vitesse actuelle ?
- 538 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 539 La vitesse actuelle, sur le secteur, doit être de 80 kilomètres par heure. Cela restera 80 kilomètres par heure.
- 540 Concernant l'augmentation des trafics, le transport de marchandises est, aujourd'hui, plutôt en baisse. De manière
- 541 générale, dans le pays, en France, depuis plusieurs années, le trafic de marchandises a plutôt tendance à être en
- 542 déclin. Nous ne connaissons pas l'avenir. Aujourd'hui, nous sommes sur un projet avec des objectifs. Quels sont les
- 543 objectifs du projet ? Je vous les ai présentés en début de réunion. Il s'agit bien d'améliorer et de moderniser une
- 544 section de voies ferrées entre deux grands corridors pour justement favoriser le transport de marchandises, pour, en
- 545 partie, fluidifier le trafic sur la région parisienne, pour apporter une réponse auprès des transporteurs et des chargeurs
- 546 de la façade atlantique, notamment tous les ports. De nombreuses marchandises transitent par ces ports ; le trafic
- 547 ferroviaire pourrait donc être intéressé et concerné par la VFCEA. Cela permettrait également de débarrasser les
- 548 routes d'un certain nombre de camions, ce que nous constatons tous lorsque nous circulons.
- 549 Quelles seront les évolutions ? Comme je vous le disais, nous sommes sur des hypothèses de 15 trains. La rentabilité
- 550 serait alors plutôt positive, avec un trafic TER qui serait électrifié. Si, demain, le trafic prend de l'essor, il y aura, peut-
- 551 être, un peu plus que 15 trains. Je ne le sais pas. Pour autant, il ne s'agit pas de faire passer 15 trains à l'horizon du
- 552 projet au premier janvier 2025, à une heure du matin. Tout cela doit être évolutif, mais il s'agit bien d'une hypothèse
- 553 sur laquelle nous avons dû travailler. Il y en aura peut-être moins, je ne le sais pas. Je veux simplement que vous
- 554 compreniez que nous sommes sur des hypothèses.
- 555 Je laisserai la parole à Emmanuelle sur les sujets environnementaux.
- 556 **Christine JEAN, membre de la CPDP**
- 557 Il y avait également une question sur les matières dangereuses, à savoir quels sont les types de matières
- 558 dangereuses.
- 559 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 560 Je ne sais pas. Savez-vous quels types de camions circulent sur les routes ?
- 561 **Christophe JEANDREAU, habitant de La Barre de Torcy**
- 562 D'où notre inquiétude.
- 563 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 564 Je comprends que vous soyez inquiets. La mission de SNCF Réseau est de proposer une infrastructure pour apporter
- 565 une réponse aux transporteurs, que ce soient des transporteurs de voyageurs ou des transporteurs de marchandises.
- 566 Ensuite, si les transporteurs sont intéressés, ils feront une demande pour faire circuler un train à une certaine période.
- 567 Ce train peut transporter un certain nombre de matières. Aujourd'hui, je ne peux pas vous dire s'il y aura des matières
- 568 dangereuses, voire très dangereuses, des cailloux, de l'agroalimentaire ou du bois. Nous pouvons penser qu'il y aura
- 569 toutes sortes de matières, mais cela sera fonction de l'économie du moment. En l'occurrence, je n'ai pas la réponse.
- 570 Je pense que vous pouvez comprendre le fait que je n'ai pas cette réponse. Effectivement, cela est un sujet d'autant
- 571 plus que vous habitez à proximité de la voie. Je comprends bien votre inquiétude.
- 572 Il y avait également une question sur la valorisation des maisons. Vous habitez à proximité d'une infrastructure qui
- 573 existe et qui est circulée par des trains voyageurs – nous n'avons pas fait évoluer la desserte voyageur ; nous
- 574 sommes partis sur ce qui circule actuellement ; la seule évolution est sur le secteur entre Montchanin et Chagny avec
- 575 la possibilité de faire rentrer des TGV – et sur l'ensemble de la ligne, si le transport de marchandises est porteur, par
- 576 une évolution du trafic de marchandises. La question sur l'évolution du patrimoine avait déjà été posée. Cela fluctue
- 577 également. L'économie immobilière fluctue beaucoup et je ne suis pas un spécialiste de l'immobilier. Je ne peux pas

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

578 vous apporter une réponse précise par rapport à ce que pourrait être le devenir de votre patrimoine immobilier dans  
579 10 ans ou dans 15 ans. Je ne sais pas.

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

581 Pouvons-nous considérer que le bruit, l'augmentation du fret, voire même peut-être qu'il y aurait là une question liée à  
582 la précédente sur le transport de matières... nous pouvons imaginer que vous vous êtes interrogés sur la question du  
583 transport de matières dangereuses. Tout cela a peut-être des impacts. C'est ce qui est posé comme question. Qu'est-  
584 ce que cela pourrait avoir comme impact sur le prix des maisons ? Est-ce que vous avez des exemples ? Avez-vous  
585 d'autres expériences, dans d'autres secteurs ? Il y a peut-être des secteurs où l'évolution de l'immobilier fluctue le  
586 long des lignes, en fonction de ces impacts. À mon avis, cela est le sens de la question.

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

588 Cette question ne m'est pas posée pour la première fois. Lorsque j'ai travaillé sur la ligne à grande vitesse Rhin-  
589 Rhône, nous sommes passés entre les villages. Les gens étaient inquiets par rapport au bruit, par rapport à tout ce  
590 que vous évoquez et également par rapport à leur patrimoine immobilier. Ils disaient alors que leurs maisons allaient  
591 perdre de la valeur. Je n'ai pas eu de retour négatif de la part des élus et des maires. Les élus des communes sont  
592 attentifs à tout cela. Des informations remontent fréquemment au sein de la maîtrise d'ouvrage afin que nous vous  
593 apportions des réponses et que nous soyons au courant de ce qui se passe au sein des villages. J'ai en tête un  
594 exemple récent qui est la réouverture de la ligne Belfort – Delle. Ces vingt kilomètres de lignes sont actuellement en  
595 travaux. Il y a eu une enquête publique en 2015. Nous avons préparé tous les dossiers, tout ce dont je vous ai parlé  
596 précédemment. Nous avons réalisé des réunions publiques. Les gens sont restés sur leur secteur d'habitation.

597 **Christophe JEANDREAU, habitant de La Barre de Torcy**

598 Ils n'ont pas eu le choix.

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

600 Je vous apporte des éléments de réponse. Le maître d'ouvrage a fait des simulations acoustiques par rapport au  
601 trafic ; aujourd'hui il y a du trafic ferroviaire en cours. Il sera augmenté ce qui est l'objectif et ce qui est dans le  
602 programme. Nous avons réalisé nos études acoustiques ; nous avons identifié un certain nombre d'habitations  
603 impactées et au-dessus du seuil réglementaire. Nous avons donc fait ce qu'il fallait pour apporter des réponses de  
604 manière à ce que les nuisances sonores soient atténuées. Il s'agit d'une réglementation qui s'impose au maître  
605 d'ouvrage. Nous devons appliquer la réglementation. Le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, applique la réglementation.  
606 Ce n'est pas lui qui l'a fait, mais elle s'impose à lui. Nous devons être conformes par rapport à cette réglementation.  
607 Nous procédons à des vérifications une fois que la ligne est en service ; nous vérifions, dans nos simulations et dans  
608 les protections que nous avons mises en œuvre, si c'est le cas, qu'elles ont bien permis de répondre de manière à  
609 atténuer l'impact acoustique.

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

611 Vous nous dites que vous mettez en œuvre tout ce qui est réglementairement à mettre en œuvre, mais que, d'une  
612 certaine manière, vous n'avez pas d'informations sur les éventuels impacts ou non de vos aménagements sur la  
613 valeur des biens immobiliers. Vous dites, par ailleurs, que vous n'avez pas de remontées de la part des élus sur le fait  
614 qu'il y aurait un impact.

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

616 C'est bien cela.

617 Il y avait également une question sur les nuisances des travaux. Si le projet se poursuit, lorsque les travaux devront  
618 se faire, est-ce que la voie sera fermée ? Je ne sais pas, aujourd'hui, de quelle manière les travaux vont se faire. Est-  
619 ce que tout se fera la nuit ou le jour ? Je ne sais pas aujourd'hui. Tout cela doit être étudié. Oui, bien sûr, certains  
620 travaux, sur les voies ferrées, pour maintenir le trafic, se font lorsqu'il n'y a plus de circulation. Souvent, cela se passe  
621 la nuit.

622 Nous sommes au début des études. Nous n'avons pas encore travaillé cette question de l'ordonnancement des  
623 travaux. C'est un vrai sujet sur lequel le travail va devoir se faire ; nous allons devoir informer les élus et les riverains  
624 sur la manière dont les travaux vont se dérouler. Dès qu'il y a des travaux, il y a forcément du bruit et des nuisances.  
625 Nous allons devoir faire en sorte que ces nuisances soient les moins pénibles possible, mais nous ne pourrions pas y

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



626 échapper. Il faudra, à un moment donné, que des camions passent, que des engins fassent des trous afin que nous  
627 puissions installer les supports caténaux.

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

629 Lorsque vous dites que les élus et les habitants seront informés, comment cela se passe-t-il de façon générale ? Vous  
630 avez dit, par exemple, précédemment, que vous ne connaissiez pas, à ce stade, pour des raisons techniques, la  
631 manière dont seraient effectués les travaux, à savoir de jour ou de nuit. Est-ce que cela fait également partie de la  
632 concertation avec les habitants et avec les maires ?

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

634 Si le projet est engagé, la concertation va se poursuivre. Bien sûr que le maître d'ouvrage, à partir d'aujourd'hui, pour  
635 la suite, jusqu'à la mise en service du projet de la VFCEA, va devoir être sur le terrain ; il va falloir que nous  
636 informions les élus de proximité et les riverains. Il y aura encore certainement beaucoup de réunions publiques ; il va y  
637 avoir une enquête publique. Les choses seront alors plus précises que ce que nous vous présentons aujourd'hui. Tout  
638 cela va s'affiner. Le travail d'échanges et de relations avec les élus locaux et le public va se faire encore pendant des  
639 années. Nous sommes au point de départ de la concertation.

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

641 Peut-être des réponses aux questions sur les impacts environnementaux.

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

643 Emmanuelle va vous répondre.

644 **Christophe JEANDREAU, habitant de La Barre de Torcy**

645 Vous n'avez aucune réponse ; vous allez valider le projet et vous répondrez après.

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

647 Vous ne pouvez pas dire que je n'ai pas de réponse ; je vous réponds.

648 **Christophe JEANDREAU, habitant de La Barre de Torcy**

649 Vous n'avez pas de réponse à l'heure actuelle. Si le projet est validé, vous répondrez peut-être après.

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

651 Je ne dis pas « peut-être » ; je vous dis que nous sommes, aujourd'hui, dans un processus d'étude qui est  
652 relativement long. Nous avons fait des études préliminaires. Cela veut dire ce que cela veut dire. Nous sommes  
653 vraiment sur les grandes lignes du projet. Quels sont les aménagements à envisager et quels sont les coûts associés  
654 à ces aménagements ? Il y aura, ensuite, un petit temps d'arrêt du fait de la période du débat public. Nous sommes là  
655 pour vous présenter le projet qui n'est pas totalement arrêté puisque, comme vous l'a précisé Madame,  
656 précédemment, si tout était arrêté, je ne sais pas s'il y aurait un moyen de faire évoluer les choses et de quelle  
657 manière se ferait l'échange. Nous n'avons pas les réponses à tout parce que le travail n'est pas terminé ; il n'est pas  
658 suffisamment avancé. Nous vous répondons sur la manière dont le travail va se faire. Sur la question du bruit, je  
659 pense que nous vous avons apporté des éclaircissements. Les choses sont bien décrites dans le dossier du maître  
660 d'ouvrage.

661 Concernant les sujets environnementaux, par rapport au milieu naturel, nous vous avons expliqué que nous avons  
662 réalisé un premier diagnostic parce que les études sont conduites ainsi. Il va falloir les approfondir avec des états des  
663 lieux de terrain, de façon précise, afin de pouvoir ensuite préparer les dossiers qui seront publics ; ils nous permettront  
664 d'avoir ou de ne pas avoir les autorisations administratives. Ces grands projets ferroviaires ou routiers se font par  
665 étapes. Cela nécessite du temps, également du temps avec vous, pour nous faire comprendre, pour recueillir vos  
666 avis, vos inquiétudes, ce que vous connaissez du terrain et ce que nous ne connaissons pas forcément. D'expérience,  
667 je peux vous dire que cela est toujours favorable pour que les projets soient acceptés dans les territoires et pour que  
668 nous puissions prendre en compte un maximum de points soulevés par les riverains et par les élus ; j'insiste sur les  
669 élus de proximité parce qu'un gros travail est à mener, au cours de cette période, d'études de réalisation du projet,  
670 avec les élus de proximité, les maires de communes, les riverains, les associations et toutes les parties prenantes.

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

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

672 Une chose est récurrente dans les débats publics. Les gens sont toujours un peu frustrés parce que nous sommes à  
673 un stade où les études du maître d'ouvrage ne sont pas extrêmement précises. Il est assez récurrent que le maître  
674 d'ouvrage ne puisse pas apporter effectivement toutes les réponses. Je me permets de rappeler que cela est un peu  
675 l'exercice du débat public que de faire en sorte qu'il y ait un débat très en amont sans que toutes les réponses soient  
676 apportées afin que vous portiez à la connaissance du maître d'ouvrage le fait que vous êtes inquiets de telle ou telle  
677 chose à tel endroit.

678 Il a été présenté la façon dont seraient menés les travaux du point de vue des études acoustiques. Manifestement,  
679 cette table n'a pas été totalement satisfaite de la présentation. Je crois que le moment est venu pour dire à nouveau  
680 les choses puisque vous avez eu le sentiment que la question acoustique n'avait pas été prise en compte à Torcy. Je  
681 pense que le maître d'ouvrage devrait à nouveau préciser la façon dont il envisage de mener ses études et à quel  
682 moment.

683 **Emmanuelle HONORE, chargée de projet environnement à la direction territoriale Bourgogne Franche-Comté**

684 Je vous propose de reprendre le dossier du maître d'ouvrage et la carte, page 64, sur les enjeux humains. Nous  
685 avons effectivement identifié les zones d'études prioritaires acoustiques. Vous n'êtes pas identifiés. Je comprends  
686 votre inquiétude. Nous l'avons précisé, il s'agit du début des études préliminaires. Cela a été réalisé sur la base d'un  
687 travail bibliographique et cartographique. Il n'y a pas encore eu de repérage de terrain.

688 **Christophe JEANDREAU, habitant de La Barre de Torcy**

689 Cela est dommage ; si vous étiez passés en train, vous auriez vu les maisons au bord de la voie.

690 **Emmanuelle HONORE, chargée de projet environnement à la direction territoriale Bourgogne Franche-Comté**

691 Cela se fera dans la suite des études. Dans le cadre des études qui seront conduites sur le bruit, en phase  
692 d'identification des enjeux, un périmètre sera déterminé de part et d'autre de la voie en identifiant toutes les  
693 habitations, qu'elles soient isolées, qu'elles soient en zone urbaine, y compris les gardes-barrières. Elles seront toutes  
694 identifiées et répertoriées ; elles seront intégrées dans le cadre des études de bruit. À ce stade, je m'excuse, mais sur  
695 Torcy, nous ne sommes pas complets. Nous n'avons pas l'exhaustivité sur ce point-là. Cela sera, cependant, bien  
696 intégré dans la suite des études ; il y aura bien un travail exhaustif de recensement de toutes les habitations situées le  
697 long de l'infrastructure.

698 **Michel TANTEAU, Torcy**

699 Je souhaiterais savoir si nous serons informés par courrier. Nous sommes à proximité de la voie. Nous sommes peut-  
700 être dans le périmètre. Quel est le périmètre de la voie ferrée parce que nous sommes dans le trou, en bas ; nous  
701 sommes le long de la route. La SNCF est au-dessus.

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

703 Comment cela va-t-il se passer ? Nous allons confier le travail d'identification des secteurs à étudier à un bureau  
704 d'études. Il y aura donc un bureau d'études et des acousticiens. Ils vont cheminer le long de la voie ferrée et vont  
705 définir les secteurs habités. Ils vont faire des simulations acoustiques. À l'issue de ces simulations acoustiques, nous  
706 allons vérifier si les seuils réglementaires sont dépassés. Si cela est le cas sur certaines zones habitées, que ce  
707 soient des zones contiguës ou des habitations isolées, les propriétaires et les habitants seront informés que le seuil  
708 est dépassé sur le secteur. Dans ce cas, nous regarderons quel type d'aménagement doit être mis en œuvre afin  
709 d'atténuer l'impact acoustique. Nous allons procéder ainsi. Nous n'allons pas, d'emblée, informer avant d'avoir fait le  
710 travail d'identification et de simulations acoustiques.

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

712 Je vous propose d'épuiser les questions de cette table. Il y avait encore une question sur l'impact des caténaires sur  
713 la santé. Nous passerons, ensuite, à la restitution de l'autre table. Sachez que si vous avez des questions, nous  
714 passerons aux restitutions de chaque table. Si, ensuite, d'autres questions doivent être posées, elles le seront. Il y  
715 sera répondu.

716 **Emmanuelle HONORE, chargée de projet environnement à la direction territoriale Bourgogne Franche-Comté**

717 Concernant les caténaires, j'ai compris que votre question portait sur les contraintes géographiques d'implantation du  
718 fait de la proximité des maisons. Vous devez savoir que pour implanter les poteaux caténaires, nous avons besoin de  
719 de 2,5 à 3 mètres à partir du bord du rail. Ce travail se fera dans le cadre des études techniques d'identification des  
720 secteurs d'implantation ; cela se fera préférentiellement dans nos emprises.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

721 Concernant le GSM-R, ce sera exactement la même chose.

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

723 Il y aura, bien sûr, des aménagements à installer le long de la ligne, sur les 160 kilomètres. Des emprises ferroviaires  
724 existent. L'objectif, pour SNCF Réseau, est de faire en sorte que toutes ces installations, qui vont venir compléter  
725 cette infrastructure, puissent être mises dans nos emprises ferroviaires. Par contre, parfois, nous n'y arriverons pas.  
726 Dans certains cas, il faudra probablement, même le long de la ligne, que nous ayons des besoins d'emprises  
727 complémentaires ponctuelles. Je cite le cas de Belfort – Delle. Du fait que cela est tout récent, je peux en parler.  
728 Concernant les antennes GSM-R, ces antennes doivent être positionnées chaque 3 à 4 kilomètres. Une étude doit  
729 être menée pour connaître, en fonction de la topographie de la ligne, quelles seront les positions des antennes,  
730 sachant qu'il est possible de faire varier ces positions d'antenne si elles tombent proche d'une habitation ou d'un  
731 secteur où il faudrait éviter de les installer.

732 Concernant les 20 kilomètres de la ligne Belfort – Delle, nous avons installé sept antennes dont six ont pu être  
733 installées dans les emprises ferroviaires de la SNCF ; la ligne était fermée, mais nous avons conservé nos emprises.  
734 Ces six antennes sont des antennes de type rabattable donc celles illustrées sur la photo de gauche. Il y a une  
735 antenne avec un pylône un peu plus important ; l'antenne devait être positionnée au-delà de 20 mètres ; nous n'avons  
736 pas pu l'installer dans nos emprises. Nous avons donc dû acheter un bout de terrain d'une surface d'environ 150 à  
737 200 mètres carrés pour le pylône et les petites installations techniques, au pied du pylône.

738 Une autre installation nécessitera une acquisition foncière ; il s'agit de sous-stations. Sur les 160 kilomètres, nous  
739 allons devoir mettre en place des sous-stations électriques pour alimenter la caténaire.

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

741 Voyez-vous ce qu'est une sous-station électrique ?

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

743 Ces sous-stations seront positionnées le plus proche possible des réseaux très haute tension ; des réseaux très haute  
744 tension passent sur le secteur de Montchanin. Nous installerons une sous-station sur le secteur de Montchanin ; je ne  
745 sais pas encore où parce que nous n'avons pas encore fait suffisamment d'études détaillées pour vous dire où elle  
746 sera positionnée ; nous positionnerons également une sous-station dans la Nièvre, sur le secteur de Sémelay du fait  
747 du passage d'une artère.

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

749 Il y avait également une question concernant l'impact sur la santé.

750 **Emmanuelle HONORE, chargée de projet environnement à la direction territoriale Bourgogne Franche-Comté**

751 L'impact sur la santé se pose par rapport à l'électromagnétisme. Toutes nos installations électriques, que ce soient les  
752 sous-stations, les caténaires, les mâts GSM-R ont des équipements qui n'émettent que sur de basses fréquences ;  
753 nous sommes sur du 50 hertz. À titre de comparaison, par exemple, un téléphone portable émet 1 giga hertz. Le  
754 GSM-R n'émet qu'au passage d'un train. Il ne s'agit donc pas d'une émission permanente et continue. L'exposition est  
755 moindre que certains objets qui font partie de notre quotidien.

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

757 Je vous remercie. Nous allons passer à la restitution de la seconde table ronde.

758 **Christian DELEMARRE, FNAUT de Bourgogne**

759 Je rapporte ce qui a été dit à notre table. La FNAUT est l'association qui défend les usagers des transports. Nos  
760 questions portent sur deux thèmes : les voyageurs et l'environnement.

761 Concernant les voyageurs, le projet est totalement positif ; nous ne voyons pas ce que nous pourrions trouver de  
762 négatif. Par contre, les deniers publics vont rentrer en jeu. Même si nous considérons que la halte est une halte de  
763 passage, cela est préférable à une halte en impasse parce qu'une halte en impasse représente plus 8 minutes, au  
764 minimum. Toujours en positif parce que nous n'avons rien trouvé de négatif pour les usagers, le fait d'avoir cette halte  
765 de passage évite des frais et des problèmes de parking, quelles que soient les options de raccordement. Le bilan est  
766 positif puisque tous les TER seront en correspondance avec les TGV, à savoir les TER venant de Chalon, les TER

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

767 venant de Paray et de Montceau et les TER venant de Nevers, d'Étang et du Creusot. Si je dis quelque chose  
768 d'incorrect, dites-le-moi. Concernant la partie voyageur, nous n'avons rien à dire.

769 Quant à l'environnement, de nombreux problèmes peuvent être relevés. Nous tenons absolument à ce que le bruit, en  
770 territoire urbain, soit maîtrisé, y compris sur la ligne existante. La ligne existe ; des personnes seront plus impactées  
771 parce qu'il y aura plus de trains. À partir de là, les questions qui se posent sont de savoir si des trains circuleront la  
772 nuit. Nous souhaitons absolument une réponse sur ce point.

773 Vous nous avez dit qu'il y avait 60 équivalents camions au niveau du fret. Cela nous semble un peu faible. Comment  
774 cela a-t-il été évalué ? Il s'agirait de 60 équivalents camions sur le barreau Tours – Montchanin. Nous ne pouvons être  
775 que pour s'il y a plus de camions sur le train, si cela peut alléger la RCEA qui est une route « accidentogène ». En  
776 termes d'écologie, cela ne peut être qu'une bonne chose. Il y aura, peut-être, moins de pollution ; pour les vies  
777 humaines, cette solution est peut-être à considérer.

778 Quant au fret, le barreau fret est la seule option qui a un bilan économique positif. Si nous voulons parler de deniers  
779 publics, nous devons le considérer. Nous sommes d'accord sur l'ensemble du projet, bien évidemment.

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

781 Je vous remercie. Est-ce que tout le monde était d'accord à votre table ? Y a-t-il d'autres avis ?

782 **Marie-Claude JARROT, maire de Montceau-Les-Mines et présidente des maires de Saône et Loire**

783 Deux questions complémentaires pour lesquelles je souhaiterais une réponse précise, s'il vous plaît. Allez-vous  
784 mener bientôt les études concernant l'impact du bruit pour les riverains ? Vous avez évoqué cela précédemment. À  
785 quelle échéance, allez-vous pouvoir donner les informations, notamment aux maires, et aux riverains ?

786 Vous avez parlé des membres du comité de pilotage Région-État et SNCF, bien sûr. Avez-vous commencé les études  
787 sur le potentiel économique du fret ? Qui s'engagerait à vous confier du fret sur cette nouvelle voie ? Pour qu'elle soit  
788 rentable, du fret doit vous être confié.

789 Un équivalent 60 camions, étant donné le trafic sur la RCEA, me paraît extrêmement être faible. Qui vous a informé  
790 sur l'affaire des 60 camions ?

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

792 Je vous remercie. La parole est à Monsieur MAZZUCHELLI. Ce sont, dans un premier temps, des remarques. Il y a,  
793 quand même, quelques questions sous-jacentes.

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

795 Je vais peut-être apporter tout de suite les réponses à Madame la Maire ; je répondrai ainsi à la question sur les 60  
796 camions ; cela vous paraît faible. Je vais préciser, à nouveau. Nos hypothèses de trafic portent sur 15 trains de  
797 marchandises par jour, dans les deux sens. Dans ces 15 trains, nous avons considéré un certain volume de report  
798 modal qui correspond à 160 000 tonnes sur le million quatre du volume global transporté par les 15 trains par an.  
799 Nous avons considéré que si nous faisons VFCEA, des trains ne passeront plus par Paris et passeront par cet  
800 itinéraire ; il y aura, bien sûr, des trains qui transiteront des ports de la façade en direction de l'axe Saône-Rhône.  
801 Nous avons pris en compte ce potentiel. Nous nous sommes dit que cela allait générer de l'intérêt. Des marchandises  
802 ne seront plus transportées par voie routière, mais par voie ferrée. Nous avons donc évalué cela à 165 000 tonnes par  
803 an, ce qui correspond – lorsque nous déclinons tout cela au nombre de jours, tout cela est très normé, et au poids que  
804 les camions peuvent transporter –, à 63 camions de moins, par jour, sur la route. Cela peut paraître peu. Il est sûr que  
805 lorsque nous savons ce qui circule sur les autoroutes et les routes... 1 410 000 tonnes de marchandises par an sont  
806 également peu lorsque nous connaissons tout ce qui est transporté, à la fois sur voie ferrée et sur route. Cela est le  
807 résultat d'un calcul normatif. Cela ressort d'un vrai calcul. Vous trouvez ces éléments, si vous êtes intéressés et si  
808 vous regardez un peu plus en détail, au sein de l'étude de trafic qui est en ligne sur le site du débat public.

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

810 J'en profite pour rappeler que le dossier du maître d'ouvrage et tous les documents présentés lors des réunions  
811 publiques sont sur le site du débat public. Au-delà du dossier du maître d'ouvrage, vous pouvez y retrouver toutes les  
812 études du maître d'ouvrages qui ont servi à élaborer ce dossier du maître d'ouvrage. Évidemment, plus nous allons  
813 dans les études techniques, moins cela est accessible d'où l'importance de faire un dossier de maîtrise d'ouvrage et  
814 même une synthèse de ce dossier pour qu'il soit accessible. Il est vrai que si vous connaissez des personnes en  
815 mesure de regarder les aspects plus techniques du dossier, elles peuvent aller consulter ces études.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



- 816 Lorsque nous parlons de 15 trains par jour, il s'agit de 15 trains dans chaque sens.
- 817 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 818 Non, dans les deux sens.
- 819 **Marie-Claude JARROT, maire de Montceau-Les-Mines et présidente des maires de Saône et Loire**
- 820 Combien y en aurait-il dans un sens et combien y en aurait-il dans l'autre ?
- 821 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 822 Cela peut-être 10, 5 ou 8,7... cela est dans les deux sens.
- 823 **Marie-Claude JARROT, maire de Montceau-Les-Mines et présidente des maires de Saône et Loire**
- 824 Cela signifie bien que sur les 60 camions évités par jour, il s'agit de deux trains correspondant à du report modal.
- 825 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 826 165 000 tonnes. Dans les 15 trains, nous avons considéré que l'équivalent de deux trains correspond à des camions  
827 qui ne sont plus sur la route.
- 828 **Marie-Claude JARROT, maire de Montceau-Les-Mines et présidente des maires de Saône et Loire**
- 829 À plusieurs reprises, la RCEA a été évoquée. Pensons-nous que ce sont des camions empruntant la RCEA ? Nous ne  
830 savons pas.
- 831 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 832 Nous sommes sur l'axe est-ouest. Effectivement, la RCEA est un peu plus au sud. Ce serait vraisemblablement, en  
833 partie, du trafic routier en moins sur la RCEA. Vous allez me dire que les 60 camions sont insignifiants compte tenu du  
834 trafic de cette route. C'est la raison pour laquelle cela vous paraît un peu faible. Nous n'allons pas vous dire qu'il y en  
835 a 150 si le calcul ressort 63 camions.
- 836 **Marie-Claude JARROT, maire de Montceau-Les-Mines et présidente des maires de Saône et Loire**
- 837 La capacité de la nouvelle voie ferrée centre Europe Atlantique à capter le routier a été normée. C'est bien ce que  
838 vous avez dit précédemment.
- 839 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 840 La capacité oui. Comment arrivons-nous à 60 trains ? Tout cela se fait sur la base des hypothèses de trafic. Ensuite,  
841 des paramètres doivent être pris en compte et être appliqués sur l'exercice de calcul pour arriver à ces 63 camions.  
842 Cela est très réglementé.
- 843 **Christine JEAN, membre de la CPDP**
- 844 Vous nous dites que cela est compliqué, mais quelque part cela est extrêmement encadré.
- 845 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 846 Absolument. Cette méthode est très encadrée.
- 847 **Marie-Claude JARROT, maire de Montceau-Les-Mines et présidente des maires de Saône et Loire**
- 848 Avec une mesure de l'attractivité de cette voie. Cela devrait en capter plus.
- 849 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 850 Bien sûr que tout est pris en compte. Tous ces éléments sont bien pris en compte, à la fois les autoroutes proches et  
851 les routes nationales à grand trafic. Les ports de la façade atlantique sont très intéressés. Cela me permet de  
852 répondre à une de vos interrogations sur le potentiel fret. Vous me demandez si nous avons des engagements et si  
853 des gens vont venir. Il n'y a pas d'engagement. Personne ne peut s'engager. L'objectif de SNCF Réseau est de faire  
854 en sorte que les infrastructures ferroviaires puissent permettre le trafic voyageur en toute sécurité ainsi que le trafic de  
855 marchandises et offrir la possibilité aux transporteurs, sachant qu'aujourd'hui la concurrence est ouverte pour le  
856 transport de marchandises et demain le transport de voyageurs, de faire en sorte que ce développement puisse se  
857 faire sur le réseau ferré national. En 2015 et 2016, nous sommes allés questionner les transporteurs de marchandises  
858 par voie ferrée pour leur présenter le projet et recueillir leurs points de vue, leur avis, prendre la température, savoir si

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

859 nous électrifions, si nous mettons au gabarit GB1 et savoir si les professionnels du transport de marchandises vont  
860 adhérer au projet. Si personne ne s'intéresse au projet, nous allons électrifier la ligne, la remettre en état et nous  
861 n'aurons rien gagné. Nous avons donc fait ce travail. Il y a également eu des ateliers spécifiques.

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

863 C'est ce que j'allais dire. Il y a eu effectivement un atelier spécifique sur le fret, à Paris, parce que les acteurs du fret  
864 sont plus nationaux. La seule chose que nous pouvons dire est que vous pouvez consulter le verbatim de la réunion  
865 pour voir ce qu'ont pu dire les acteurs du fret lors de cet atelier. Nous pouvons dire, d'ores et déjà, par exemple, que  
866 le port de Nantes-Saint-Nazaire et le port de La Rochelle se montrent intéressés. Il y a des éléments sur ce qu'on dit  
867 les acteurs du fret. Il y a également eu un atelier localement. Je n'y ai pas participé. Nos collègues de la CPDP qui ont  
868 participé à cet atelier ne sont pas là, mais vous pouvez aller sur le site voir ce qui s'est dit ateliers par les acteurs du  
869 fret, lors de ces ateliers.

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

871 Il y avait également une question sur la date du rendu des études acoustiques. Si le projet se poursuit à l'été 2017,  
872 vous avez compris qu'il y avait, derrière, un financement de 22 millions d'euros pour engager les études, je peux vous  
873 dire que nous allons tout de suite nous mettre en marche pour entamer ces études techniques plus poussées, type  
874 AVP, et préparer tous les recueils environnementaux pour produire les dossiers et notamment l'étude d'impacts. Tous  
875 ces éléments relatifs aux études acoustiques figureront dans l'étude d'impacts. Le délai est de deux à trois ans. Il  
876 s'agit quand même de 160 kilomètres. C'est ce qui apparaît, dans ma présentation, sur le calendrier.

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

878 Pouvons-nous, éventuellement, afficher le calendrier ? Une question pourrait avoir un rapport avec le fret, les 15 trains  
879 par jour et l'étude d'impact que vous venez d'évoquer. Y'aura-t-il des trains de nuit ? La préoccupation des impacts,  
880 en matière de nuisances sonores, a été également une préoccupation autour de cette table.

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

882 Oui, cela est possible. Concernant les trains de voyageurs, comme nous l'avons expliqué, nous n'avons pas tenu  
883 compte d'une évolution de la desserte. Je ne peux pas dire qu'il n'y aura pas de train de nuit puisque le transport de  
884 marchandises se fait également la nuit. Cela ne signifie pas que tous les trains circuleront la nuit, mais nous ne  
885 pouvons pas exclure qu'une partie du trafic circule la nuit.

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

887 Dans vos hypothèses, vous aviez évoqué un certain nombre de trains de fret circulant la nuit.

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

889 Nous avons réalisé une étude d'exploitation pour voir si la capacité de la ligne pourrait permettre la circulation de ces  
890 trains de marchandises supplémentaires. Nous avons vérifié que nous pouvions les faire circuler ; probablement une  
891 partie circulerait la nuit. Cela se fera en fonction des demandes. Comment cela se passe-t-il ? SNCF Réseau est en  
892 charge de la gestion du réseau. Si un transporteur dépose une demande pour faire passer une circulation à 23 heures  
893 30, trois fois par semaine, nous regardons la faisabilité de cette demande et nous donnons l'autorisation ou non. Si  
894 nous donnons l'autorisation, nous accordons le sillon pour que le transporteur puisse faire passer son train de  
895 marchandises.

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

897 Vous aviez annoncé, lors d'une précédente réunion, un chiffre de 7 trains, la nuit, et de 8 trains le jour.

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

899 Pour vérifier la capacité de la ligne, sachant qu'une grande partie des transports de marchandises circule la nuit, nous  
900 avons vérifié si six trains pouvaient circuler la nuit, sur la ligne. Cela est possible. Nous avons regardé si nous  
901 pouvions, également, en faire circuler la journée, entre les TER. Cela est également possible. Nous avons vérifié  
902 qu'une partie de la circulation pouvait se faire de jour et l'autre partie, de nuit. Je ne sais pas, à l'horizon 2025-2030,  
903 comment les choses seront mises en place et quelles seront les demandes précises des transporteurs en fonction de  
904 l'état économique des besoins de transport de marchandises par voie ferrée.

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

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

906 Nous avons bien entendu ; en revanche, vous pouvez répondre précisément à une autre question qui a été posée.  
907 Est-ce que tous les TER s'arrêteront pour les correspondances à la halte d'interconnexion ?

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

909 Ce n'est pas ce que nous avons retenu dans nos hypothèses de trafic. Nous pourrions peut-être repasser la slide qui  
910 explique les choses.

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

912 Pourriez-vous, peut-être, à nouveau préciser la question ? La question concerne-t-elle tous les trains ou concerne-t-  
913 elle les trains de Nevers et de Chalon ?

914 **Intervenant 2**

915 Les trois.

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

917 Est-ce tous les trains en provenance de Chalon ?

918 **Intervenant 2**

919 Oui, sinon je ne vois pas l'intérêt.

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

921 Dans nos hypothèses de trafic, nous avons considéré que 8 trains en provenance de Chalon, sur les 12 trains,  
922 seraient en correspondance avec les TGV.

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

924 Vous aurez ces éléments sur le site.

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

926 Sur Dijon-Nevers, il y a 14 trains sur les 17. Il y a, actuellement, 17 trains. Dans nos hypothèses, tous ne sont pas en  
927 correspondance avec les TGV, mais une grande majorité, 80 %.

928 **Christian DELEMARRE, FNAUT de Bourgogne**

929 Ils ne sont pas en correspondance parce qu'il n'y a peut-être pas de TGV pour la correspondance.

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

931 Ils ne s'arrêtent pas parce qu'il n'y a pas de TGV, à ce moment-là.

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

933 Ils s'arrêteront. S'il n'y a pas de TGV, ce sera une attente ou une correspondance pour aller à Paray-le-Monial ou pour  
934 aller à Nevers.

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

936 En d'autres termes, chaque fois que cela est possible, parce qu'il y a une correspondance possible, la  
937 correspondance sera assurée.

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

939 Vous avez raison ; l'intérêt est d'offrir un maximum de correspondances avec les TGV Paris – Lyon.

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

941 Je pense que le reste concernait plutôt des remarques en faveur du projet ce qui n'appelle pas de réponse particulière  
942 de la part du maître d'ouvrage. Nous sommes d'accord. Je vous remercie. Nous passons la parole à la dernière table  
943 pour la restitution des inquiétudes et des questionnements.

944 **Bernard NOTTEGHEM, habitant de Marmagne**

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

945 J'habite à proximité de la voie ferrée. Nous parlions des bruits gênants. Il ne faut pas penser que la limite  
946 réglementaire sera le confort parce que si vous êtes à 79 décibels lorsqu'elle est limitée à 80, vous aurez, malgré tout,  
947 du mal à dormir. Il faut bien sûr des lois, mais ce sera, à mon avis, difficile si nous sommes juste à la limite du bruit.

948 Par ailleurs, je m'interroge sur la population qui sera protégée. Il est bien évident que là où il y aura beaucoup de  
949 monde, des efforts seront réalisés ; là où il y aura quelques personnes isolées, cela est beaucoup moins sûr. Le  
950 problème est que j'aime bien ces populations isolées de Marmagne et de Broye. Comme il y aura forcément des  
951 dépassements de tarifs, nous pouvons imaginer qu'il y aura des restrictions sur les travaux. Qui va en supporter les  
952 conséquences ? Ce sera forcément les mêmes populations isolées. Il restera peut-être des miettes pour que leur  
953 soient offerts un casque et des bouchons d'oreille, mais cela n'est pas sûr.

954 Quant au nombre de trains, je crois qu'il n'est pas du tout raisonnable de dépenser autant d'argent pour 15 aller-  
955 retour, dont 8 passages, à vide alors que nous savons très bien que le canal de Suez et le canal de Panama ont été  
956 doublés. Les marchandises viennent de Chine et d'ailleurs. J'imagine très bien que le pari a été fait sur une  
957 augmentation du trafic, surtout des containers en provenance des ports du nord de l'Europe. Je ne crois pas du tout  
958 aux 15 trains par jour ; je n'y crois absolument pas ou alors je me demanderais ce qu'il est fait de notre argent.

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

960 Lorsque vous dites que vous n'y croyez pas, est-ce vous ou est-ce la table ronde ?

961 **Bernard NOTTEGHEM, habitant de Marmagne**

962 C'est moi. Je trouve que cela fait beaucoup d'argent pour 8 trains.

963 À Marmagne, nous nous posons des questions sur les passages à niveau. Cela va nous poser un énorme problème.  
964 Beaucoup de monde circule sur la RN 80. Je me demandais quel serait le temps d'attente maximum entre deux trains,  
965 si, par hasard, l'un arrivait de la droite et l'autre de la gauche. Cela va être un vrai problème surtout qu'entre  
966 Marmagne et Étang-sur-Arroux, il y a quand même quatre passages à niveau. Cela va nous poser un problème pour  
967 se rendre à Étang-sur-Arroux. J'aimerais donc savoir combien de temps, au maximum, nous allons devoir attendre  
968 derrière les passages à niveau et quels travaux sont les travaux envisagés ; un pont serait horrible, un trou serait  
969 difficile à faire. Y'aura-t-il encore de l'argent pour faire tout cela ?

970 Quant au prix des maisons, un de mes amis, agent immobilier, n'a pas eu le temps de passer. Cela est dommage, car  
971 j'aurais aimé avoir son estimation. Je pense que les estimations vont s'effondrer, probablement de 30 %. Cela est  
972 évident. L'intérêt de vivre à Marmagne, et dans certains endroits, est la tranquillité. S'il n'y a plus de tranquillité, il n'y a  
973 plus d'intérêt.

974 Nous nous posons également des questions sur l'intérêt sanitaire de mettre des crèches juste à côté des trains. Il  
975 semblerait qu'une crèche sera accolée aux trains, entre le bruit et les ondes électriques. Nous avons des incertitudes  
976 sur ce point.

977 Je rajoute un autre point, à titre personnel. Combien d'hectares seront dévorés par les travaux ? Il faut tenir la  
978 moyenne, soit un septième de département tous les ans ! Un département est sacrifié tous les sept ans. Il faut donc  
979 tenir la moyenne, cela est fondamental !

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

981 Je vous remercie. Est-ce que Monsieur a restitué l'ensemble de ce qui s'est dit à sa table ? Y a-t-il des points de  
982 désaccord ? D'autres personnes de la table veulent-elles prendre la parole ?

983 **Jean-Paul LUARD, maire et conseiller communautaire**

984 Je réponds pour la crèche, mais pas pour le reste.

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

986 Ne répondez pas. Le maître d'ouvrage répondra.

987 **Jean-Paul LUARD, maire et conseiller communautaire**

988 Il convient de ne pas mélanger tous les sujets.

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

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

990 Des inquiétudes vives se sont exprimées. Je pense qu'un certain nombre de questions peuvent être posées au maître  
991 d'ouvrage. Il a été posé la question sur la réglementation. À partir d'un certain niveau, le maître d'ouvrage s'engage à  
992 faire un certain nombre de travaux. Il conviendrait, peut-être, de préciser ces travaux ; cela permettrait de répondre à  
993 la question posée sur les maisons isolées, à savoir si nous ferons quelque chose pour elles si elles sont concernées.  
994 Il y avait également une question posée sur les maisons exposées qui seraient juste en dessous de la réglementation.  
995 Que faites-vous dans ces cas-là ? Pourriez-vous, dans un premier temps, répondre à ces questions ?

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

997 Le maître d'ouvrage doit respecter la réglementation qui s'impose à lui et qu'il n'a pas lui-même élaborée. Cette  
998 réglementation est issue du Code de l'environnement. Le principe est de faire en sorte que les équipements et les  
999 installations, qui doivent être mis en place, soient là pour améliorer et réduire l'impact acoustique pour les riverains.  
1000 Les maisons isolées seront traitées de la même manière que les habitations de type lotissement. Je vais, à nouveau,  
1001 citer le cas de la réouverture de la ligne Belfort – Delle. Sur cette ligne, certaines maisons d'anciens gardes-barrières  
1002 avaient été vendues à des particuliers ; il n'y a pas plus proche de la voie ferrée qu'une maison de gardes-barrières.  
1003 Nous avons donc réalisé des études acoustiques et nous avons pris à notre charge les aménagements en cours pour  
1004 atténuer le bruit autour de ces maisons. Dans certains cas, si cela est possible, si nous avons de l'espace,  
1005 l'aménagement peut prendre la forme d'un merlon paysager, entre la voie ferrée et l'habitation ; cela est à regarder au  
1006 cas par cas. Une autre solution consisterait en la construction d'un mur, s'il y a moins de place. Si nous ne pouvons  
1007 pas installer physiquement un merlon ou un mur entre la voie ferrée ou la maison...

1008 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1009 Pouvez-vous préciser la différence entre un merlon et un mur ?

1010 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1011 Un merlon est un cordon de terre ; il s'agit d'une butte de terre sur laquelle nous pouvons réaliser quelques  
1012 aménagements paysagers. Un mur est une paroi.

1013 La troisième solution consisterait en un traitement de façade. Il s'agirait de remplacer les ouvertures existantes par  
1014 des ouvertures plus performantes.

1015 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1016 Êtes-vous satisfaits par la réponse ? Ou est-ce que cela appelle des remarques de votre part ?

1017 **Jean-Paul LUARD, maire et conseiller communautaire**

1018 Le fret est une chose importante. Cependant, l'objectif de la communauté urbaine porte principalement sur le  
1019 déplacement des voyageurs sur son périmètre. Les deux objectifs prioritaires sont le déplacement, pour éviter les  
1020 déplacements en voiture ou en bus pour se rendre à la gare TGV, et le fait que cette liaison soit faite, TGV et TER. Je  
1021 voulais revenir sur le déplacement qui est important et surtout sur l'impact du territoire, pas spécialement  
1022 communautaire, mais sur l'ensemble du territoire.

1023 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1024 Je vous remercie Monsieur le Maire. Sur la question du bruit, je ne vous demande pas si vous êtes satisfaits par la  
1025 réponse. Peut-être Monsieur, qui a restitué pour la table, a des précisions à faire.

1026 **Bernard NOTTEGHEM, habitant de Marmagne**

1027 C'est un problème complètement fondamental. Tous les gens que je connais et qui sont venus habiter à Marmagne...  
1028 le seul, le grand intérêt de la vallée du Mesvrin, est son calme. Si vous enlevez le calme à la vallée du Mesvrin, elle ne  
1029 revêt plus d'intérêt.

1030 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1031 Je vous remercie. Nous pouvons peut-être passer à la question concernant les passages à niveau de Marmagne.

1032 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1033 Que ce soit celui de Marmagne ou les autres passages à niveau, nous allons devoir faire un diagnostic par passage à  
1034 niveau, donc regarder le trafic au droit du passage à niveau ; nous regarderons la vitesse du trafic ferroviaire, le trafic  
1035 routier et sa vitesse. Ce travail sera réalisé sur les 90 passages à niveau. Ensuite, nous compilerons toutes ces

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1036 données, sur les 160 kilomètres de lignes, pour réaliser un état de sécurité de la ligne ou un diagnostic sécurité de la  
1037 ligne. En fonction du résultat, nous définirons si certains passages à niveau devront être traités par une suppression et  
1038 la construction d'un ouvrage pour maintenir la circulation ou alors si le passage à niveau sera maintenu avec des  
1039 aménagements de sécurité, notamment sur la voie routière ; nous définirons si le passage à niveau est à supprimer et  
1040 la voirie est à rabattre sur une autre voirie existante. Je vais citer encore le cas récent de la ligne Belfort – Delle. Il y  
1041 avait, sur cette ligne, une vingtaine de passages à niveaux sur les 20 kilomètres. Je vous montre un exemple de  
1042 passage à niveau forestier sur cette ligne. Ce passage à niveau a été supprimé et nous avons rabattu la voirie, donc  
1043 la voie forestière et agricole, sur la route départementale qui passe en bas de l'image. Nous allons étudier ces  
1044 aménagements ; ensuite, nous les présenterons aux élus des communes concernées par les passages à niveau de  
1045 manière à pouvoir recueillir leur point de vue et affiner les aménagements de sécurité et les divers points qu'il convient  
1046 de faire de façon à ce que les circulations concernées soient le moins perturbées possibles. En l'occurrence, sur celui-  
1047 ci, nous avons travaillé avec les communes de Bourogne et de Charmois, les deux communes situées entre la voie  
1048 ferrée, mais également avec la chambre d'agriculture du Territoire de Belfort parce que cela dessert, un peu plus loin,  
1049 des terrains exploités par des agriculteurs. C'est ainsi que nous allons travailler.

1050 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1051 Vous venez de nous dire que vous vous rapprochiez des élus, en l'occurrence de la chambre d'agriculture, du fait des  
1052 emprises foncières. Comment sont informés les habitants ?

1053 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1054 Nous avons réalisé des réunions publiques dans chaque commune. Une réunion publique par commune s'est tenue  
1055 au préalable de l'enquête publique pour expliquer quels étaient les différents aménagements proposés et pour  
1056 expliquer la consistance du dossier d'enquête publique parce que cela était assez conséquent. Cela fut l'occasion  
1057 d'échanger avec les habitants. L'enquête publique est également là pour que les uns et les autres s'expriment et  
1058 émettent, par écrit ou verbalement, auprès de la commission d'enquête, leur point de vue par rapport aux différents  
1059 aménagements. Je peux également citer l'enquête publique de Belfort – Delle où nous avons envisagé de déniveler  
1060 un passage à niveau par un ouvrage souterrain un peu conséquent. Les avis, de la part du public et de la part des  
1061 élus locaux, étaient partagés par rapport à cette solution ; cela a été pris en compte par le commissaire enquêteur qui  
1062 a émis une réserve dans son rapport. Le maître d'ouvrage doit lever la réserve et donc trouver une solution pour lever  
1063 la réserve. Ainsi, nous avons dû retravailler l'aménagement autour de cette suppression de passage à niveau de  
1064 manière à pouvoir répondre de façon satisfaisante.

1065 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1066 Nous voyons que nous sommes situés très en amont. À ce stade, la discussion ne porte pas précisément sur tel ou tel  
1067 passage à niveau. Vous évoquez le stade de l'enquête publique. Il est peut-être un peu tard. Vous avez dit que cela  
1068 représente un risque de faire remonter les informations aussi tard, soit le risque d'obtenir un avis défavorable du  
1069 commissaire enquêteur. Est-ce qu'entre les deux, une fois que vous aurez les études et les éléments plus précis,  
1070 c'est-à-dire bien après le débat public, si le projet se confirme, et, en amont de l'enquête publique, mais suffisamment  
1071 en amont... comment faites-vous pour parler aux habitants et faire en sorte que leurs remarques remontent ?

1072 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1073 Il nous faut un peu de temps pour continuer à approfondir le dossier de la VFCEA. Nous avons encore besoin de deux  
1074 à trois ans. Durant cette période, si le projet se poursuit, nous allons travailler tous ces points. Il faudra,  
1075 vraisemblablement, rencontrer les élus de proximité, pour les informer de l'évolution du projet, des avancées,  
1076 notamment par rapport à ces questions de passage à niveau, par rapport à la problématique bruit parce que nous  
1077 savons que ce sujet est préoccupant pour les riverains et pour les élus. Ces informations et ces rencontres devront  
1078 être réalisées dès lors que nous aurons terminé nos dossiers. Aussi longtemps que nous n'avons pas avancé, nous  
1079 ne pourrons pas le faire. Sous quel délai cela se fera-t-il par rapport à l'enquête publique qui sera engagée ?  
1080 Aujourd'hui, cela est difficile à dire, mais il faudra le faire le plus tôt possible, je suis d'accord avec vous. Mon  
1081 expérience parle. Dès que nous aurons sorti quelque chose, il ne faudra pas tarder pour réaliser une présentation  
1082 auprès des élus de proximité, dans un premier temps. Ensuite, les présentations peuvent être réalisées en conseil  
1083 municipal ; je l'ai également fait fréquemment. Puis, si la municipalité est d'accord, nous pouvons mener des réunions  
1084 publiques locales sur une thématique ou pour présenter les différents aménagements proposés et qui auront été  
1085 approfondis par le maître d'ouvrage.

1086 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1087 Il y avait également une question sur l'impact sanitaire sur les crèches, à proximité. Je pense qu'il y a peut-être des  
1088 choses à dire à ce sujet. Que pouvez-vous dire sur la question de l'impact de l'aménagement, en termes de pollution  
1089 et sur la consommation foncière liée au projet ?

1090 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1091 Si nous électrifions la ligne, il y aura moins de pollution. Cela est déjà une première réponse. Lorsque nous réalisons  
1092 une installation de ce type, il y a sûrement une autorisation à avoir, tout du moins un permis de construire s'il s'agit  
1093 d'une construction neuve. Je ne suis pas un spécialiste en urbanisme, mais je pense que cela ne se fait pas comme  
1094 ça. L'infrastructure, aujourd'hui, existe. La voie ferrée existe. Les trains voyageurs circulent. Les trains de  
1095 marchandises circulent déjà. L'électrification va plutôt apporter du bon par rapport à la nuisance atmosphérique  
1096 produite à la fois par les camions, tous les véhicules routiers et par les trains à moteur diesel, l'objectif étant d'avoir  
1097 des trains électriques. Il me semble que cela va plutôt dans le bon sens.

1098 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1099 Une question a été posée sur les matières dangereuses. J'imagine que lorsque les matières dangereuses circulent,  
1100 une réglementation s'impose, mais ne s'impose-t-elle pas au maître d'ouvrage de l'infrastructure par rapport à  
1101 l'éloignement des habitations, des crèches, etc. ? Comment cela se passe-t-il ?

1102 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1103 Concernant les matières dangereuses, je pense que des équipements s'imposent pour le transporteur. Quant à la  
1104 voie ferrée, elle permet à tous les convois de pouvoir l'emprunter. Il n'y a pas de restriction par rapport à cela.

1105 Concernant les emprises, j'en ai parlé précédemment. Les études techniques de niveau AVP vont permettre de définir  
1106 les emprises nécessaires au projet, donc les emprises complémentaires. Concernant les 160 kilomètres de lignes,  
1107 nous allons tout faire pour rester dans nos emprises actuelles. Par contre, il est probable qu'il y aura des besoins  
1108 ponctuels.

1109 Pour la réalisation du raccordement TGV-TER et la création de la halte, suivant la solution retenue, raccordement  
1110 court, raccordement long, halte de passage en impasse, etc. la surface d'emprise complémentaire varie de 30 à 60  
1111 hectares, donc du simple au double. Voilà ce que je peux apporter comme précision sur les emprises.

1112 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1113 Je pense que vous avez répondu aux différentes questions de la table ronde, mais peut-être pas suffisamment aux  
1114 yeux des participants. Y a-t-il d'autres questions dans la salle ? Madame, vous n'étiez pas encore arrivée au moment  
1115 du travail en table ronde.

1116 **Lucie ANIZON, membre de la CPDP**

1117 Il me semble que le maître d'ouvrage peut apporter une réponse sur le temps maximum d'attente à un passage à  
1118 niveau dans le cas, par exemple, de croisement de deux trains de fret de 750 mètres. Quel est le temps maximum  
1119 d'attente au passage à niveau, dans ce cas ?

1120 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1121 Cela dépend de la vitesse des trains. J'ai eu ce cas de figure sur Belfort – Delle. De mémoire, cela doit être 30  
1122 secondes pour abaisser et 30 secondes pour relever les barrières, plus le temps de passage ; s'il s'agit d'un train fret  
1123 de 750 mètres de long, suivant sa vitesse, cela va prendre une minute. Suivant le train, cela prendra entre une minute  
1124 et demie et deux minutes et demie. Nous pourrions apporter une réponse précise, mais il faut faire un calcul.

1125 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1126 Monsieur, vous vouliez ajouter quelque chose ?

1127 **Christian COCHET, SNCF Mobilités**

1128 Pour les passages à niveau, cela est fonction du train qui circule dans chaque sens. Si cela est le cas, cela peut  
1129 effectivement augmenter la durée de l'attente devant les barrières. Les trains, en vitesse, passent et finissent par  
1130 dégager la voie assez rapidement.

1131 **Lucie ANIZON, membre de la CPDP**

1132 Il y aura, à Marmagne, un point d'information, la semaine prochaine, le 22 février.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1133 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1134 Madame, au fond de la salle, souhaitait poser une question.

1135 **Catherine PETERS, habitante d'Écuisses**

1136 Nous avons assisté, la semaine dernière, à la réunion qui avait eu lieu à Montchanin. J'ai deux questions. La première  
1137 concerne les riverains sur les 160 kilomètres entre Nevers et Chagny. Comment avez-vous pu calculer que cela  
1138 n'impactait que 14 % de riverains sur toutes les lignes ? Le maire adjoint de Mesvres a bien dit que beaucoup de  
1139 villages étaient impactés. Chez nous, tout comme pour Torcy, nombreux sont ceux sur la ligne de Nevers – Chagny.  
1140 Comment ont été calculés les 14 % ?

1141 Ma deuxième question porte sur les impacts environnementaux et économiques. Vous dites que vous allez prendre la  
1142 décision d'injecter 22 millions d'euros pour réaliser ces études. Pourquoi le faire après l'été ? Est-ce que cela veut dire  
1143 que la décision sera finale et que nous ne reviendrons plus en arrière ?

1144 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1145 Je n'ai pas dit que j'allais injecter quoi que ce soit. J'ai simplement indiqué qu'une ligne, dans le CPER, correspond au  
1146 montant nécessaire pour les études techniques et environnementales, soit la ligne des 22,2 millions d'euros. Cela  
1147 était inscrit au budget. Dans les 247 millions d'euros, il y a des études et il y a une première tranche de travaux pour  
1148 225 millions d'euros. Ces 22 millions d'euros vont être consommés pour la suite des études qu'il faudra engager si le  
1149 projet se poursuit.

1150 Pourquoi l'été 2017 ? Du fait que nous sommes dans une procédure réglementée, il y a une durée pour le débat  
1151 public et il y a une durée pour que la Commission particulière du débat public fasse son bilan. Le maître d'ouvrage,  
1152 derrière, dispose de trois mois pour apporter sa décision. Cela s'impose au maître d'ouvrage. Lorsque nous empilons  
1153 ces différentes durées, nous arrivons précisément au 20 août 2017 pour le rendu de la décision du maître d'ouvrage.

1154 Si la décision du maître d'ouvrage est de poursuivre le projet, les études devront être alors poursuivies. Aujourd'hui,  
1155 elles sont en stand-by puisque nous en sommes à la phase du débat public. L'objectif du CPER étant, sur cette  
1156 période, d'engager une première phase de réalisation, il ne faudra pas tarder pour enchaîner la suite des études  
1157 parce qu'il y aura encore un travail conséquent à mener, je crois que tout le monde l'a compris ce soir.

1158 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1159 Comme nous le voyons sur le calendrier, nous avons tout un processus de décisions. Parfois, on nous fait le reproche  
1160 que les processus décisionnels sont longs. Cela signifie, une fois que le maître d'ouvrage a décidé de poursuivre le  
1161 projet, après le débat public, qu'il ne dispose pas, pour autant, de toutes les autorisations. Lorsque nous parlons de  
1162 déclaration d'utilité publique ou des différentes autorisations nécessaires au titre souvent de la législation sur  
1163 l'environnement, de l'eau, notamment si Natura 2000 est concerné, c'est qu'il a besoin de ces autorisations pour  
1164 pouvoir commencer les travaux. C'est la raison pour laquelle un autre moment démocratique est très important, celui  
1165 de l'enquête publique en aval, d'où l'importance d'avoir ce débat en amont pour déjà faire émerger les questions. Des  
1166 éléments ont déjà été apportés sur la concertation qui a lieu entre le débat public et l'enquête publique. Les travaux ne  
1167 commencent que lorsque toutes les autorisations sont obtenues. En amont de ces autorisations, le public peut  
1168 s'exprimer. Je crois qu'il est important de rappeler cela.

1169 La procédure de débat public a, bien sûr, comme objet de faire en sorte que les gens puissent s'exprimer sur de  
1170 grands projets et bientôt sur des plans et programmes. Je rappelle que cette procédure de débat public relève du  
1171 Code de l'environnement. L'objectif est que les grands projets prennent mieux en compte l'environnement. La loi  
1172 l'impose.

1173 **Emmanuelle HONORE, chargée de projet environnement à la direction territoriale Bourgogne Franche-Comté**

1174 Pour les 14 %, nous supposons que vous faites référence à la page 59 concernant l'occupation du sol, c'est-à-dire  
1175 14 % de zones urbanisées.

1176 Pourquoi ces 14 % ? Dans le cadre des études préliminaires du diagnostic environnemental que nous avons conduit,  
1177 un périmètre d'étude de 300 mètres, de part et d'autre de la voie ferrée, a été défini. Dans cette bande d'études, sur  
1178 l'ensemble de l'axe Nevers – Chagny, nous avons regardé toute l'occupation du sol que nous pouvions avoir que ce  
1179 soient des zones agricoles, des zones urbanisées, des cultures et des forêts. Concernant les zones urbanisées, nous  
1180 avons 14 %. Comment avons-nous trouvé ces 14 % ? Cela s'est fait à partir de la couche SIG (Système d'Information  
1181 Géographique). C'est une couche cartographique ; il s'agit d'une donnée publique issue des services de l'État à partir

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1182 de laquelle nous avons calculé cette superficie et les 14 %. Ces 14 % ne sont pas tous forcément traversés par la voie  
1183 ferrée. Nous pouvons très bien avoir des hameaux situés dans la bande des 300 mètres, mais qui ne sont pas à  
1184 proximité immédiate de la voie ferrée. Pour nous, ces données, dans le cadre du diagnostic, nous permettent  
1185 d'identifier les enjeux et les milieux que nous traversons. Nous savons qu'au regard de ces 14 %, en zones  
1186 urbanisées, nous aurons une forte attention par rapport aux enjeux acoustiques que nous avons largement évoqués  
1187 jusqu'à présent.

1188 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1189 Vous avez évoqué la bande des 300 mètres. Pourquoi une bande de 300 mètres ? De quoi s'agit-il ? Pouvez-vous  
1190 préciser ?

1191 **Emmanuelle HONORE, chargée de projet environnement à la direction territoriale Bourgogne Franche-Comté**

1192 Il s'agit des bandes d'études pour lesquelles, lorsque nous réalisons les études préliminaires... il s'agit de la référence  
1193 que nous avons pour faire un diagnostic environnemental.

1194 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1195 Je vous remercie. Y a-t-il d'autres questions ?

1196 **Christian PETERS, habitant d'Écuisses**

1197 Un vent favorable m'a apporté une information. La maîtrise d'ouvrage a déclaré qu'elle conduirait une expertise  
1198 complémentaire sur la ligne Nevers – Chagny ; il s'agit d'une expertise complémentaire sur la réfection de cette ligne.  
1199 Comment dois-je interpréter cette information ? Réfection veut-il dire pas d'électrification ou électrification ?  
1200 Pourquoi ? Quelle est la raison pour laquelle ce sujet apparaît aujourd'hui ?

1201 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1202 Effectivement, cela est sur le site du débat, un certain nombre de personnes sont intervenues, notamment sur le  
1203 secteur de Nevers, pour dire leur intérêt à ce qu'il y ait une diminution du temps de parcours entre Nevers et Dijon.  
1204 Sur ce sujet, vous avez vu et noté, dans le dossier du maître d'ouvrage, que l'électrification telle qu'elle est prévue  
1205 aujourd'hui, ne permet pas de diminuer le temps de parcours par rapport au temps actuel ou d'une manière très  
1206 marginale. Un certain nombre d'acteurs se sont adressés à la Commission particulière du débat public pour dire leur  
1207 souhait que soit étudié ce qu'il faudrait faire pour permettre de raccourcir ce temps de trajet. Par ailleurs, il y a une  
1208 interrogation sur l'état de la ligne. La question est de savoir si nous faisons une électrification aujourd'hui et si,  
1209 demain, il s'avère que ce que nous aurions dû faire en premier est la régénération... les questions ont été posées  
1210 dans ce sens. Une réunion va être organisée avec les personnes qui ont souhaité cette étude. Nous pouvons citer le  
1211 conseil général de la Nièvre, l'association d'usagers « Nevers – Dijon en deux heures ». Il faut savoir, lors d'une  
1212 réunion à Dijon – les réunions se multiplient ; parfois nous avons un peu de mal à nous y retrouver – où cette question  
1213 a déjà été évoquée, que le conseil régional s'est déclaré favorable pour financer une telle étude. Voyez donc le  
1214 processus. Il y a d'abord eu le débat public qui a fait émerger une question ; à un moment donné, la région, un des  
1215 principaux financeurs du projet, s'est déclarée favorable pour qu'une telle étude soit financée. Très prochainement, il y  
1216 aura une réunion entre les différentes parties prenantes, dont ceux qui ont fait émerger cette question sur le temps de  
1217 trajet entre Nevers et Dijon, pour définir un cahier des charges de l'étude ; les résultats de ce cahier des charges  
1218 devraient être présentés à l'issue du débat public, donc lors de la réunion de clôture, le 14 mars.

1219 **Christian PETERS, habitant d'Écuisses**

1220 Je ne suis pas sûr d'avoir obtenu la réponse complète à ma question. Est-ce que cela veut dire qu'il y a une solution  
1221 pour améliorer la durée du trajet qui ne dépend pas de l'électrification ?

1222 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1223 Je pense que je vais passer la parole au maître d'ouvrage. Aujourd'hui, l'objectif de l'électrification n'est pas  
1224 d'améliorer le temps de trajet. Des personnes ont exprimé, à Nevers, le souhait qu'il y ait une diminution...

1225 **Christian PETERS, habitant d'Écuisses**

1226 J'ai compris cela.

1227 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1228 La question posée est effectivement ce qu'il faudrait faire pour éventuellement diminuer le temps de trajet. La  
1229 régénération est sans doute une partie de la solution.

1230 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1231 Le temps de trajet est conditionné par la vitesse de la ligne à laquelle les trains peuvent circuler et par le nombre  
1232 d'arrêts. Plus nous nous arrêtons, plus nous mettons de temps, moins nous nous arrêtons, moins nous mettons de  
1233 temps. L'électrification n'apportera pas de gain de temps. Je l'ai toujours dit depuis le début du débat public. Nous  
1234 n'avons pas annoncé, parce que nous allions électrifier, que les temps de parcours allaient être diminués. Dans nos  
1235 études de trafic, nous sommes restés sur un temps de parcours constant même si faire circuler des trains électriques  
1236 donne un peu plus de souplesse, notamment lors des décélérations et reprises de vitesse. Un projet de raccordement  
1237 TER va consommer un peu plus de distance, mais nous avons préféré dire que nous restons à temps équivalent. Il  
1238 faudra, ensuite, approfondir les études horaires. En fonction du choix qui aura été arrêté sur le raccordement, nous  
1239 saurons quels seront les temps de parcours réels.

1240 Aujourd'hui, sur la voie ferrée, entre Nevers et Chagny les vitesses varient entre 90 et 140 kilomètres par heure,  
1241 suivant les secteurs. Ce sont des vitesses de ligne pour différentes raisons. La ligne peut être notamment sinueuse ;  
1242 dans certaines zones, il y a des courbes très serrées. Dans ce cas, les trains ne peuvent pas aller très vite. Cela est  
1243 un premier paramètre.

1244 Le second paramètre est qu'aujourd'hui il y a des points de limitation. Nous pouvons, par exemple, citer, sur la  
1245 commune de Mesvres, un projet de dénivelé de passage à niveau. Actuellement, pour des raisons de sécurité liées au  
1246 trafic routier de camions de grandes dimensions, un ralentissement a été mis en place. Les trains circulent à 40  
1247 kilomètres par heure. Cela fait perdre du temps. Nous voyons, sur la carte, une autre zone entre Nevers et Imphy où il  
1248 y a également un ralentissement de vitesse. Il y a également une autre zone, pour le transport de marchandises, sur  
1249 le secteur entre Mesvres et Chagny.

1250 La question a été soulevée lors de différentes réunions plutôt par le public localisé sur le département de la Nièvre et  
1251 proche de Nevers. Du fait de toutes ces questions, le maître d'ouvrage a décidé de regarder d'un peu plus près l'état  
1252 de la voie ferrée et d'évaluer si nous pouvions, en traitant ponctuellement la voie ferrée, améliorer du temps de  
1253 parcours. Nous allons regarder de près quelles seraient les améliorations apportées à la voie, indépendamment de  
1254 l'électrification, afin d'apporter un temps de parcours amélioré. Cet engagement a été pris très récemment, la semaine  
1255 dernière, par le maître d'ouvrage. Ce travail doit se faire dans les prochaines semaines de manière à ce que le public  
1256 puisse avoir les résultats avant la fin du débat public.

1257 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1258 Cela fait partie du débat et de l'intérêt d'un débat public que de faire émerger des questions que nous allons examiner  
1259 de plus près. Nous en avons la possibilité ; le maître d'ouvrage peut le faire.

1260 Y a-t-il d'autres questions ?

1261 **Philippe CHARLEUX, agriculteur à Écuisses**

1262 Je suis directement concerné sur mon exploitation par le raccordement court TGV. J'ai assisté à plusieurs débats. Il  
1263 est beaucoup question d'environnement ; c'est un peu le mot à la mode. Lorsque nous parlons d'électricité et  
1264 d'environnement, à mon sens, il convient de faire attention à ce que nous disons. L'électricité, énergie propre, oui.  
1265 Cela serait vrai si nous savions quoi faire des déchets nucléaires. Cela a des conséquences, peut-être bien, sur des  
1266 centaines de milliers d'années ; je ne suis pas spécialiste. Il est vrai que nous n'avons pas le CO2. Cependant, nous  
1267 pouvons avoir autre chose avec des conséquences largement aussi importantes.

1268 Lorsque nous parlons d'environnement que ce soit sur les communes d'Écuisses, de Saint Julien, de Torcy ou Le  
1269 Breuil, nous sommes sur des territoires semi-ruraux même s'il y a encore de la ruralité. Que ce soit le raccordement  
1270 court ou le raccordement long, de nombreux agriculteurs sont fortement impactés sur ces petites communes. Dans  
1271 mon cas, cela coupe une partie de mon exploitation. En ce qui nous concerne, notre environnement va être détruit  
1272 sachant que ce sont de petits secteurs privilégiés ou c'est un peu le paradis des lièvres et des chevreuils. Je ne suis  
1273 pas chasseur, mais c'est un plaisir de les voir courir. Je ne suis pas le seul à être impacté. D'autres exploitations sont  
1274 concernées. Une exploitation est en totalité impactée. Cela nous interroge et nous inquiète. Face à cela, nous  
1275 n'avons, finalement, pas beaucoup de réponses sans parler du morcellement des parcelles.

1276 Lorsque nous sommes agriculteurs et que nous nous situons au bord des routes ou des voies ferrées, nous  
1277 observons un manque d'entretien récurrent. Les talus de voies ferrées ou de route sont des nids à saloperies. Je vous

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1278 garantis que lorsque nous sommes riverains, ce n'est pas un cadeau. Personne n'en parle. Cela n'est pas pris en  
1279 compte dans les dégâts et les indemnisations. Au niveau d'une exploitation, cela est catastrophique. Je suis bien  
1280 placé pour le savoir puisque j'ai déjà été impacté par une prise de terrain au bord de la voie expresse pour agrandir  
1281 les bassins de rétention d'eau. Je peux vous emmener sur place ; nous irons, si vous voulez, au mois de mai, voir les  
1282 chardons en fleurs si cela vous intéresse.

1283 Concernant l'environnement, nous sommes en première ligne. Nous sommes un des premiers acteurs à entretenir  
1284 l'environnement, au jour le jour. Regarder passer les trains est une chose, mais cela ne suffit pas à nous faire vivre.

1285 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1286 Avez-vous une question précise à poser au maître d'ouvrage ?

1287 **Philippe CHARLEUX, agriculteur à Écuisses**

1288 Lorsqu'une exploitation est coupée en deux, qu'est-ce qu'on va nous dire ? On va nous dire que nous allons être  
1289 expropriés. Je ne trouve pas logique que les propriétaires n'aient, en aucun cas, été informés alors que nous sommes  
1290 directement concernés. On va me dire que les propriétaires seront informés une fois la décision prise. Moi, je l'ai  
1291 appris un peu par hasard. Nous ne sommes même pas informés qu'il y a un projet alors que nous sommes  
1292 directement concernés.

1293 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1294 Cela n'enlève rien à vos inquiétudes qu'il est tout à fait légitime d'exprimer. Cependant, c'est l'objet du débat public  
1295 que de faire une information la plus large possible, très en amont. Monsieur MAZZUCHELLI, peut-être avez-vous  
1296 des choses à dire au sujet de l'impact sur les exploitations agricoles.

1297 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1298 Monsieur a raison de s'exprimer. Comme je l'ai indiqué précédemment, suivant la solution, il va falloir acquérir entre  
1299 30 et 60 hectares d'emprise. Ce seront des terrains en moins à exploiter pour les agriculteurs qui seraient impactés  
1300 par le projet. Vous avez raison de vous exprimer.

1301 Je présente un projet dans lequel il y a un besoin d'emprise, notamment pour faire ce raccordement. Nous vous avons  
1302 expliqué les différentes solutions et variantes envisagées. Aujourd'hui, rien n'est arrêté. Je ne sais pas quel type de  
1303 raccordement et quel type de halte seront retenus à l'issue du débat public. Nous avons eu l'occasion de rencontrer  
1304 un de vos collègues, à Écuisses, qui, lui, est impacté par le raccordement long. Il nous a expliqué que le tracé, tel que  
1305 nous lui présentions, passait au beau milieu de son exploitation, à côté de sa maison et de la zone des bâtiments. Il  
1306 est sûr que cela est un vrai problème. J'ai vu ce cas sur la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône. Il s'agit donc de se  
1307 mettre autour de la table lorsque le tracé sera arrêté. Il convient d'identifier tous les propriétaires impactés par ce tracé  
1308 et de parler du besoin d'emprises foncières. Il faut également mettre autour de la table tous les différents organismes  
1309 qui peuvent apporter leur soutien, leur contribution, leurs aides, leurs bonnes idées pour trouver des solutions.  
1310 Ensuite, des actions sont à mener. Des leviers permettent de retrouver un équilibre agricole, notamment par les  
1311 aménagements fonciers. C'est ainsi que cela s'est passé sur la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône. Il y a eu 2 000  
1312 hectares d'emprise à acheter. Je peux vous dire que cela n'a pas été facile pour les uns et les autres, mais nous y  
1313 sommes arrivés parce que nous avons su nous parler, nous mettre autour de la table et faire en sorte que les impacts  
1314 soient les plus minimes possible pour le monde agricole, forestier et pour tous les autres, tous ceux qui sont impactés.  
1315 Le maître d'ouvrage SNCF Réseau a l'expérience de ces situations et est assez sensible aux impacts. Lorsque nous  
1316 réalisons une présentation un peu généraliste sur les différents enjeux et sur ce que nous avons pré-identifié, nous  
1317 n'oublions pas de citer le monde agricole et forestier parce que ce sont les premières activités économiques  
1318 concernées par ces besoins d'emprise.

1319 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1320 Monsieur, vous avez envie de prolonger votre question.

1321 **Philippe CHARLEUX, agriculteur à Écuisses**

1322 Ce qui fait mal au cœur et ce qui fait réfléchir est que nous sommes des chefs d'entreprise même si nous ne sommes  
1323 que des petits chefs d'entreprise. Nous travaillons au jour le jour, nous travaillons à l'euro pour faire tourner nos  
1324 exploitations, surtout dans le contexte actuel. Lorsqu'on nous propose de couper une exploitation en deux, avec des  
1325 projets déficitaires, nous nous disons que nous marchons sur la tête. Nous sommes dans une période où nous  
1326 commençons à faire attention à l'urbanisation du foncier. Si nous ne l'avons pas compris, les Chinois l'ont compris. Ils

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



1327 ont compris qu'il fallait commencer par manger et que c'était un besoin primaire. Ils commencent à acheter des terres  
1328 en France. Si les Chinois sont capables de le comprendre, je pense que nous devons aussi le comprendre. Lorsque  
1329 nous voyons des projets avec un impact socio-économique négatif avec le fait qu'au jour le jour, cela va nous pourrir  
1330 nos conditions de travail et notre environnement, nous ne sommes forcément pas satisfaits. Je pense que vous  
1331 pouvez le comprendre. Vous faites votre travail, nous faisons le nôtre. Je voulais quand même préciser les choses.

1332 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1333 Je vous remercie Monsieur. Justement, vous avez fait votre travail. Notre travail, à nous, est de rendre compte de tout  
1334 ce que vous avez dit, les uns et les autres, au cours de ce débat. Nous n'avons pas pour vocation de donner notre  
1335 avis sur le projet, mais en revanche, nous avons pour vocation de relayer tout ce qui s'y est dit. Nous faisons comme  
1336 une cartographie des positionnements des différents acteurs. Vous avez évoqué la question de l'information des  
1337 personnes. Vous étiez frustrés de ne pas avoir été suffisamment informés. Je rappelle, encore, que cela est l'objet de  
1338 ce débat public. Je rappelle aussi que nous avons à cœur d'appeler les maires à informer au maximum les citoyens  
1339 de leur commune. L'information est quelque chose de compliqué ; je peux vous dire qu'il y a eu énormément d'efforts  
1340 au niveau de la CPDP, en termes de tractage, dans les journaux, etc. Cela est toujours compliqué. Parfois, des SMS  
1341 ont été envoyés avec l'accord de la CNIL à un certain nombre d'habitants des communes concernées pour qu'ils  
1342 puissent se rendre aux réunions. Tout ceci est toujours compliqué. Les gens sont toujours très frustrés par rapport à  
1343 cela. J'espère, quand même, que si vous êtes présents ce soir, c'est que vous avez, quelque part, reçu cette  
1344 information. J'espère que vous avez pu vous exprimer comme vous le souhaitiez. Soyez sûrs que tout ce qui a été dit,  
1345 ici, par chacun d'entre vous, était légitime à être dit et sera entendu et restitué dans le cadre de notre compte rendu.

1346 S'il n'y a pas d'autres questions, je propose que nous clôturons cette soirée. Je rappelle simplement qu'il y a encore  
1347 deux temps d'information prévus la semaine prochaine. En réalité, ce seront des points d'information dans les  
1348 mairies : une réunion se déroulera à Marmagne, le 22 février et l'autre à Mesvres, le 23 février. Je vous invite tous à  
1349 relayer, auprès des autres habitants, l'intérêt qu'il y a à faire part de ses inquiétudes, de ses interrogations et de sa  
1350 position sur le projet, soit lors de ces points d'information, soit sur le site du débat public. Ce site est fait pour accueillir  
1351 tous vos commentaires, toutes vos questions auxquelles le maître d'ouvrage doit répondre. N'est-ce pas, Monsieur  
1352 MAZZUCHELLI, que le maître d'ouvrage doit répondre à toutes les questions posées sur le site Internet dans un  
1353 délai de 15 jours ?

1354 Je vous invite à aller sur le site et compléter, par rapport à ce que vous avez entendu, si d'autres interrogations vous  
1355 reviennent ou si vous souhaitez ajouter un certain nombre de commentaires. N'hésitez pas à le faire sur le site ou lors  
1356 de ces points mobiles.

1357 **Lucie ANIZON, membre de la CPDP**

1358 Je vais juste compléter quelques points qui me semblent importants. Le mercredi 22 et le jeudi 23, le maître d'ouvrage  
1359 sera également présent sur les points d'information pour répondre aux questions. Ce ne sera pas juste la commission  
1360 particulière...

1361 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1362 ... qui n'a pas vocation à répondre aux questions techniques, à la place du maître d'ouvrage.

1363 **Lucie ANIZON, membre de la CPDP**

1364 Le maître d'ouvrage sera donc présent. Il y a également un site en ligne sur lequel il y a une cartographie. Vous  
1365 pouvez, par des systèmes de pointage, pointer les endroits sur lesquels vous avez des questions en particulier, des  
1366 passages à niveau particuliers sur lesquels vous souhaiteriez obtenir des réponses. Vous pouvez également lancer  
1367 un débat en ligne. N'hésitez pas. Le débat finit bientôt. C'est donc le moment si vous avez encore des choses à faire  
1368 passer.

1369 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1370 Nous allons devoir préparer notre compte rendu très rapidement, après la clôture des débats. Plus tôt nous avons vos  
1371 remarques, plus cela est facile pour nous de les intégrer. Bien sûr, nous les intégrerons toutes.

1372 Je vous donne également rendez-vous le 14 mars pour la réunion de clôture au cours de laquelle seront, notamment,  
1373 présentés les résultats de l'étude sur la régénération effectuée par le maître d'ouvrage. Je vous remercie.

1374 Monsieur le maire, vous avez une question.

1375 **Jean-Paul LUARD, maire et conseiller communautaire**

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1376 Nous avons parlé, lors de la première réunion, à Écuisses, du PLU. Plus nous avançons dans les débats, plus je  
1377 pense qu'il faudrait sectoriser le projet pour que cela soit beaucoup plus précis et que les gens puissent poser des  
1378 questions sur ce qui les concerne et sur ce qui les touche personnellement. Il y a eu beaucoup de communication.  
1379 Dans toutes les mairies, nous avons reçu des documents. Je pense qu'il y a une sectorisation des plans à faire.

1380 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1381 Peut-être une précision sur la sectorisation ; le diagnostic environnemental est réalisé par secteur. Il y a huit secteurs  
1382 sur l'ensemble des 160 kilomètres. Ce n'est peut-être pas forcément très précis, mais ce diagnostic environnemental  
1383 est accessible sur le site du débat. Ce sont les grandes planches que vous avez. Suivant l'endroit où vous habitez,  
1384 vous pouvez regarder de plus près les enjeux humains et naturels existant sur ces secteurs.

1385 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1386 Je vous remercie. Bonne soirée.