



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

Projet de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)

DÉBAT PUBLIC

VERBATIM DE L'ATELIER
Beaune, le 16 février 2017, 18h30 à 21h

En tribune

Commission particulière du débat public :

Lucie ANIZON, membre
Isabelle BARTHE, membre
Marc d'AUBREBY, membre

Maîtrise d'ouvrage :

Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau
Emmanuelle HONORÉ, chargée de projet Environnement et Développement durable, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté
Karine MAGALHAES, chargée de projet, SNCF Réseau



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

(Début de la réunion à 18h30)

Atelier thématique :

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

1 Lucie ANIZON, membre de la CPDP

2 Bonsoir à tous. Merci d’être là ce soir, à Beaune. Je remercie d’ailleurs monsieur l’adjoint au maire de nous accueillir
3 dans cette belle salle. Je suis Lucie ANIZON, je suis membre de la Commission particulière du débat public consacré
4 au projet sur la VFCEA (Voie ferrée Centre Europe Atlantique). J’excuse Madame CASILLO, la présidente de la
5 CPDP et vice-présidente de la CNDP, de ne pas pouvoir être là ce soir. Mais je suis accompagnée de deux des
6 membres de la CPDP, que je laisse se présenter tout de suite.

7 Marc d’AUBREBY, membre de la CPDP

8 Marc d’AUBREBY, ingénieur général honoraire des Ponts, des Eaux et des Forêts, et membre de la CPDP.

9 Isabelle BARTHE, membre de la CPDP

10 Bonsoir. Isabelle BARTHE, membre de la CPDP. Je suis par ailleurs commissaire enquêteur et j’interviens également
11 dans divers dispositifs de démocratie participative sous l’égide de la Commission nationale du débat public.

12 Lucie ANIZON, membre de la CPDP

13 Et donc, moi-même. Je travaille par ailleurs dans le domaine de la participation citoyenne, du débat public, de la
14 démocratie participative. Je vous propose de commencer cette réunion. Je vous présente un peu la CPDP, son
15 fonctionnement. Je laisserai ensuite la parole au maître d’ouvrage pour présenter son projet et nous pourrons
16 commencer le débat avec vous, avec vos questions, vos remarques, tout ce que vous avez à dire sur ce projet.

17 La CPDP est donc une Commission particulière nommée par la Commission nationale du débat public, qui est une
18 autorité administrative indépendante, qui organise le débat public autour de grands projets d’aménagement du
19 territoire. Le débat public peut porter sur plusieurs points : l’opportunité du projet, ses objectifs, ses caractéristiques
20 principales. Il se déroule évidemment bien en amont de la décision du maître d’ouvrage, ce qui signifie qu’aujourd’hui
21 nous pouvons parler de tout, comme je l’ai déjà dit, donc de l’opportunité et des différentes options présentes dans ce
22 projet.

23 Quelques grands principes régissent le débat public et nos échanges de ce soir. La Commission particulière est
24 neutre et indépendante. Nous n’avons pas d’avis sur le projet, nous sommes là pour garantir la transparence des
25 informations qui vous sont données, l’équivalent des prises de parole et l’argumentation des échanges. C’est-à-dire
26 que tous les arguments se valent et sont pris en compte au même titre dans le compte-rendu que nous ferons à la fin.
27 Et nous organisons le débat, nous veillons à l’information, à ce qu’elle soit diffusée le plus largement possible et à
28 toutes les personnes potentiellement intéressées par le projet. Nous rédigerons un compte-rendu à l’issue de ce débat
29 public, qui se termine le 20 mars. Nous avons deux mois pour le rédiger et ensuite, le maître d’ouvrage a deux mois
30 pour publier sa décision. C’est donc le 20 août 2017 qui est la date limite pour présenter sa décision, qui pourra être
31 de trois types : soit abandonner le projet, soit le continuer sans modifications, soit le continuer en apportant des
32 modifications, tout cela en justifiant ses décisions.

33 Comment participer au débat ? Vous pouvez participer à des ateliers comme ce soir. Il y a également un site internet.
34 Ceux qui ont besoin d’un peu de temps pour rédiger leurs opinions, ou ceux qui ne peuvent pas venir ont tout à fait la
35 possibilité de poser des questions, des avis sur le site internet. Le maître d’ouvrage a une obligation de réponse dans
36 les 15 jours. Et également, vous pouvez déposer des cahiers d’acteur sur le site du débat. Il y a également un site
37 internet en ligne, une cartographie sur laquelle vous pouvez déposer ponctuellement des questions en ciblant certains
38 endroits géographiquement.

39 Je crois que j’ai à peu près tout dit. Je laisse le maître d’ouvrage procéder à la présentation de son projet. Et nous
40 passerons ensuite aux échanges.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

42 Merci. Bonsoir à tous. Tout d'abord, nous allons nous présenter. Je suis Laurent MAZZUCHELLI de SNCF Réseau.
43 Je suis directeur projet à la direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté, basée à Dijon. Je suis accompagné
44 d'Emmanuelle HONORÉ, qui est chargée de projet environnement et développement durable à la direction territoriale
45 Bourgogne-Franche-Comté et de Karine MAGALHAES, qui est chargée de projet également à la direction territoriale
46 de Bourgogne-Franche-Comté.

47 Nous vous avons préparé une présentation qui se déroulera suivant 5 chapitres.

48 - Le premier chapitre sur le périmètre et les enjeux de l'opération. Ensuite, sur les aménagements. Nous verrons
49 les coûts associés à ces aménagements. Un point sur l'évaluation socioéconomique qui a été faite. Ensuite,
50 nous parlerons du diagnostic environnemental. C'est Emmanuelle qui prendra le micro. Et nous terminerons
51 par un point sur le calendrier du projet. Le périmètre et les enjeux de l'opération

52 Tout d'abord, qu'est-ce que VFCEA (Voie ferrée Centre Europe Atlantique) ? C'est la modernisation de la ligne
53 existante entre Nevers et Chagny, sur les 160 km. C'est la création d'un raccordement de la ligne existante à la ligne
54 à grande vitesse (LGV) Paris – Lyon, raccordement prévu au niveau de la gare du Creusot TGV. Et c'est la création
55 d'une halte d'interconnexion TGV – TER en gare du Creusot – Montceau – Montchanin TGV. Cette halte
56 d'interconnexion étant envisagée juste au droit de la gare TGV actuelle à l'est de la ligne à grande vitesse.

57 Concernant les fonctionnalités et les enjeux, ils sont de différentes natures. Tout d'abord, sur les déplacements
58 régionaux et interrégionaux de voyageurs, les TER, VFCEA permettrait par l'électrification des relations ferroviaires de
59 bout en bout entre Tours et Dijon plus confortables et surtout moins polluantes du fait de circulation de trains
60 électriques. Et cela permettra de relier le territoire directement au réseau à grande vitesse, par la création d'une halte,
61 et donc permettre des correspondances TGV – TER. Pour ce faire, différents aménagements seront nécessaires à
62 réaliser, suivant les fonctionnalités. Le premier aménagement concernera l'électrification. C'est le sigle que vous
63 voyez. Ensuite, il faudra mettre au gabarit électrification, les ouvrages existants sur la ligne. Il faudra traiter un certain
64 nombre de passages à niveau. Il y a 90 passages à niveau sur les 160 km de lignes. Puis, il est envisagé d'installer
65 un système de télécommunication un peu plus performant, plus moderne, appelé GSM-R (Global System for Mobile
66 communications – Railways).

67 Pour relier le territoire au réseau à grande vitesse, il faudra construire cette halte d'interconnexion – vous voyez le
68 symbole – et un raccordement pour la relier au réseau existant.

69 En termes de trafic, voici une illustration des différents trafics suivant les sections de ligne sur le grand périmètre de la
70 VFCEA entre Dijon – Nevers, allant jusqu'à Paray-le-Monial et Chalon-sur-Saône. Actuellement, il y a un certain
71 nombre de TER qui circulent. 13 TER font Dijon – Nevers. 4 TER dont Dijon – Nevers et poursuivent jusqu'à Tours. Et
72 il y a 13 TER entre Montchanin et Chalon-sur-Saône. Le nombre de voyageurs sur ce périmètre est équivalent à un
73 peu plus de 2,4 millions de voyageurs par an, sur l'ensemble des sections de ligne, avec bien sûr une section de ligne
74 un peu plus chargée sur Paris – Lyon – Marseille (PLM) où nous enregistrons sur l'année 2015 pratiquement 1 million
75 de voyageurs.

76 Quels sont les effets attendus du projet sur ces déplacements régionaux et interrégionaux ? Nous avons fait une
77 étude de trafic tenant compte du projet de modernisation de cette ligne. Il est ressorti un certain nombre d'effets.

78 - Le premier effet concerne la combinaison des TER Centre – Val de Loire et Bourgogne-Franche-Comté, avec
79 deux aller-retour par jour qui seraient concernés et qui bénéficieraient de gain de correspondance, du fait que
80 les trains seraient électriques de Dijon jusqu'à Tours. Ce gain de correspondance enregistre un effet sur le
81 nombre de voyageurs. Nous avons évalué un peu plus de 6 000 voyageurs supplémentaires par an sur cette
82 combinaison.

83 - Le deuxième effet concerne le déplacement du *hub* TER de Montchanin dans la gare du Creusot. Par contre,
84 là, il y a un effet plutôt négatif, puisque nous avons évalué plutôt -1 500 voyageurs par an, du fait de ce
85 déplacement du *hub*, notamment par le fait – nous le verrons un peu plus loin – que les trains en provenance
86 de Chalon ne desserviraient plus Montchanin gare, mais s'arrêteraient au niveau de la gare du Creusot TGV.

87 - Le troisième effet qui est le plus important est l'élargissement de la zone de chalandise de la gare du Creusot
88 – Montceau – Montchanin TGV. Et notamment avec l'amélioration des correspondances TER – TGV vers
89 Paris, pour les voyageurs en provenance de Chalon-sur-Saône, du fait qu'ils se rendront directement à la gare
90 TGV. Donc, le potentiel de voyageurs supplémentaires évalué est d'un peu plus de 22 000 voyageurs par an.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

91 - Le quatrième effet concerne la desserte de la zone d'emploi autour de la gare TGV, puisque la zone Coriolis
92 est une zone d'emploi qui a du potentiel de développement. Et donc, nous avons évalué un gain de
93 voyageurs supplémentaires de l'ordre de 8 500.

94 L'ensemble des effets additionnés correspond à un peu plus de 35 000 voyageurs par an supplémentaires dans les
95 trains du fait du projet VFCEA.

96 Sur les liaisons voyageurs grande distance, l'enjeu de cette fonctionnalité concerne l'évolution de la desserte des
97 gares de l'axe Rhin-Rhône qui aujourd'hui est réalisé par des TGV reliant Strasbourg à Lyon, puisque l'objectif du
98 projet est de réaliser un raccordement de manière à ce qu'un certain nombre de TGV Strasbourg – Lyon et
99 inversement puissent insérer la ligne à grande vitesse au niveau de la gare du Creusot, gagner un peu de temps de
100 parcours. Nous verrons un peu plus loin quel est l'effet et comment est pris en considération ce temps de parcours. La
101 deuxième fonctionnalité est en pointillés, parce qu'elle est plutôt optionnelle, pour permettre des évolutions du trajet
102 Nantes – Tours – Lyon, du fait de ce raccordement. Nous avons regardé la faisabilité technique de réaliser un
103 raccordement spécifique, dit raccordement de Nantes, qui permettrait à des TGV qui seraient en provenance de
104 Nantes, de s'insérer sur la ligne à grande vitesse en direction de Lyon. Mais l'effet trafic n'a pas été pris en compte,
105 n'a pas été évalué dans nos études socioéconomiques. Pour cette fonctionnalité, il faut électrifier la ligne, il faut mettre
106 au gabarit électrique les ouvrages, traiter les passages à niveau, le système GSM-R (Global System for Mobile
107 communications – Railways), et en plus, réaliser le raccordement pour insérer ces TGV.

108 En termes de potentiel voyageurs, là il y a deux effets.

109 - Le premier effet traite de l'amélioration des relations entre le Centre de la France et les TGV Paris – Lyon.
110 Pourquoi ? Parce qu'avec cette halte de correspondance, les TER seraient en relation directe avec les TGV.
111 Et donc, il y a un intérêt voyageurs et un potentiel supplémentaire qui a été évalué. Ce potentiel voyageurs, du
112 fait de gain de temps de parcours, s'élève à un peu plus de 23 000 voyageurs par an.

113 - Le deuxième effet est sur l'évolution des dessertes de l'axe Rhin – Rhône. Les TGV qui circulent aujourd'hui
114 sur PLM seraient détournés au niveau de Chagny et s'inséreraient sur la ligne à grande vitesse. Le gain de
115 temps permis par l'infrastructure grande vitesse qui est évalué à peu près à 8 minutes serait mis à profit pour
116 faire un arrêt supplémentaire en gare de Dijon et capter des voyageurs supplémentaires. Le nombre de
117 voyageurs supplémentaires évalué par cet arrêt supplémentaire en gare de Dijon est de l'ordre de 50 000 par
118 an. Les études de trafic ont pris en compte la possibilité d'insérer 3 TGV par jour et par sens sur la ligne.

119 Un rappel sur les trajets actuels, les trajets régionaux et interrégionaux.

120 - Aujourd'hui, il y a 13 TER aller-retour Dijon – Nevers et 4 TER aller-retour Dijon – Nevers jusqu'à Tours.

121 - Il y a 13 TER aller-retour Paray-le-Monial – Montchanin.

122 - Il y a 12 TER aller-retour Chalon-sur-Saône – Montchanin. Là, nous voyons bien que le *hub* aujourd'hui, ou la
123 plateforme de correspondance se situe en gare de Montchanin Ville.

124 - Puis, il y a 15 TGV aller-retour Paris – Lyon, avec arrêt au Creusot TGV.

125 Lorsque nous déplaçons le *hub* de correspondance, de Montchanin Ville au niveau de la gare du Creusot TGV :

126 - Pour les circulations TER Dijon – Nevers, il n'y a pas de changements. Nous n'avons pas fait évoluer les
127 dessertes sur cet axe.

128 - Par contre, il y en aurait sur les 17, 14 en correspondance directement avec des TGV Paris – Lyon.

129 - Sur les liaisons Paray-le-Monial – Creusot TGV, 15 aller-retour, pas de changements dans la desserte.

130 - Et sur les 12 TER Chalon-sur-Saône – Le Creusot TGV, 8 seraient en correspondance avec des TGV. Donc,
131 un nombre assez significatif de correspondances directes des TER sur la base de la desserte existante.

132 - Et pour ce qui est des TGV, il n'y a pas de changements. Il y a toujours les 15 aller-retour par jour.

133 La troisième fonctionnalité du projet concerne le transport de marchandises. VFCEA, 160 km entre Nevers et Chagny,
134 se situe entre deux grands corridors de circulation ferroviaire marchandises : le corridor Atlantique, en bleu ciel, qui
135 relie l'Allemagne à l'Espagne, et qui dessert les grands ports de la façade atlantique, tels que Nantes Saint-Nazaire,
136 La Rochelle et Bordeaux. Puis, le corridor un peu plus à l'est, Nord – Méditerranée, en bleu ciel. La section Tours –

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

137 Nevers est électrifiée depuis quelques années. Il manque cette section de 160 km pour tenter de développer le trafic
138 ferroviaire marchandises avec des circulations de trains internationaux.

139 Quels sont les effets qui seraient attendus par le projet ? Tout d'abord, proposer aux transporteurs une transversale
140 Est – Ouest totalement électrifiée, puisqu'aujourd'hui ça ne l'est pas. Offrir une alternative au passage par l'Île-de-
141 France puisque toutes les circulations ferroviaires doivent transiter par l'Île-de-France qui est un secteur assez
142 compliqué, parce qu'il y a beaucoup de circulations voyageurs en heures de pointe, et toutes les circulations
143 marchandises passent par là. Donc, cet itinéraire permettrait une alternative à ce passage par l'Île-de-France. Et
144 même si le parcours est un peu plus long, en termes de temps de parcours et de régularité, le projet reste intéressant.

145 Ensuite, répondre à des besoins de transport de marchandises entre la façade atlantique et l'axe Saône – Rhône et
146 Rhin. C'est ce que nous expliquons tout à l'heure avec toute cette zone de chalandise sur la façade atlantique, avec
147 des marchandises qui pourraient se rendre directement sur cet axe, sans passer par la région parisienne. Et
148 contribuer au retour modal de la route vers le rail et réduire du coup les émissions polluantes.

149 Pour ce faire, il faut bien sûr électrifier la ligne, mettre au gabarit les ouvrages, à la fois gabarit électrique, mais aussi
150 gabarit containers internationaux qui n'est pas tout à fait le même, traiter les passages à niveau et installer le système
151 GSM-R (Global System for Mobile communications – Railways). Là, nous ne parlons plus de raccordement TGV. En
152 termes de volume de trafic, sur la base d'hypothèses, nous avons fait des calculs pour évaluer un peu le volume qui
153 pourrait transiter à l'horizon 2025. 15 trains de transport de marchandises ont été évalués sur cet axe entre Tours et
154 Chagny. Sur ces 15 trains, 2 ont été considérés comme du report modal, c'est-à-dire des marchandises qui,
155 aujourd'hui, sont transportées par la route. Du fait du projet, il y aurait un intérêt que ces marchandises puissent
156 passer par VFCEA et emprunter la voie ferrée plutôt que les voies routières pour être transportées. Sur ces 15 trains,
157 nous avons pris en compte 9 trains nationaux, considérant par exemple des transports entre la façade atlantique et
158 l'axe Saône – Rhône ou sur d'autres périmètres. Et nous avons pris en compte 6 convois internationaux. Par
159 exemple, un Allemagne – Espagne qui éviterait la ceinture parisienne et emprunterait VFCEA pour se rendre sur
160 l'Espagne ou inversement. Le volume estimé est d'un peu plus de 1,4 million de tonnes de marchandises par an. Et
161 dans ce 1,4 million, il y a 165 000 tonnes qui correspondent à un volume qui ne passerait pas par les routes et qui
162 serait transporté sur voie ferrée, ce qui est équivalent à un peu plus de 60 camions par jour sur les routes. Même si
163 cela ne paraît pas beaucoup – et cela a été souligné hier par quelqu'un lors de l'atelier – c'est toujours cela. C'est
164 toujours 60 camions qui ne circuleraient pas sur les routes.

165 Tout cela a été bien sûr basé sur la base d'hypothèses, suivant des éléments assez normés et suivant un référentiel
166 ferroviaire qui doit être appliqué.

167 Aménagements

168 Quels sont les aménagements, un peu plus en détail ? Sur la ligne existante entre Nevers et Chagny ? Bien sûr,
169 l'électrification de la ligne en 25 000 volts qui est évaluée à un peu plus de 200 millions d'euros. C'est le gros morceau
170 du budget de cet aménagement.

171 L'installation du système GSM-R (Global System for Mobile communications – Railways) pour environ 13 millions
172 d'euros, avec deux types de supports d'antennes. Un support assez classique type pylône, pour des antennes
173 positionnées à plus de 20 m. Puis, un support un peu plus discret type mât rabattable pour des antennes jusqu'à
174 20 m.

175 Ensuite, la mise au gabarit des ouvrages. Comme je l'expliquais précédemment, avec deux gabarits, le gabarit
176 électrique qui est le plus péjorant, puisque c'est le plus haut, qui correspond à peu près à un tirant d'air de 6 m par
177 rapport au niveau du rail. Puis, le gabarit fret qui, lui, traite plutôt des débords d'ouvrage. Mais dès lors que nous
178 avons rétabli un ouvrage à ce niveau-là, dans bien des cas le gabarit fret sera d'office.

179 Et le quatrième aménagement et le traitement des passages à niveau, évalué à 19 millions d'euros.

180 Un point tout de même : pour alimenter la ligne en électricité, sur les 160 km, il faudra s'appuyer sur des sous-stations
181 existantes. Il y a une sous-station qui existe au nord de Nevers, qui pourrait alimenter la ligne jusqu'à environ Decize.
182 Une sous-station existe au sud de Chagny et pourrait alimenter la ligne jusqu'à à peu près Montchanin. Puis, la
183 section médiane serait alimentée à la fois par une sous-station sur le secteur de Sémelay, qu'il faut construire, et une
184 nouvelle sous-station sur la zone de Montchanin. Pourquoi sur ces zones ? Parce qu'il y a des réseaux très haute
185 tension qui passent. Et donc, l'intérêt est d'essayer d'installer les sous-stations le plus proche possible des réseaux
186 existants.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

187 Concernant les aménagements pour la halte d'interconnexion, deux solutions ont été étudiées. Une solution de halte
188 dite de passage, avec une circulation de trains lorsqu'ils s'arrêtent pour déposer les voyageurs, ils repartent toujours
189 dans le même sens. Et une solution de halte en impasse, où le train est obligé de faire un rebroussement pour repartir
190 sur la ligne. Cette solution de halte en impasse est évaluée à 79 millions d'euros.

191 Une vue de la gare TGV actuelle, avec la ligne à grande vitesse direction Lyon, le bâtiment voyageurs, la zone de
192 parking, les quais ici en rose, une voie de service qui existe, qui sera réutilisée pour le projet, et un positionnement
193 envisagé de cette halte d'interconnexion, à l'est de la ligne à grande vitesse, au plus près des quais pour faciliter le
194 passage des voyageurs, sachant qu'il y aura plusieurs dizaines de mètres entre les quais TER et les quais TGV.

195 Concernant le raccordement de la ligne existante à la ligne à grande vitesse, deux variantes ont également été
196 étudiées. Une première variante dite raccordement court. C'est-à-dire que le parti a été de regarder quel était le point
197 le plus proche de la gare, sur lequel nous pouvions nous débrancher de manière à pouvoir venir se raccorder sur la
198 gare TGV. Cela donne ce raccordement d'environ 5 km, avec une particularité. C'est que sur ce secteur, la
199 topographie est assez vallonnée. Et donc, ici, il y a une colline d'environ une cinquantaine de mètres à franchir. Nous
200 avons imaginé de prévoir un tunnel de 800 m de long. Cela évite de grands terrassements. Et cela préserve tout le
201 couloir forestier qui existe dans cette zone. Cette solution raccordement court avec halte de passage est évaluée à
202 279 millions.

203 Nous avons regardé s'il y avait une solution pour éviter cette zone collineuse. La solution est un raccordement un peu
204 plus long qui fait 1 500 m de plus et qui évite cette bosse, qui est plutôt sur le flanc de la colline, entre l'étang de
205 Montaubry et la zone de colline, qui se raccorde après de la même manière que le raccordement court. Cette solution,
206 raccordement long – halte de passage, est évaluée à 332 millions d'euros, donc un peu plus cher que la précédente.
207 Dans cette solution, les circulations TGV Strasbourg – Lyon et les circulations TER qui ne passeraient plus par là ont
208 un tronc commun sur à peu près la moitié du parcours. Quel est le principe de fonctionnement avec une solution halte
209 de passage ? Que ce soit raccordement long ou raccordement court, c'est la même chose. Un TER Nevers – Dijon
210 s'arrête à la halte d'interconnexion projetée. Un TGV Paris – Lyon arrive, s'arrête. Échange de voyageurs, le TGV
211 repart. Le TER repart, rejoint la ligne direction Dijon. Le TGV Strasbourg – Lyon s'insère directement sur la ligne à
212 grande vitesse sans s'arrêter dans un premier temps. Et pour ce qui est du trafic marchandises, il n'y a pas de
213 changement : les trains continuent à circuler sur la voie actuelle dans sa globalité.

214 Voilà la deuxième variante avec la solution gare en impasse. Donc, le raccordement court, le tracé est exactement le
215 même. La différence est que sur ce tracé il n'y aurait que les circulations TGV. Et les TER emprunteraient ce
216 raccordement spécifique qui permet de rejoindre la halte d'interconnexion. Cette solution raccordement court – halte
217 en impasse est évaluée à 253 millions d'euros. Et la même chose avec la solution raccordement long. Circulation TGV
218 unique sur la zone de raccordement. Et circulation TER dissociée sur ce raccordement spécifique. Variante estimée à
219 231 millions d'euros.

220 Le principe de fonctionnement : un TER Nevers – Dijon s'arrête à la halte d'interconnexion. Le TGV Paris – Lyon.
221 Échange de voyageurs. Et le TER repart dans ce sens, rejoint la ligne direction Dijon. Et pour le TGV Strasbourg –
222 Lyon, il a un raccordement spécifique. Concernant le trafic fret, pas de changement.

223 Voilà pour les différents aménagements.

224 Évaluation socioéconomique

225 Le projet est un projet inscrit au Contrat de plan État – Région (CPER). Et dans le Contrat de plan État – Région, deux
226 hypothèses sont décrites. Notre évaluation socioéconomique a été faite sur la base de ces deux hypothèses.
227 L'hypothèse numéro 1 traite de l'électrification entre Montchanin et Chagny, la réalisation du raccordement TGV –
228 TER et la création de la halte d'interconnexion, plus l'installation du système de télécommunication nouveau sur
229 l'ensemble de la ligne. Un investissement évalué à 342 millions d'euros. Des fonctionnalités que nous pouvons
230 rappeler : passage de TGV Rhin – Rhône, déplacement du hub TER de Montchanin en gare du Creusot, desserte de
231 la zone Coriolis, desserte de Chalon-sur-Saône directement en gare, et donc correspondance TGV par cette
232 installation nouvelle, rentabilité socioéconomique qui est ressortie négative à hauteur de -230 millions d'euros.

233 Hypothèse 2 du CPER (Contrat de plan État – Région) : c'est l'ensemble de la ligne qui est électrifiée et le système
234 GSM-R (Global System for Mobile communications – Railways) installé également sur les 160 km. Pas de
235 raccordement, pas de halte TER. Les fonctionnalités concernent donc plutôt le transport de marchandises, avec cette
236 transversale Est – Ouest complètement électrifiée. Mais tout de même la circulation possible de TER électriques sur
237 toute la ligne sans cette interconnexion TER – TGV. La rentabilité socioéconomique est ressortie positive à hauteur de
238 +25 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

239 Nous avons fait également l'exercice pour le projet global, qui est évalué à 560 millions d'euros, qui permet l'ensemble
240 des fonctionnalités recherchées voyageurs et fret et la rentabilité est ressortie également négative à hauteur de -
241 118 millions d'euros.

242 Un rappel sur le budget du projet qui est inscrit à ce Contrat de plan pour la période 2015 – 2020. Donc, un montant
243 de 247,2 millions d'euros. Dans ces 247,2 millions d'euros, il y a un peu plus de 22 millions pour la part des études. Et
244 225 millions pour une première tranche de réalisation.

245 Voilà pour cette première partie. Emmanuelle va vous parler des enjeux environnementaux.

246 **Emmanuelle HONORÉ, chargée de projet Environnement et développement durable, direction territoriale**
247 **Bourgogne-Franche-Comté**

248 Enjeux environnementaux

249 Concernant les enjeux environnementaux, c'est une donnée intégrante des projets ferroviaires que SNCF Réseau
250 peut mener. Nous les intégrons dès les études préliminaires jusqu'à la phase de réalisation de travaux du projet, et en
251 phase d'exploitation. Concrètement, pour le projet VFCEA, des études préliminaires ont déjà été conduites, comme a
252 pu vous l'indiquer Laurent. Il y a déjà un diagnostic environnemental qui a permis de dresser un premier état des lieux
253 de l'environnement sur l'ensemble de l'axe, au travers de différentes thématiques. L'environnement est pris en compte
254 à divers titres. Il permet d'identifier les enjeux, de maîtriser les coûts, respecter le cadre réglementaire et évidemment
255 permettre aussi une meilleure acceptation du projet.

256 Les différentes thématiques qui ont pu être analysées dans le diagnostic environnemental qui a été conduit jusqu'à
257 présent portent autant sur le milieu humain, sur le milieu physique et sur le milieu naturel : la biodiversité, l'eau
258 notamment. Et nous avons également des thématiques transversales comme l'agriculture, la viticulture que nous
259 retrouverons dans ces grandes thématiques, ces trois thématiques que j'ai pu vous citer.

260 Les études environnementales s'intègrent aussi dans un processus itératif avec les études techniques. Au fur et à
261 mesure que nous avancerons dans le projet, les études techniques vont se préciser. Elles permettront de préciser
262 aussi les études environnementales, et ainsi de suite, ces dernières permettront aussi d'affiner les études techniques.

263 Sur l'axe Nevers – Chagny, nous avons cinq grandes entités géographiques qui ont pu être identifiées. À l'est, nous
264 avons la vallée de la Dheune. Nous retrouvons l'ancien bassin minier au niveau du secteur du Creusot, la montagne
265 autonoise au niveau de Broye. Au niveau du Morvan, nous retrouvons le massif du Morvan, entre Cercy et Étang, puis
266 en direction de Nevers la vallée de la Loire. Beaune est situé au nord du périmètre. Nous sommes en dehors de ces
267 entités géographiques.

268 Pour recontextualiser l'inscription de la ligne, nous passons au sud de la ville urbaine, de la zone de la commune.
269 Nous avons deux secteurs où nous avons de la vigne à proximité immédiate de l'infrastructure. À noter, à bien
270 préciser et à avoir en tête que sur le secteur de Beaune, le projet ne prévoit pas de modification d'infrastructures. La
271 ligne est déjà électrifiée. Quand nous parlons de zones viticoles, à Beaune comme sur l'ensemble de la côte, bien
272 évidemment il faut parler des Climats de Bourgogne. Donc, patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2015. C'est un
273 patrimoine qui est protégé, dans lequel s'inscrivent des objectifs, des actions, avec la charte territoriale, le plan de
274 gestion. Nous avons effectivement Beaune que nous vous avons relocalisé, mais par rapport à notre projet Nevers –
275 Chagny, nous avons tout le secteur de Santenay, qui est également concerné, où là nous passons dans le périmètre
276 du site UNESCO.

277 Le plan de gestion fixe des objectifs avec des axes de gestion : recenser, préserver l'architecture locale, les
278 patrimoines remarquables, préserver l'environnement. C'est aussi favoriser le développement économique au travers
279 du tourisme, de l'œnotourisme qui fait évidemment la renommée de Beaune depuis fort longtemps. Nous avons un
280 volet paysage, un volet patrimonial, qui est important dans ce Climat de Bourgogne. Là, nous vous avons notamment
281 remis des éléments patrimoniaux forts dans le paysage, comme les cabottes, et le moulin dans le secteur de
282 Santenay.

283 Sur le secteur de Beaune, par rapport au périmètre Climats de Bourgogne, la voie ferrée se situe dans le secteur, la
284 zone d'écrin. Elle est au sud de la zone centrale et encore au sud du site classé sur un plan paysager de la côte
285 méridionale de Beaune.

286 Le bruit. Dans les études ferroviaires que nous conduisons, le volet nuisances sonores est intégré. Pour le projet sur
287 la zone Nevers – Chagny, il y aura tout un travail d'identification des enjeux environnementaux qui sera fait. Une
288 méthodologie est mise en place. Elle consiste tout d'abord à évaluer, identifier les nuisances sonores actuellement sur

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

289 l'axe, à partir de laquelle, au regard du trafic attendu, nous pouvons faire une modélisation, qui permettra ensuite
290 d'identifier les mesures que nous pourrions mettre en termes de protection vis-à-vis des zones urbanisées, des zones
291 qui auront été identifiées comme prioritairement exposées aux nuisances sonores. À l'issue de leur réalisation, il y
292 aura un travail de vérification pour vérifier que la modélisation qui avait été faite au début des études répond bien à ce
293 qui a été réalisé. C'est pour bien vous préciser que le bruit est une obligation du maître d'ouvrage. Nous avons une
294 obligation de résultat. Et l'objectif est vraiment de protéger les populations locales.

295 Laurent, je te laisse conclure.

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

297 Merci. Très rapidement le dernier chapitre.

298 **Calendrier : les différentes étapes du projet**

299 Aujourd'hui, nous sommes sur la période du débat public. À l'issue, il faudra prendre une décision, décision du maître
300 d'ouvrage : est-ce que l'on poursuit le projet ? Est-ce qu'il est abandonné ? Dans l'hypothèse où le projet est
301 poursuivi, il y aura un certain nombre d'études à approfondir : les études techniques pour les aménagements de
302 niveau avant-projet et toutes les études environnementales pour préparer les dossiers réglementaires. Ces études
303 prendront quelques années. 2 à 3 ans suivant la dimension du projet qui sera retenu. Et elles seront mises à
304 disposition du public, notamment au cours des différentes enquêtes publiques. Il va falloir acquérir quelques terrains
305 complémentaires pour réaliser le raccordement et des aménagements ponctuels le long de la ligne. Il faudra une
306 déclaration d'utilité publique et un certain nombre d'autorisations administratives qui doivent être délivrées par l'État. À
307 l'issue, nous poursuivrons le travail de manière à préparer l'engagement des travaux, préparer les dossiers de
308 consultation des entreprises, réfléchir sur l'ordonnancement du chantier de manière à pouvoir engager les travaux.
309 Les travaux ne pourront pas être engagés tant que toutes ces autorisations administratives n'auront pas été reçues.
310 Le délai évalué entre la fin de la période du débat public et le début du projet, selon son ampleur, est de l'ordre de 3 à
311 5 ans.

312 Merci pour votre attention.

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

314 Je laisse la parole à Madame BARTHE pour animer le débat.

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

316 Merci beaucoup pour cette présentation complète. Ce soir, nous arrivons au dernier atelier thématique consacré aux
317 effets du projet sur l'environnement et à ses effets attendus également sur le trafic voyageurs à l'échelle régionale.
318 Mais bien entendu, comme dans tout débat public, vous pouvez prendre la parole sur tous les sujets qui vous
319 intéressent par rapport à ce projet. Il peut y avoir des questions de compréhension que vous adressez au maître
320 d'ouvrage. Et il peut bien évidemment y avoir toutes les questions liées à l'opportunité, aux questions de phasage
321 financier, puisqu'il ne vous a pas échappé qu'aujourd'hui le projet tel qu'il est inscrit au Contrat de plan État – Région
322 ne permet pas le financement de la totalité. Il faudra que le maître d'ouvrage, à l'issue de ce débat public, fasse des
323 choix. Et dans l'hypothèse où le projet est poursuivi, il faut qu'il dise par quelle phase il commence son projet. Tous
324 les éléments que vous pouvez apporter au fil de ces réunions et par vos contributions sur le site internet du débat
325 permettent de nourrir la décision du maître d'ouvrage.

326 Je vous propose de lancer ce débat sans plus attendre. Une petite règle : tous les débats sont enregistrés et font
327 l'objet de verbatim qui sont versés sur le site du débat. Je vous demande, quand vous voulez prendre la parole,
328 d'attendre le micro et de vous nommer. Merci, la parole est à vous. Monsieur ?

329 **Jean-Marc ZAMBOTTO**

330 Bonjour. Jean-Marc ZAMBOTTO. Je représente le Comité régional transport environnement CFDT de la région
331 Bourgogne. J'ai une remarque. Déjà, dans les données qui ont été présentées par le maître d'ouvrage, au niveau des
332 TER existants, il y a une relation qui n'apparaît pas : c'est la relation Étang – Dijon, Étang – Nevers. Il doit y avoir
333 deux aller-retour normalement sur Étang – Dijon, parce que c'est les trains qui allaient jusqu'à Autun et du fait de la
334 suppression de la desserte voyageurs, j'espère provisoire, ces trains ne sont plus pris en compte dans l'étude
335 apparemment.

336 Ensuite, concernant les fonctionnalités, ce qui nous apparaît le plus important, c'est l'électrification qui permet de
337 favoriser le transport fret de bout en bout, c'est-à-dire une électrification de bout en bout sans faire les raccordements

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

338 dans un premier temps. Nous avons vu que c'était la solution qui apparaissait la seule rentable, qui dégagait un
339 bénéfice. Et dans les fonctionnalités qui ont été présentées, elles ont été complètement sous-évaluées. Par exemple,
340 nous savons que l'Italie et la France ont acté la construction du tunnel de base sur le Lyon – Turin, ce qui permet
341 d'avoir à l'échelle 2030, si tout se passe bien, sachant que pour l'électrification nous parlons de 2025, un axe fret
342 performant entre l'Ouest, la façade atlantique, et pas seulement vers l'Espagne ou l'Allemagne, mais aussi sur l'Italie.
343 Et c'est un outil de développement important pour le triage de Gevrey qui sera en fait en tête de ligne sur l'axe, par
344 utilisation de ce que l'on appelle la ligne de la Bresse, Dijon – Saint-Amour – Ambérieu et Saint-Jean-de-Maurienne.
345 Je pense que, pour nous, la solution la plus intéressante est l'électrification de bout en bout entre Nevers et Chagny.

346 Je voulais ajouter aussi que cela permet également de basculer une partie du trafic marchandises routier sur la voie
347 ferrée, en sachant qu'actuellement les échanges se font essentiellement par l'axe RCEA (Route Centre Europe
348 Atlantique), que l'on appelle la route de la mort, un axe extrêmement dangereux, où la plupart des accidents sont
349 provoqués par les poids lourds.

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

351 Merci. Donc, une question et un point de vue. Monsieur MAZZUCHELLI, souhaitez-vous d'une part répondre à la
352 question sur les TER Étang – Dijon et Étang – Nevers, et d'autre part éventuellement réagir à ce point de vue sur une
353 fonctionnalité qui aurait été sous-évaluée concernant le fret avec l'ouverture du Lyon – Turin à l'échelle 2030 ?

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

355 Monsieur a raison. Effectivement, nous ne faisons pas apparaître sur cette présentation les TER Nevers – Autun et
356 Dijon – Autun. Aujourd'hui, la ligne est fermée à la circulation voyageurs. Elle est fermée depuis fin novembre 2016
357 pour des raisons de sécurité. Un diagnostic est en cours. Ce diagnostic a pour but d'évaluer les travaux qu'il faut
358 envisager, qui doivent être réalisés à l'été 2017, de manière à pouvoir rouvrir la ligne au service annuel 2018. Cette
359 ligne aura été fermée une année. Comme nous présentons l'état actuel des circulations, je ne l'ai pas indiqué dans
360 ma présentation, vous avez raison. Et dans notre dossier du maître d'ouvrage qui, lui, a été élaboré au deuxième
361 semestre 2016, nous citons cette liaison qui, normalement, devrait être activée à nouveau dans quelques mois. Vous
362 avez raison.

363 Après, sur les effets ou la non-complétude sur les effets du projet par rapport au transport de marchandises, c'est vrai
364 que sur la présentation, nous sommes restés aussi sur la zone de la VFCEA. Nous ne sommes pas allés au-delà,
365 mais vous avez raison, le fait de pouvoir relier la façade ouest à l'Est de la France, sur le grand corridor Saône –
366 Rhône permettra ensuite des débouchés au-delà. C'est juste de le souligner. C'est vrai que dans cette présentation, je
367 ne suis pas rentré dans tous ces détails. Mais c'est l'objet aussi de nos échanges pour que les uns et les autres
368 amendent un peu tous ces points autour du projet.

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

370 Le projet s'appelle quand même Voie ferrée Centre Europe Atlantique. Nous sommes forcément dans un périmètre
371 au-delà des frontières du territoire stricto sensu du projet.

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

373 Bien sûr. Je confirme.

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

375 Très bien, merci. Est-ce que cette réponse vous convient, Monsieur ? Souhaitez-vous rajouter quelque chose ?

376 **Jean-Marc ZAMBOTTO**

377 C'est vrai que je pense qu'il aurait fallu compléter en particulier parce que je sais très bien que SNCF Réseau est
378 plutôt favorable à la phase 1, c'est-à-dire électrifier Chagny – Montchanin avec les raccordements sur la ligne TGV,
379 plutôt que de faire l'électrification de bout en bout. Alors, on minimise un peu le trafic potentiel de fret sur l'ensemble
380 du parcours, qui est pour nous vraiment l'intérêt essentiel d'électrifier cette ligne de bout en bout.

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

382 Merci. Peut-être que, Monsieur MAZZUCHELLI, vous souhaitez répondre, parce que l'on vous prête des intentions.

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

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

384 Oui. Je veux tout de même vous préciser et vous rappeler qu'aujourd'hui il n'y a aucune décision qui a été prise par
385 SNCF Réseau, maître d'ouvrage. La décision se fera à l'été 2017. Aujourd'hui, nous ne pouvons pas affirmer que
386 SNCF Réseau est favorable à telle ou telle hypothèse. Ce n'est pas vrai. Ce n'est pas le cas. Et il faudra concerter la
387 décision au sein du Comité de pilotage du projet, Comité de pilotage qui regroupe bien sûr la région Bourgogne-
388 Franche-Comté, les représentants de l'État, SNCF Réseau bien sûr, et qui est présidé par la préfète de région.

389 Ensuite, peut-être encore une précision par rapport à l'évaluation du trafic fret. Si vous avez eu la curiosité de
390 regarder dans les études de trafic et socioéconomiques qui sont disponibles sur le site, vous avez pu constater qu'il y
391 avait trois scénarios qui ont été étudiés par SNCF Réseau. Un scénario plutôt prudent, un scénario médian – c'est
392 celui que je vous ai présenté avec les 15 trains – et un scénario un peu plus optimiste où nous avons évalué un peu
393 plus de 20 trains. Si vous voulez, nous avons tout de même fait l'exercice de voir ce que cela donne s'il y a une
394 évolution du trafic en termes de retours économiques. Après, pour le transport de marchandises, nous sommes sur
395 des hypothèses. Il y a un certain nombre de critères qui feront que cela prendra plus ou moins bien la circulation de
396 trafic marchandises sur la voie ferrée. Le projet est là pour offrir la possibilité que ce trafic puisse se faire et se
397 développer au cours des décennies à venir. C'est bien l'objectif de SNCF Réseau, mettre à disposition un réseau ferré
398 de manière à ce que les trafics marchandises et les trafics voyageurs puissent se faire, se développer, et dans de
399 bonnes conditions.

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

401 Merci. Monsieur ?

402 **Michel QUINET**

403 Bonsoir. Michel QUINET, un des vice-présidents de la Communauté d'agglomération Beaune Côté Sud, en charge de
404 la mobilité et du développement économique, par ailleurs à la Direction régionale environnement aménagement
405 logement (DREAL) Bourgogne-Franche-Comté. J'ai un pied dans le projet en tant que représentant de l'État. Mais
406 plutôt une prise de parole concernant mes fonctions territoriales, élu de ce pays beaunois.

407 D'abord, dire qu'il s'agit bien d'investir sur une infrastructure existante. Nous voyons beaucoup de millions. Mais dans
408 tous les cas, ce sont des millions investis sur quelque chose qui existe pour augmenter sa performance, ses
409 fonctionnalités. C'est toujours plus rationnel que de créer de l'infrastructure nouvelle. Les équilibres
410 socioéconomiques qui comprennent l'environnement s'en portent mieux, même si aujourd'hui nous voyons que les
411 évaluations conduisent à des rentabilités négatives.

412 C'est des millions, un projet qui fait globalement 560 millions d'euros. Il faut tout de même le remettre aussi en rapport
413 avec ce que coûte généralement le ferroviaire. Je rappellerai que la direction régionale territoriale Bourgogne-
414 Franche-Comté dépense en ce moment un peu plus de 400 millions d'euros par an sur l'ensemble du réseau
415 ferroviaire Bourgogne-Franche-Comté, pour seulement faire de la maintenance périodique et de la modernisation de
416 ce réseau. Nous sommes à cette échelle-là. Donc, à mes yeux, le projet n'est pas un projet ferroviaire pharaonique,
417 loin s'en faut.

418 L'intérêt des différentes fonctionnalités, fret, voyageurs, en insistant sur le fret bien sûr avec l'avantage de
419 désengorger la région parisienne. Je pense que c'est tout de même ce qui pèse beaucoup aujourd'hui dans la
420 socioéconomie, qui est un élément essentiel : redonner de la capacité ferroviaire à Paris en faisant passer les trains
421 de marchandises ailleurs. Mais il faut absolument que le territoire concerné par la VFCEA – un peu plus large si nous
422 allons jusqu'à Gevrey – s'organise pour aussi profiter de cette fonctionnalité fret, avec une infrastructure modernisée
423 sur laquelle nous pouvons passer de grands trains et faire en sorte que ce qui peut être embranché sur cette voie, en
424 Saône-et-Loire et en Côte d'Or le soit pour effectivement participer à ce report modal entre la route et le fer. Et il y a
425 une dimension fret locale qu'il ne faut pas non plus négliger. Il faut que dans le projet nous sachions l'accompagner
426 pour mobiliser aussi ce potentiel local.

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

428 Pardonnez-moi. Quand vous dites « il faut que nous sachions l'accompagner », à quels acteurs pensez-vous ?

429 **Michel QUINET**

430 Ce sont les opérateurs ferroviaires qui peuvent sortir des trains, des sites aujourd'hui qui sont en capacité de faire du
431 fret ferroviaire. Nous pensons à Creusot Loire, nous pensons au port de Chalon, à la plateforme de Gevrey, plutôt
432 pour ce qui est des containers. Mais cela peut être aussi le bois, les cailloux si nous prenons les sites de Corbigny et
433 de Cercy-la-Tour. Cela peut être les céréales pour peu que nous sachions préserver le réseau capillaire qui massifie

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



434 les denrées, les pondéreux pour emprunter ce grand sillon. Nous avons aujourd'hui localement une capacité à mettre
435 du fret sur les rails. Il faut que tout cela y participe.

436 Pour finir avec ce territoire beauinois sur les fonctionnalités voyageurs, c'est tout de même une ligne qui, entre Dijon et
437 Montchanin, pour cette partie-là, est une ligne qui traverse effectivement les Climats de Bourgogne. Et au moins
438 jusqu'à Santenay, Saint-Léger-sur-Dheune, les vignes d'Écuisses – je ne vois plus Madame le Maire – c'est tout de
439 même un train qui traversera ces Climats de Bourgogne et qui peut aussi avoir une vocation à ce titre, de promener
440 des voyageurs entre Dijon et Montchanin. Donc, entre deux corridors nord – sud, la PLM (Paris – Lyon – Marseille) et
441 LN1 (Ligne nouvelle 1) TGV où nous pouvons, du sud ou de la région parisienne, venir visiter ce Climat de Bourgogne
442 et le traverser de part en part, par une voie ferrée qui permet des correspondances pour retrouver les grandes
443 métropoles ou les grands aéroports français. Donc, j'y vois tout de même une fonctionnalité aussi voyageurs
444 importante pour le territoire que je représente avec Denis, à ce titre-là. Et plus globalement, l'amélioration des
445 dessertes de notre territoire en ayant ce *hub* à Montchanin qui permet de se raccorder à la LGV Paris-Lyon.

446 Mais avec une recommandation, voire, si vous me permettez, avec une exigence. Il y a deux endroits très « moches »
447 sur la ligne, quand nous faisons le parcours en train entre Dijon et Nevers. Il y a Chagny. C'est une horreur. Il y a un
448 *no man's land* à Chagny, qui donne une image vraiment désastreuse de ce que peut être ce Climat de Bourgogne,
449 alors que nous sommes attachés partout à montrer de la fenêtre du train des paysages superbes. Là, il y en a un, très
450 ponctuel, très local. Denis, tu es d'accord, c'est vraiment « moche ». Le deuxième est Nevers. Arrivé en gare de
451 Nevers avec tous ces trains voyageurs tagués, juste avant la gare de Nevers, c'est aussi quelque chose, à mon sens,
452 qui n'est pas possible. Cela ne coûtera pas cher dans le projet, mais au moins il faut le noter pour que cela serve
453 aussi, que cela soit noté dans l'accompagnement du projet.

454 Excusez-moi, j'ai été long.

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

456 Merci Monsieur QUINET. C'est important de signaler que vous vous êtes exprimés ce soir au titre de votre fonction
457 d'élu local, et non pas au titre de votre représentation de l'État. Je crois que, Madame CALDERON, vous aviez envie
458 de réagir à ce que vous avez entendu. Ou peut-être votre voisine.

459 Attendez, Monsieur, vous aurez la parole après. Madame l'avait demandé. Présentez-vous, s'il vous plaît, Madame.

460 **Édith CALDERON**

461 Édith CALDERON, maire d'Écuisses. Je rassure Monsieur QUINET, nous ne ferons pas d'ombre aux Climats de
462 Bourgogne, puisque nous n'avons pas de vignes. Par contre, quand nous parlons d'environnement, je voudrais
463 rappeler tout de même que le territoire de la commune d'Écuisses sera le plus impacté par ce projet. Impacté par les
464 raccordements qu'ils soient longs ou courts, par la halte en impasse. Surtout si c'est la halte en impasse. Je dirais que
465 nous allons créer un *no man's land* assez intéressant au niveau urbanistique. Puis, effectivement, par le
466 positionnement d'une halte au bord d'un bois, certes privé, mais bois tout de même. C'est vrai que le côté impact
467 environnemental sur la commune d'Écuisses, mais aussi sur la commune de Saint-Julien-sur-Dheune ou sur la
468 commune du Breuil, est énorme. Nous avons fait une visite locale, nous avons vu quelques points sensibles, pas tous,
469 faute de temps et parce que nous étions bavards. Mais il y a un vrai impact.

470 J'ai réagi aussi par rapport au fret, par rapport au report modal. Je serais la première à militer pour un report modal
471 autant par la voie d'eau que par le rail, mais il faut que tout le monde s'y colle. Et là, je ne suis pas sûre que... Par
472 contre, c'est vrai qu'une augmentation des nombres de trains de fret, surtout dans la version maximum va là aussi
473 terriblement impacter les territoires. Saint-Julien-sur-Dheune, Écuisses, mais après Marmagne, Saint-Symphorien-de-
474 Marmagne de l'autre côté, puisque là les lignes traversent nos communes et les habitations. Donc, effectivement,
475 pour nous, c'est un réel souci.

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

477 Merci. Est-ce que le maître d'ouvrage souhaite réagir ou est-ce que quelqu'un d'autre dans la salle veut prendre la
478 parole ? Madame ? Il y avait aussi le Monsieur, que je n'oublie pas. Monsieur, vous vouliez parler tout à l'heure, mais
479 vous reprendrez la parole après. Madame, présentez-vous, s'il vous plaît.

480 **Claudine JOUSSELIN**

481 Bonsoir. Claudine JOUSSELIN, habitante de la commune de Saint-Julien-sur-Dheune, donc à proximité d'Écuisses, et
482 également usager du train TER Montchanin – Beaune, puisque je travaille à Beaune. J'avais juste une question au
483 maître d'ouvrage en fait. J'ai compté par rapport à ce projet 3 TGV qui viendraient donc de Strasbourg et qui

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

484 arriveraient en halte au Creusot. Vous avez annoncé tout à l'heure 30 TER par jour actuellement. Qu'en est-il du trafic
485 TER avec la mise en place de ce projet ? Et également 15 à 20 trains de fret sur cette nouvelle ligne électrifiée. C'est
486 ce que j'ai compté par jour et j'aimerais une confirmation de votre part. Nous arriverions donc à peu près à environ
487 une cinquantaine de trains qui circuleraient sur cette voie par jour. Est-ce que vous confirmez ce point ? Étant donné
488 qu'effectivement, comme l'expliquait Madame CALDERON, Maire d'Écuisses, les communes de Saint-Julien et
489 Écuisses, mais également les habitations qui se trouvent le long de cette voie de chemin de fer, nous avons une
490 explication à voir par rapport à ce trafic, qui sera très important. Je reviens également sur l'intervention de
491 Madame HONORÉ concernant l'obligation de résultat sur le bruit. J'aimerais avoir un peu plus de précisions, si ce
492 projet aboutit, sur la façon dont ce sera présenté. Est-ce que des études seront faites avant le projet ? Et sur quels
493 critères vous baserez-vous pour cette obligation de résultat vis-à-vis des habitants qui seront concernés ?

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

495 Merci. Monsieur MAZZUCHELLI ?

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

497 Je vais rappeler les hypothèses de trafic qui ont été prises en compte dans nos études. Tout d'abord, sur le trafic
498 TER, nous n'avons pas modifié le nombre de trains. Nous avons pris en compte les circulations actuelles.
499 Actuellement, il y a 30 trains. À la réouverture de la ligne Étang – Autun, il y aura 34 trains. C'est la circulation qui a
500 été prise en compte et qui existait en 2016. Il n'y a pas eu d'évolution de notre part.

501 Ensuite, sur les TGV, c'est vrai que je vous ai expliqué que nos études de trafic ont évalué la possibilité d'insérer
502 3 TGV dans chaque sens, ce qui fait 6 en tout sur la ligne à grande vitesse. Là, nous rajoutons bien 6 circulations
503 supplémentaires, les TGV qui n'existent pas aujourd'hui. Et circulation supplémentaire, uniquement entre la section
504 Chagny et le point de raccordement. Je ne sais pas lequel sera ce point de raccordement. Est-ce que ce sera le
505 raccordement court ou le raccordement long ? Mais ces TGV circuleront sur cette section uniquement, dans les deux
506 sens.

507 Ensuite, sur le trafic fret, j'ai expliqué que nous avons fait trois scénarios d'évolution. C'est simplement pour voir
508 comment la rentabilité économique évolue, varie suivant le nombre de trains. Ce que je vous ai présenté ce soir, c'est
509 le scénario central qui correspond à 15 trains de marchandises par jour dans les deux sens. Cela veut dire qu'il peut y
510 en avoir 5 dans un sens et 10 dans l'autre – et ce n'est pas 15 trains supplémentaires. Aujourd'hui, sur la ligne, il y a
511 déjà des trains de marchandises qui circulent. Nous avons regardé quelle était la circulation de trains de
512 marchandises actuellement. En moyenne, sur l'année, par jour ouvré, suivant les sections. Mais sur la zone entre
513 Montchanin et Chagny, il y a 3 à 4 trains en moyenne sur l'année qui circulent. Ce qui veut dire qu'il y aurait un
514 nombre de circulations supplémentaires de l'ordre d'une douzaine par jour, dans les deux sens.

515 J'ai bien précisé tous ces chiffres. Ce qu'il faut rajouter par rapport aux circulations actuelles, c'est 6 TGV donc
516 6 trains voyageurs, plus 12 trains marchandise. Mais ce ne sont que des hypothèses. Je le redis. Il n'y aura pas un
517 grand soir, le 1^{er} janvier 2025 où d'un seul coup il y aura 6 TGV en plus et 12 trains de marchandises en plus. Il fallait
518 bien que nous partions sur des hypothèses de trafic, un volume estimé, évalué, pour pouvoir asseoir notre étude
519 économique du projet. C'est donc sur cette base que nous sommes partis. Mais il est certain que si le projet est
520 réalisé, si l'économie autour du développement du transport de marchandises par voie ferrée est porteuse, peut-être
521 que ce trafic sera atteint. Ou peut-être pas. Ou peut-être un peu plus. C'est pour cela que nous sommes partis sur
522 cette fourchette.

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

524 Merci. Juste une petite précision, parce qu'hier soir, à l'atelier qui a eu lieu à Torcy, une personne a posé la question
525 d'éventuelles circulations nocturnes de trains de marchandises. Est-ce que vous pouvez donner un éclairage sur ce
526 point, pour compléter la question de Madame ?

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

528 Effectivement, je peux préciser que, bien sûr, nous avons regardé si la ligne pouvait accepter ces circulations
529 supplémentaires. Les TGV bien sûr, plutôt de jour, puisque les voyages se font plutôt la journée. Et nous avons
530 regardé pour le transport de marchandises comment nous pouvions insérer ce trafic marchandises. Donc, sur le trafic
531 marchandises, nous sommes plutôt partis sur l'hypothèse, parce que nous savons que les sillons sont libérés plutôt
532 la nuit – pas toujours, mais il y a du trafic marchandise qui se fait souvent la nuit – de pouvoir insérer 6 circulations de
533 trains marchandises la nuit. Nous avons fait cette vérification. Et le reste du trafic fret pourrait se faire la journée. Mais
534 tout cela, c'est pareil : c'est une étude sur la base de sillons possibles, c'est-à-dire de créneaux horaires possibles à la

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

535 fois la journée et la nuit. Mais aujourd'hui, nous ne pouvons pas affirmer que tous les trains ne circuleront que le jour
536 ou que la nuit. Je ne sais pas aujourd'hui.

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

538 Nous avons bien compris que ce sont des hypothèses. Mais c'était important de les clarifier. Merci. Il y avait aussi une
539 question sur les calculs concernant les obligations de résultat sur le bruit.

540 **Emmanuelle HONORÉ, chargée de projet Environnement et développement durable, direction territoriale**
541 **Bourgogne-Franche-Comté**

542 Concernant le bruit, comme j'ai pu vous le présenter, aujourd'hui nous sommes vraiment en études préliminaires. Et
543 les études seront conduites ultérieurement. À l'issue du débat public, selon le scénario qui sera retenu, il y aura une
544 évaluation du bruit ferroviaire. Elle s'inscrira dans une étude plus globale, nous parlons d'étude d'impacts, qui
545 reprendra les impacts autant sur la faune, la flore, sur l'eau et aussi sur le bruit ferroviaire. Cela s'inscrit dans un
546 contexte large. Cela s'inscrira dans le temps aussi. C'est quelque chose qui s'inscrit sur deux ou trois années, parce
547 qu'une étude d'impacts est assez longue.

548 Concrètement, comment est-ce que cela se réalise ? Il y aura un recensement dans un périmètre qui est plus ou
549 moins de 300 mètres de part et d'autre du rail de toutes les habitations qui sont susceptibles d'être impactées par le
550 bruit. Cela correspond à la phase d'identification de l'état des lieux. Nous allons regarder les nuisances sonores
551 actuellement. Au regard du trafic qui sera envisagé escompté des hypothèses qui ont été retenues, qui évolueront
552 peut-être par la suite avec les autres études techniques qui seront conduites, nous pourrons faire une modélisation.
553 C'est-à-dire que nous pourrons quantifier les nuisances sonores que nous pouvons attendre à l'issue du projet,
554 fonction de la topographie, fonction du type de construction que nous avons. Un immeuble, une maison n'auront pas
555 forcément, dans l'environnement urbain, les mêmes expositions au bruit. En fonction de la météo, de la géographie.
556 Différents critères rentrent dans cette modélisation. Ce qu'il faut savoir, c'est que ce travail est fait par un acousticien
557 qui est indépendant. Ce n'est pas du tout quelque chose qui est fait en interne, au sein de la SNCF, dans ce travail.
558 Ce qu'il faut savoir aussi, c'est que par rapport au bruit, les seuils ne seront pas les mêmes que nous soyons de jour
559 ou de nuit. C'est un critère qui rentre aussi en ligne de compte dans la modélisation.

560 À l'issue de ce travail de modélisation, il y aura des propositions de protection, le cas échéant, selon les zones les
561 plus exposées pour se protéger du bruit, qui peuvent être de différentes sortes. Cela peut être un merlon acoustique,
562 donc une motte de terre type remblais. Cela peut être des murs anti-bruit, comme vous pouvez le voir le long des
563 autoroutes. Ou après, cela peut être aussi des protections de façade, de menuiserie des habitations.

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

565 Merci. Est-ce que cela a bien répondu à votre question, Madame ?

566 **Claudine JOUSSELIN**

567 Oui, au niveau du trafic trains, j'ai bien compris le nombre de trains qui seront effectivement susceptibles de passer
568 sur cette ligne. En sachant que vous annoncez que ce sont des hypothèses, mais je suppose que pour un projet
569 comme cela, à plus de 500 millions d'euros, ces hypothèses sont presque sûres, parce que sinon je ne pense pas que
570 vous pourriez investir comme cela.

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

572 C'est une très bonne question. Ce qui a été répondu, c'est que ce sont des hypothèses moyennes sur le trafic fret. Il y
573 a beaucoup de paramètres. Je pense que nous pouvons dire qu'il y a beaucoup de paramètres qui, à ce jour,
574 échappent au porteur du projet. Mais bien évidemment, comme vous le souligniez, le niveau d'investissement
575 interroge par rapport à la question de la rentabilité de ce projet. Cela fait partie des éléments du débat. Merci.

576 Je crois qu'il y avait Monsieur, tout à l'heure, qui avait souhaité prendre la parole. Nous ne vous avons pas oublié,
577 Monsieur. Vous préférez attendre un peu ? D'accord. Il y avait Monsieur, ici. À vous.

578 **Denis THOMAS**

579 Denis THOMAS. Je suis conseiller départemental et vice-président de la Communauté d'agglomérations de Beaune
580 en charge du tourisme. Avant de poser une question, je voudrais rassurer notre ami. Je crois que vous l'avez constaté
581 depuis des dizaines d'années : le trafic ferroviaire, malheureusement, a baissé. 8 % aujourd'hui. La part de marché
582 entre le ferroviaire et la route, nous sommes à 88 % de parts de marché. C'est énorme. Personnellement, je préfère
583 voir passer un train de fret que des milliers de camions, mais c'est un avis très personnel. Et je crois que le projet que

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

584 l'on nous présente ce soir, notamment cette électrification, est absolument nécessaire, puisque depuis la côte
585 atlantique jusqu'à Nevers, c'est électrifié. Il manque un maillon, c'est-à-dire Nevers – Chagny. Et ce maillon permettra
586 justement d'avoir ces itinéraires alternatifs pour désaturer la région parisienne.

587 La question que je voudrais poser est que, depuis des dizaines d'années, on nous dit que Dijon doit être à moins de
588 2 heures de Nevers. La question que je pose est : est-ce que ce temps de parcours sera réduit, grâce à
589 l'électrification ? Est-ce qu'il faudra encore attendre des années pour justement réduire ce temps de parcours ? Parce
590 que nous avons, si je prends ma casquette du tourisme, des échanges avec les services du tourisme de Nevers et
591 nous avons des partages de clientèle entre le Beaunois, Nevers et je me permets de parler aussi d'Autun, puisque
592 Michel en a parlé. Nous pourrions très bien imaginer de proposer des voyages et des découvertes pour les touristes
593 entre le Beaunois et Autun, avec des TER notamment. Ce serait à mon avis très intelligent. Et la question que je pose
594 est : est-ce que vous pouvez répondre sur le temps de parcours ? Est-ce qu'il sera réduit ? Est-ce que ce sera un
595 challenge qui arriverait et qui permettrait, via ces deux grandes villes de la Bourgogne, de se retrouver à moins de
596 2 heures et être très compétitifs au niveau du transport et notamment des voies routières ?

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

598 Sur ce point, je vais passer la parole à mon collègue, Marc d'AUBREBY, pour une petite précision sur une étude qui a
599 été demandée à la commission.

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

601 Je voulais préciser qu'effectivement SNCF Réseau a donné son accord pour mener une étude spécifique d'une part
602 sur la régénération de la ligne entre Nevers et Dijon, et d'autre part examiner quelques améliorations ponctuelles de la
603 ligne pour réduire les temps de parcours. Le cahier des charges de cette étude sera discuté entre SNCF Réseau, les
604 principaux partenaires que sont la région, le Conseil départemental de la Nièvre, l'État et la CPDP...

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

606 Et l'association « Nevers – Dijon en 2 heures » qui a fait partie des demandeurs de l'étude.

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

608 Et l'association. Lundi prochain. Mais ce sera une réunion purement technique de mise au point de l'étude. Mais c'est
609 bien une étude qui est en cours de démarrage.

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

611 Cette étude, Monsieur, a émergé dans le cadre du débat et ses résultats doivent être présentés lors des réunions de
612 restitution qui auront lieu à Nevers et au Creusot dans un mois. Est-ce que vous souhaitez reprendre la parole ?
613 Sinon, il y avait une demande de prise de parole ici.

614 **Denis THOMAS**

615 Je vais passer la parole, ne vous inquiétez pas. Simplement, ce que je voudrais surtout dire, c'est qu'il faut arrêter de
616 faire des études pour faire des études, puisque c'est un sujet dont nous parlons depuis des dizaines d'années. Les
617 différents présidents des exécutifs notamment régionaux en parlaient déjà pour réduire justement ce temps de
618 parcours. Aujourd'hui, il n'est pas véritablement atteint. Et quand nous lisons, quand nous entendons, quand nous
619 écoutons les résultats de la COP 21, il faut absolument qu'il y ait un report modal voyageurs, fret, évidemment surtout
620 fret, sur des axes déterminés et des axes reconnus. Ce que je voudrais dire aussi, c'est un coup de gueule aussi.
621 C'est-à-dire qu'aujourd'hui, nous sommes en train de constater que nous supprimons des kilomètres de lignes
622 ferroviaires. C'est environ 5 à 10 000 dans les prochaines années qui arriveront. Il y a donc deux langages. Il y a ce
623 langage qui est de dire qu'il faut absolument faire du report modal. Et nous constatons dans les faits que le transport
624 ferroviaire est évidemment en perte de vitesse sur les tonnages.

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

626 Merci pour ce point de vue qui est bien évidemment enregistré. Monsieur QUINET, j'ai bien vu que vous aviez
627 redemandé la parole, mais il y a une dame qui la demande depuis un petit moment. Donc, Madame, à vous. J'essaie
628 de respecter les ordres de demandes de parole.

629

630

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

631 **Marie-Joseph POITOU**

632 Merci. Marie-Joseph POITOU, élue, conseillère municipale adjointe à Chagny, le point noir de la ligne. Je ne sais pas
633 à quoi vous faisiez allusion, Monsieur, quand vous parliez de point noir, mais il est vrai que sur la commune de
634 Chagny, qui est un ancien centre ferroviaire important, il y a beaucoup d'emprises ferroviaires abandonnées. La
635 commune a des projets de parking puisque nous voyons qu'il y a une grande partie de personnes qui habitent dans la
636 partie nord de Chalon ou dans tous les villages entre Chalon et Chagny, qui viennent en gare de Chagny pour prendre
637 leurs trains, soit pour aller à Dijon, Mâcon, ou même pour aller à Montchanin. Ce que nous souhaiterions, c'est que
638 dans le cadre de ce projet, SNCF puisse aider la commune à mettre au point ces parkings plus grands, pour pouvoir
639 drainer plus de voyageurs sur la ligne. Et je ne sais pas à quoi vous faisiez allusion en parlant de point noir. Mais je
640 crois que c'est une fonctionnalité qu'il ne faut pas perdre de vue si nous voulons attirer plus de voyageurs sur la ligne,
641 sur les TER ou sur les voyages interrégionaux. Il faut que les personnes puissent garer leur voiture.

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

643 Merci. Je ne suis pas sûre que vous puissiez répondre à cette question pour le moment. Si, peut-être ?

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

645 Je vais répondre. Je vais répondre à Madame POITOU en lui disant que, oui, il faut évoquer auprès de la SNCF les
646 projets que vous avez pour accompagner finalement le projet de la VFCEA par la construction de parkings relais, pour
647 permettre aux usagers du train de mieux se stationner, les inciter à se stationner aisément et à monter dans le train
648 pour se déplacer. Et donc, je pense qu'il ne faut pas hésiter à faire la demande auprès de SNCF dès lors que vous
649 avez des projets. C'est vrai que lorsqu'il y a des embranchements ferroviaires, il y a des emprises importantes. Et
650 nous avons parfois l'impression que ces emprises importantes sont laissées un peu de côté, et que nous aurions tout
651 intérêt à essayer de les faire revivre. Et je pense que la création d'un parking relais, qui permettrait peut-être même du
652 covoiturage, aux personnes de venir ensemble, de stationner et ensuite partir sur un train, est une bonne idée. Je
653 vous invite donc à vous rapprocher de SNCF Réseau.

654 **Marie-Joseph POITOU**

655 Nous l'avons déjà fait, mais pour l'instant nous n'avons pas de résultat.

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

657 Profitez, Madame, du débat public pour relancer votre demande.

658 **Marie-Joseph POITOU**

659 C'est pour cela que je l'ai fait.

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

661 La demande est enregistrée. Je rappelle à tous les élus présents qu'il y a la possibilité de faire des cahiers d'acteur et
662 que nous sommes dans la dernière ligne droite du débat. Il faut donc vous y atteler si vous avez l'intention de le faire.
663 C'est très intéressant. Et cela vous permet vraiment d'exprimer un point de vue détaillé, étayé. C'est important aussi
664 pour faire avancer le débat. Merci beaucoup. Monsieur QUINET, vous vouliez répondre peut-être ? Madame, vouliez-
665 vous rajouter quelque chose ? Vous reprendrez la parole après. Et Monsieur MAZZUCHELLI veut également
666 répondre. C'est très bien. Nous avons un débat en 3 dimensions ce soir. Monsieur QUINET ?

667 **Michel QUINET**

668 C'est bien de cela que je parlais. C'était le *no man's land* des délaissés ferroviaires qui sont aujourd'hui, je le redis,
669 « moche » et que nous aurions intérêt, si ce n'est à aménager pour d'autres fonctions, au moins à paysager pour en
670 faire quelque chose qui soit valorisant pour Chagny. La communauté d'agglomération a dans ses tablettes des projets
671 de plateforme d'échange multimodal autour de ces gares. Chagny en fait partie. Nous aimerions bien déjà commencer
672 par régler notre problème beaunois, qui est aussi un problème avec SNCF. Je ne vous refais pas toute l'histoire, mais
673 cela concerne aussi complètement les emprises ferroviaires SNCF dont nous n'arrivons pas à avoir la maîtrise. Redire
674 aussi que dans mon propos tout à l'heure, je parlais de l'avantage d'augmenter la performance et la qualité à travers
675 des fonctionnalités nouvelles d'une infrastructure. Je pense aussi que toute infrastructure plus performante devient
676 une valeur pour un territoire. Encore faut-il que ce territoire s'organise pour en profiter. Mon collègue, Thomas DENIS,
677 disait qu'au point de vue touristique nous pouvions effectivement imaginer des choses pour profiter de cette meilleure
678 desserte, y compris avec le Morvan, y compris avec Nevers, en lien avec le pays beaunois. Mais je pense aussi, j'en
679 suis convaincu, pour gérer par ailleurs des infrastructures, que la performance est aussi un moyen de gérer les

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

680 nuisances. Et aujourd'hui dans le contexte ferroviaire, et Denis THOMAS le rappelait aussi parce qu'il a aussi une
681 expérience ferroviaire, à l'heure où nous sommes en train de délaissier des lignes et à l'heure où nous nous
682 interrogeons tous pour trouver de l'argent pour maintenir ces lignes et en faire de la qualité – je rappelle,
683 400 000 euros par an pour entretenir déjà les lignes Bourgogne et Franche-Comté – c'est à l'échelle de notre projet.
684 Le fait d'avoir quelque chose où nous renforçons les fonctionnalités nous garantit que nous aurons les moyens pour
685 entretenir et faire en sorte que cette voie reste performante. Nous y mettrons plus de trains, c'est vrai, c'est un
686 objectif. Mais pas forcément avec des nuisances augmentées en proportion, parce que la qualité des voies, parce que
687 la qualité des trains même fera que nous aurons par exemple au niveau du bruit peut-être moins de nuisances que
688 nous pouvons en avoir aujourd'hui le long de la voie, là où elle n'est pas si en bon état qu'elle pourrait l'être. Voilà ce
689 que je voulais dire.

690 Mais sur les dimensionnements des circulations, quant au fret, il ne faut pas se leurrer non plus. Le report ou la mise
691 sur le rail dépendent en grande partie de politique publique. Il y a forcément une échelle économique. Les opérateurs
692 de transport, les opérateurs économiques, ceux qui produisent ne mettent pas du fret pour faire plaisir à des
693 environnementalistes. Ils mettent du fret sur les rails parce qu'il y a une économie à tirer dans la logistique même de
694 la marchandise. Mais il n'empêche que ces reports de fret dépendent principalement tout de même des politiques
695 publiques, pour rétablir effectivement des équilibres économiques entre les différents modes de transport, la route, la
696 voie d'eau et le fer.

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

698 Merci. Monsieur MAZZUCHELLI, vous vouliez rebondir.

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

700 Je voudrais apporter quelques éclairages à Monsieur THOMAS sur les caractéristiques de la ligne. C'est une ligne qui
701 comporte des vitesses différentes suivant les zones pour des raisons de caractéristiques. Nous pouvons citer des
702 courbes très serrées, des rayons de courbure qui ne permettent pas d'aller à des vitesses importantes. Donc, cette
703 ligne est parcourue à des vitesses entre 60 et 140 km/h. 60, c'est l'arrivée ou le départ à Nevers. C'est la partie en
704 rouge. Et la partie bleue, la plus foncée, c'est 140 km/h. Nous voyons qu'elle se situe entre Decize et Cercy-la-Tour.
705 En moyenne, la circulation varie entre 110 km/h et 130 km/h pour faire une moyenne. C'est difficile. Cela sera difficile
706 de mettre en place une vitesse de ligne constante linéaire sur les 160 km/h. Mais comme l'a dit Monsieur
707 d'AUBREBY, nous allons regarder de près cette question sous forme d'une expertise complémentaire.

708 Après, aujourd'hui, sur la ligne il y a des points durs, des points de ralentissement. Notamment deux points de
709 ralentissement. Il y a un point sur le secteur de Nevers, sur environ 600 m. La vitesse est réduite de 25 km/h. Nous
710 perdons donc quelques minutes. Et il y a un point également significatif au niveau d'un passage à niveau sur la
711 commune de Mesvres, dans la Saône-et-Loire, où la vitesse est tombée à 40 km/h au lieu de 120. Là, nous perdons
712 aussi 3 minutes. Nous allons regarder.

713 Après, il y a une section entre Luzy et Chagny, où il y a une restriction de vitesse, mais seulement pour les trains de
714 marchandises. Restriction à 80 km/h. Nous regarderons au cours de cette expertise complémentaire quels sont les
715 aménagements, comment nous pouvons déjà traiter ces deux points durs pour essayer de récupérer ces minutes
716 manquantes. C'est bien l'objet de cette expertise.

717 Je voulais également vous préciser que l'objectif du projet de la VFCEA dans son programme n'est pas d'atteindre un
718 temps de parcours de 2 heures entre Nevers et Chagny. Ce n'est pas le programme, ce n'est pas l'objectif de la
719 VFCEA tel que je vous l'ai présenté. Après, la question qui est souvent posée est : est-ce que l'électrification
720 permettra tout de même de gagner du temps de parcours ? Oui, un peu. Parce qu'il y a une circulation des trains
721 électriques qui est un peu plus optimisée, qui est plus souple. Les effets du ralentissement du train, quand il arrive en
722 gare, et quand il repart, sont moins impactant qu'un train qui fonctionne au diesel. Pour autant, comme vous avez pu
723 le constater, l'objectif est de faire un raccordement pour aller à une halte TER. Et ce raccordement rallonge un peu le
724 temps de parcours entre Nevers et Dijon. Le parti pris de SNCF Réseau est de dire : nous restons à l'équilibre.
725 Aujourd'hui, c'est trop tôt. Nous n'avons pas approfondi suffisamment les deux questions pour pouvoir dire que
726 l'électrification nous fera gagner 2 ou 3 minutes, que le temps de parcours nous fera perdre quelques minutes. Nous
727 ne savons pas quel sera le delta. Nous avons considéré que nous présentions un dossier à temps de parcours
728 équivalent.

729 J'espère que cela vous a apporté un peu d'éclairage.

730

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

732 Merci Monsieur MAZZUCHELLI. Juste avant de redonner la parole au public, je voulais apporter une petite
733 précision. Je pense que là c'était très clair sur les enjeux à la fois de cette étude, de l'état de la ligne et de ses
734 capacités structurelles. Vous disiez que le projet n'a pas pour objectif d'améliorer le temps de parcours. C'est exact tel
735 que vous l'avez présenté au débat. En revanche, une des vertus du débat est de permettre de faire évoluer un projet
736 en fonction des thématiques qui émergent, et notamment la thématique que vous venez d'exprimer fortement,
737 Monsieur THOMAS. Elle a également permis de faire émerger cette demande d'expertise complémentaire, puisqu'elle
738 a également été fortement portée par des élus, notamment de la Nièvre. Le débat public permet aussi de faire évoluer
739 un projet. Et pas simplement de débattre de ses caractéristiques. Je voulais juste apporter cette précision. Je pense
740 que Madame POITOU souhaitait reprendre la parole. Ensuite, je donnerai la parole aux autres personnes qui ont levé
741 le doigt, Monsieur et Monsieur ici.

742 **Marie-Joseph POITOU**

743 Je voulais parler des études acoustiques qui seront faites dans les études ultérieures. Vous avez dit que vous feriez
744 ces études dans un périmètre de 300 m autour de la ligne. Mais en fait, selon la topographie, nous voyons que la
745 propagation du son peut aller bien plus loin que 300 m. Moi, j'habite à bien plus de 300 m de Paris – Marseille, et
746 selon les conditions météo, quelques fois j'entends très fort les trains. Donc, est-ce pris en compte dans les études
747 ultérieures ?

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

749 300 m, c'est le périmètre, c'est la distance qui est prise en compte pour ces simulations acoustiques. Ces simulations
750 acoustiques nous permettront de visualiser des courbes de niveau sonore. Et ces courbes permettent de voir où se
751 situe la limite du niveau sonore réglementaire. Si au cours de cette modélisation acoustique, nous nous apercevons
752 qu'à 300 m nous sommes au-delà du seuil réglementaire, c'est sûr qu'il faudra faire une modélisation complémentaire
753 au-delà de ce périmètre de 300 m pour vérifier à quelle distance la contribution acoustique des circulations
754 supplémentaires est en dessous du seuil réglementaire. C'est une remarque intéressante. Mais c'est ainsi que nous
755 procéderons.

756 Après, je veux simplement dire que ce n'est pas parce que l'on entend le train, que forcément on est au-dessus des
757 seuils acoustiques normalisés. Mais quand le train passe, nous l'entendons. Et en fonction du vent... c'est ponctuel,
758 bien sûr.

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

760 Monsieur ZAMBOTTO, vous aviez redemandé la parole, je crois.

761 **Jean-Marc ZAMBOTTO**

762 Oui. Concernant la réduction du temps de parcours, il faut tout de même savoir expliquer pourquoi à Mesvres nous
763 sommes passés de 120 à 40 km/h. C'est parce qu'il y a eu un accident entre un camion qui n'a pas respecté
764 l'itinéraire par lequel il devait passer. C'était un itinéraire interdit pour ce genre de transport. Et il y a eu une décision
765 préfectorale, je pense, de réduire la vitesse à 40 km/h au lieu de 120. Il faut aussi dire ce qu'il en est. Nous avons
766 péjoré le parcours parce qu'il y a eu une faute d'un routier. L'électrification n'est pas là pour améliorer sensiblement le
767 temps de parcours. C'est sûr. Mais il faut savoir qu'actuellement les marges sont notoirement détendues. Parce que
768 nous partons avec 10 mn de retard de Dijon, si tout se passe bien, nous sommes à l'heure à Nevers. Donc, il y a déjà
769 une « retente » des marges qui peut être faite. Nous savons qu'elle ne sera pas faite maintenant, parce que des
770 travaux sont prévus. Et il est inutile de retendre des marges pour après avoir des pertes de temps préjudiciables à la
771 qualité du service.

772 J'avais une autre question subsidiaire par rapport au TGV. Trois TGV sont prévus de rentrer sur la ligne nouvelle par
773 le futur raccordement au niveau de Montchanin. Si j'ai bien compris ce qui avait été dit au débat public à Écuisses, ce
774 sont des TGV qui viendront de Strasbourg, du Rhin – Rhône et qui ne s'arrêteront pas en gare du Creusot –
775 Montchanin. Cela avait hérisé un peu les élus et la population de la zone. Pourquoi faire un raccordement pour des
776 TGV qui passeraient tout droit en gare du Creusot – Montchanin ? Parce que nous utiliserions la réduction du temps
777 de parcours pour un tête à queue à Dijon Ville. Je trouve que c'est un peu gros. Il faut savoir aussi qu'entre les 3 TGV
778 nous perdons 20 sillons à peu près au niveau de Passigny, parce qu'il y a tous les TGV qui vont sur la Franche-Comté,
779 qui quittent la ligne nouvelle à ce niveau-là. Et entre Passigny et Lyon, les sillons ne seront plus utilisés, ou au moins
780 jusqu'à Mâcon. Cela veut dire que nous pouvons rentrer beaucoup plus de TGV sur la ligne nouvelle. Et il faut savoir
781 aussi qu'il y a une fonctionnalité qui n'est pas dite. C'est-à-dire qu'en cas d'incident, cela permettra d'avoir un barreau

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

782 électrifié entre la ligne PLM (Paris – Lyon – Marseille) actuelle et la ligne LGV. Parce qu'il faut savoir que s'il y a un
783 incident entre Saint-Florentin et Mâcon, étant donné qu'il n'y a pas de barreau électrifié pour rejoindre la ligne
784 classique à la ligne à grande vitesse, les trains perdent 1 h ou 1 h 30 sur leur temps de parcours. Et là, cela permet
785 d'avoir un barreau électrifié performant pour réduire justement ce hiatus qu'il y a entre Saint-Florentin, voire au-delà,
786 et Mâcon.

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

788 Merci. Monsieur MAZZUCHELLI, souhaitez-vous répondre à ces divers points ?

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

790 Oui, je vais compléter un peu ce que dit Monsieur. Concernant les TGV, j'ai l'impression que vous connaissez bien le
791 monde ferroviaire. Vous savez donc que c'est assez compliqué de rajouter des trains sur une ligne à grande vitesse,
792 notamment la ligne Paris – Lyon sur laquelle circulent 250 TGV en heure de pointe, avec un espacement qui est tout
793 de même relativement court. Avant de pouvoir affirmer que nous ferons rentrer un nombre important de trains, il faut
794 regarder la faisabilité. Nous avons regardé la faisabilité en tenant compte de toutes les contraintes. À la fois les
795 contraintes liées à la forte circulation de la ligne, même si – et c'est vrai – vous annoncez qu'il y a de la place, parce
796 qu'il y a des TGV qui quittent la ligne pour se rendre sur le Rhin – Rhône, donc sur la bifurcation de Pasilly. Mais il y a
797 les contraintes d'insertion sur la région lyonnaise, donc le nœud ferroviaire de Lyon, et les contraintes d'insertion sur
798 la plaine d'Alsace, au niveau de Mulhouse. Nous sommes sur des Rhin – Rhône qui font Strasbourg – Lyon. Et donc,
799 nous sommes coincés entre ces différentes contraintes. Une étude horaire a été faite au sein de la direction de SNCF
800 Réseau pour regarder quels étaient ces trains que nous pouvions faire rentrer. Dans un premier temps, ces trains
801 rentrent sans s'arrêter. C'est vrai que le parti qui a été pris par l'ensemble des partenaires du projet est de dire que
802 nous allons plutôt prendre ce gain de temps de 8 minutes au profit d'un arrêt supplémentaire à Dijon de certains TGV
803 Rhin – Rhône qui ne s'arrêtent pas, parce que nous pensons que c'est là où il y aura le plus d'intérêt pour les
804 voyageurs. C'est là où il y aura le nombre de voyageurs le plus important qui pourront monter. Du coup, cela permet
805 d'insérer ces trains à 80 km/h sur la ligne. Lorsque vous vous arrêtez, cela consomme un sillon. Lorsque vous vous
806 arrêtez sur une ligne à grande vitesse, au Creusot TGV en l'occurrence, vous allez consommer encore plus de sillons,
807 parce qu'il y a un arrêt et donc il y a un temps de pause. Ensuite, il faut repartir de zéro, donc cela consomme un peu
808 plus de temps.

809 Voilà comment l'étude a été prise en compte et comment les éléments de trafic ont été calculés. Mais cela ne péjore
810 par l'avenir. Nous ne savons pas comment les choses pourront évoluer et si ce n'est pas demain que les trains
811 s'arrêteront au Creusot, je n'affirme rien. Mais ce sera peut-être après-demain.

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

813 Merci. Je précise qu'il y a eu une conférence-débat à Lyon et dont les données qui sont sur les archives du site
814 internet du débat correspondent sur cette question des sillons à une présentation complémentaire qui a été faite par le
815 maître d'ouvrage lors de la conférence-débat de Lyon et qui a également été représentée à Mâcon. Vous trouvez tous
816 ces éléments-là sur le site internet du débat. Monsieur GAMARD, je crois que vous vouliez prendre la parole.

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

818 Denis GAMARD, chef du service des infrastructures au Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté. Simplement,
819 je voulais apporter un complément à ce qu'a dit Monsieur MAZZUCHELLI sur les temps de parcours des TGV et leur
820 politique d'arrêt. C'est pour Monsieur ZAMBOTTO. C'est simplement par rapport à votre demande des arrêts au
821 Creusot. Le maître d'ouvrage parle ici du dossier VFCEA et du dossier VFCEA seul. Il est exact que si nous voulons
822 un temps de catalogue, un temps de système cadencé, parce que les régions sont très attachées au maintien du
823 cadencement des trains pour optimiser les capacités du réseau ferroviaire, en heures de pointe, il n'est pas possible,
824 si nous voulons faire 3 h 36 Lyon – Strasbourg avec les arrêts de Dijon, Besançon, Belfort et Mulhouse, de desservir
825 en même temps Le Creusot. Après, en heures creuses, nous pouvons éventuellement avoir ce que nous appelons
826 des sillons isolés, mais ce serait à voir. Mais nous ne pouvons pas honnêtement dire que nous pouvons desservir
827 systématiquement l'arrêt du Creusot. Par contre, pour la région Bourgogne-Franche-Comté, et d'ailleurs aussi pour la
828 région Grand Est, nous soutenons également un autre projet, qui est de terminer la branche Est du TGV Rhin –
829 Rhône, c'est-à-dire en fait un tronçon qui est Petite Croix – Lutterbach, qui fait 35 km, *grosso modo* Belfort –
830 Mulhouse pour situer. Ce projet, qui coûte au moins 700 millions d'euros, permet de gagner 7 minutes, mais pour une
831 quarantaine de TGV. Ce que recherchent les collectivités, ce n'est pas tant les minutes gagnées, parce que nous
832 pouvons nous dire : « Pourquoi dépenser des centaines de millions d'euros, finalement pour quelques minutes ? »,
833 c'est les fonctionnalités qui vont avec. Et ce tronçon de ligne Mulhouse – Belfort permet d'arrêter systématiquement à



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

834 Dijon et à Belfort les TGV Paris – Zurich et permet d'arriver à Mulhouse avant le départ des trains à 200 km/h vers
835 Strasbourg et Bâle, et voir un nœud de correspondance très complet à Mulhouse. Et il permet, s'il est réalisé avec la
836 VFCEA, d'avoir l'arrêt de Dijon, l'arrêt du Creusot systématiquement. Donc, nous considérons en région que la
837 VFCEA est un projet « poupées russes » avec trois fonctionnalités importantes, qui peuvent s'additionner. Mais le
838 volet grande vitesse de ce projet est vécu pour les collectivités en lien avec la partie Est.

839 Nous avons par ailleurs renoncé à un projet qui, pourtant, a eu sa déclaration d'utilité publique, qui était de prolonger
840 de 15 km la ligne à grande vitesse actuellement entre Dijon et Belfort, enfin pas tout à fait Dijon, mais Auxonne. De
841 Genlis à Auxonne, nous aurions pu prolonger cette ligne sur 15 km. Il y a eu la déclaration d'utilité publique, mais cela
842 coûte 300 millions. Et les études montrent que nous ne gagnons que 2 minutes. Donc, les collectivités ont renoncé à
843 ce projet qui paraissait avec un intérêt très mineur pour une dépense très forte, au profit de VFCEA, puisque le volet
844 grande vitesse de VFCEA coûte à peu près la même somme, de l'ordre de 300 millions d'euros, mais permet de
845 gagner 8 minutes – c'est vrai, dans un contexte un peu particulier – pour l'instant avec un nombre de TGV limité,
846 parce que tant que le nœud lyonnais, dans sa partie nord, n'est pas retravaillé pour sa capacité, nous ne pouvons
847 faire passer que 3 ou 4 TGV. Par contre, nous estimons que l'investissement par rapport au nombre de minutes
848 gagnées et aux fonctionnalités qui vont avec est intéressant. Il faut voir ce projet aussi comme complémentaire
849 d'autres projets et la région sera amenée à faire bientôt un SRADET (Schéma régional d'aménagement et de
850 développement durable du territoire), un schéma global qui reprend tous les schémas d'environnement, de déchets,
851 d'infrastructures, de mobilité. Et seront probablement reprises dans ce schéma ces complémentarités de différents
852 projets entre eux.

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

854 Merci pour cet éclairage. Monsieur ? Le micro, s'il vous plait, ici. D'abord Monsieur, et après Monsieur. Excusez-moi,
855 mais Monsieur avait levé la main depuis un petit moment. Je ne vous oublie pas.

856 **Philippe CLEMENT**

857 Philippe CLEMENT, adjoint au maire de Corpeau. Une question sur la rentabilité socioéconomique. Vous l'avez
858 évoquée tout à l'heure. Est-ce que nous pouvons trouver quelque part comment se constitue le chiffre de 25 millions
859 d'euros ? Sur le site, pouvons-nous avoir un détail qui pourrait nous amener quelques informations complémentaires
860 sur les fameuses hypothèses qui sont donc contenues dedans ? C'est une question d'ordre général. Cela nous
861 permettrait de comprendre quels sont les entrants.

862 Une deuxième question plus Corpellaïse, et je dirais Chagny – Corpeau, même combat. Il a été dit effectivement que
863 c'était un endroit qui n'était pas très « sexy ». Oui, à Corpeau, nous avons à la fois la ligne du PLM (Paris – Lyon –
864 Marseille) qui passe et aussi la ligne Dijon – Nevers. Ce que nous pouvons faire, c'est nous réjouir effectivement du
865 développement, en particulier du fret, comme nous le disons en ce qui concerne donc l'activité économique. Et aussi,
866 comme le dit Denis THOMAS, sous l'angle des usagers, des touristes et autres, d'accélérer une qualité de service.
867 C'est le mot que je voulais vous évoquer. Vous avez parlé de décibels, de qualité perçue. Je viens sur un point, je
868 vous fais une proposition en termes d'études, d'expertise complémentaire, de se placer sous l'angle du citoyen, de
869 l'administré, qui attend au passage à niveau que le train passe. Pourrions-nous avoir sur la ligne entre Corpeau et
870 Nevers ou autre, sous l'angle d'un automobiliste ou d'un administré qui se trouvera avant devant le passage à niveau
871 un tel, et après ? Vous allez me dire que cela va prendre 15 ans, 20 ans, 50 ans, pour avoir le fameux trafic. La
872 qualité perçue, le ressenti aujourd'hui sont tout de même quelque chose de très important. Que ce soit d'ailleurs en
873 termes de décibels, d'acoustique et surtout d'attente. Quand nous lisons effectivement sur le trafic qu'il y aura un peu
874 plus de trains de marchandises – je l'ai lu dans votre documentation, sur le site aussi, vous le détaillez, vous l'avez
875 dit – une augmentation de vitesse et c'est tant mieux, sur les trains de marchandises en particulier, avec
876 l'électrification ils démarrent plus vite et freinent plus tardivement. Ils seront plus lourds également. En termes de
877 qualité perçue, de ressenti, pourrions-nous l'avoir sous l'angle d'un utilisateur potentiel – je vous propose la route
878 départementale qui traverse Corpeau – pour convaincre que, tout compte fait, c'est une vraie bonne chose ?

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

880 Merci. Je ne suis pas absolument certaine d'avoir compris la nature de l'étude que vous demandez. Pouvez-vous être
881 un peu plus précis ? À moins que Monsieur MAZZUCHELLI ait mieux compris que moi.

882 **Philippe CLEMENT**

883 C'est une observation du temps d'attente, de la fréquence sur un passage à niveau quel qu'il soit. J'ai cité Corpeau,
884 mais c'est avant, après. Vous avez le nombre de trains, ce n'est pas compliqué.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

886 D'accord. C'est combien d'attente supplémentaire l'électrification de la ligne, et donc l'augmentation de trafic,
887 générerait, passage à niveau par passage à niveau. Est-ce votre demande ?

888 **Philippe CLEMENT**

889 Non, il suffit d'en prendre un. Je prends l'exemple d'un passage à niveau. C'est un calcul très simple à faire. Il suffit
890 d'élaborer l'algorithme et d'avoir un ressenti pour dire : « Non, nous n'attendons pas plus. »

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

892 D'accord.

893 **Philippe CLEMENT**

894 Et le passage à niveau sera moins souvent sollicité en fermeture pour le passage des voitures, parce qu'il y a tout de
895 même aussi des personnes et des camions qui traversent. Donc, en fait, c'est cela.

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

897 D'accord. Ce que vous voulez connaître, c'est l'impact du projet sur les temps d'attente aux passages à niveau et que
898 nous fassions une étude sur un passage à niveau pour tester cela. Est-ce que cela fait partie des études que vous
899 faites dans le cadre des études complémentaires ? Comment cela se passe-t-il ?

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

901 Non. Cela n'en fait pas partie. Par contre, ce que nous pouvons faire, c'est vous dire comment fonctionne un passage
902 à niveau et le temps d'attente, par exemple, pour un train type TER classique ou un train fret de 750 m. Nous pouvons
903 faire une simulation et définir le fonctionnement du passage à niveau. Après, l'idée du ressenti, j'avoue que j'ai du
904 mal.

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

906 Le ressenti est peut-être difficile à quantifier. En revanche, la question du temps d'attente, si vous vous souvenez, a
907 été posée hier. Ce serait effectivement intéressant de faire, comme dit Monsieur, tout simplement, à partir du moment
908 où il y aurait une cinquantaine de trains, combien de temps d'attente à chaque passage à niveau par jour il y aurait en
909 plus par rapport à ce qu'est l'état initial, c'est-à-dire aujourd'hui. Si je comprends bien votre demande, Monsieur.

910 **Philippe CLEMENT**

911 Pas du tout. L'idée n'est pas de démontrer que nous attendons plus. C'est en fait de montrer que tout va bien. Ce qui
912 n'est pas certain. C'est cela que je veux dire.

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

914 Tout va bien, c'est-à-dire que lorsqu'un train passe, le passage à niveau se ferme. Plus il y a de trains qui passent,
915 plus le passage à niveau se ferme et plus les automobilistes qui font la navette tous les jours attendront. Moi, j'ai eu
916 le cas sur un projet que je peux citer : Belfort – Delle, très récemment. On nous a fait une demande justement, parce
917 qu'il y avait un passage à niveau qui était très proche d'une halte ferroviaire TER, qui allait être construite. Les
918 personnes étaient inquiètes, parce que le train arrive doucement. Est-ce que la barrière restera fermée lorsque le train
919 sera encore en stationnement à la halte ? Il y avait toute une série de questions. Nous avons donc fait une petite
920 analyse pour regarder quel est le temps d'attente ou en tout cas le temps de fonctionnement du passage à niveau
921 entre le moment où il clignote, cela sonne, la barrière descend, le passage du train, parce qu'effectivement tout ne
922 s'enchaîne pas, il y a des secondes – cela se joue en secondes – intermédiaires entre le moment où cela clignote, la
923 barrière descend, le train passe, etc. Quand nous empilons tout cela, cela donne 1 min 30. Hier, j'ai répondu, suivant
924 la longueur du train entre 1 min 30 et 2 min 30.

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

926 Peut-être pour être vraiment précis, puisqu'il y a cette demande qui émane vraiment du débat, ce serait intéressant de
927 faire sur un passage à niveau que vous pourriez identifier, qui est peut-être particulièrement sensible sur votre
928 commune, cette étude en modélisant le nombre de périodes dans la journée où le passage à niveau serait amené à
929 se fermer dans l'hypothèse que vous avez indiquée tout à l'heure d'une cinquantaine de trains par jour, et les minutes
930 d'attente, selon que nous avons un TGV, un TER ou un train de marchandises. Je pense que ce sont peut-être des

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

931 choses relativement faciles à faire. En tout cas, cela permettrait d'éclairer cette question qui émane du débat. Est-ce
932 que cela vous convient, Monsieur ?

933 **Philippe CLEMENT**

934 Très simplement, oui.

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

936 Merci. Monsieur QUINET, à vous. Monsieur, je ne vous oublie pas, mais juste Monsieur voulait répondre.

937 **Michel QUINET**

938 Juste pour prolonger cette question. Je trouve que cela a du sens. En fait, nous pouvons intuitivement penser que la
939 gêne est proportionnelle au nombre de trains qui passent. Mais en fait, un passage à niveau est un couple entre un
940 nombre de trains et un nombre de véhicules. Les pointes de circulation sur les routes ne sont pas forcément les
941 moments de passage des grands trains. Il n'y a donc pas de proportionnalité entre les temps d'attente, si nous
942 multiplions le temps que chaque usager attend par le nombre d'usagers. Ce n'est pas aussi évident que cela. Il ne
943 faut effectivement pas laisser croire qu'en mettant 12 trains de plus par jour, les personnes attendront 12 fois plus
944 longtemps sur le passage à niveau. Ce n'est pas vrai. Et je trouve que cela a effectivement du sens. C'est plutôt pour
945 montrer que la nuisance existe. Il y a forcément un impact. Mais ce n'est pas proportionnel.

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

947 Je vous remercie. En tout cas, la demande de cette étude est entendue et actée. Je pense que nous devrions pouvoir
948 avoir une réponse assez rapidement de la part du maître d'ouvrage. Monsieur MAZZUCHELLI, confirmez-vous ?
949 Avant la réunion de clôture, ce serait mieux que le jour de la clôture officielle du débat.

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

951 D'accord. Je regarderai et je vous répondrai pour vous préciser le délai.

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

953 Bien sûr. Vous pouvez nous préciser le délai. Merci en tout cas. Merci pour cette proposition d'étude qui est
954 intéressante, Monsieur. Monsieur, excusez-moi de vous avoir fait attendre. À vous la parole.

955 **Daniel ATRY**

956 Merci. Je suis Monsieur ATRY. Je me présente en tant que simple voyageur de la SNCF, c'est-à-dire que je ne suis
957 pas adjoint à un conseil municipal, je ne suis pas élu et je parle en tant que simple voyageur. *A priori* – je ne connais
958 rien au fret, alors je ne répondrai pas à la question sur le fret – l'idée d'accentuer l'importance de cette ligne est pour
959 moi une bonne idée en tant que voyageurs. Parce que ce qu'il manque, c'est aller dans la direction de l'ouest, pour
960 nous qui habitons ici. Chaque fois que nous voulons aller dans certaines villes, nous sommes obligés de passer par
961 Paris. Sauf quand nous allons par exemple à Tours. C'est pratique, nous avons les petites Michelines Bombardier qui
962 passent à Beaune et qui nous mènent directement à Tours. Nous pouvons visiter les châteaux de la Loire. Très bien.
963 Donc, l'idée d'aller à l'ouest et de faciliter le voyage à l'ouest m'apparaît bonne.

964 Maintenant, je voudrais répondre par un petit historique. Ma grand-mère habitait Santenay, qui est justement sur la
965 ligne qui vous concerne. Et j'allais tous les étés en vacances à Santenay. Et à cette époque-là, à Santenay, il y avait
966 une ligne qui allait à Montchanin et une autre ligne qui allait à Autun. Il y a un témoin ici. Et tout allait bien. Mais est
967 arrivée l'année 1981, l'année où est arrivé le TGV, ce merveilleux TGV. Évidemment, on a coupé la ligne d'Autun.
968 Plus de ligne d'Autun. C'était en 1981. J'ai dit que le TGV devait être merveilleux. Comme j'habitais à Paris et que
969 j'allais voir des amis à Santenay, j'ai dit : « Au lieu de passer par Dijon, une fois je vais prendre le TGV jusqu'à l'arrêt
970 du Creusot, et j'irai à Santenay comme je pourrai. » C'était merveilleux. J'ai pris ce TGV, j'ai mis 1 h 30 pour être en
971 gare actuelle de TGV. Et quand je suis sorti de la gare : rien, mais rien sinon pour rejoindre Montchanin. C'est 1 ou
972 2 km, ce n'est pas loin, mais il fallait aller à pied. Heureusement, j'avais mon sac à dos. Je suis donc allé à pied
973 jusqu'à Montchanin. J'ai attendu la correspondance assez longtemps. Bref, à l'arrivée à Santenay, j'ai mis plus de
974 temps que si j'étais passé par Dijon. J'avais compris l'erreur. Je me suis dit : « Mais pourquoi a-t-on mis cette gare
975 autant dans la campagne ? Ce n'était pas vigoureusement obligatoire ». Je suis allé voir des personnes de la SNCF.
976 Quelqu'un m'a dit, d'un air méprisant : « Mais Monsieur, tout le monde a une voiture. » Je lui ai répondu : « Mais alors
977 s'il faut avoir une voiture pour prendre le train, demandez lorsque l'on monte dans le train le permis de conduire ».
978 Alors, nous avons fait des gares dans les campagnes. Certaines sont bien desservies. D'autres moins. Mais à

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

979 l'époque, en 1983, quand vous arriviez à cette gare-là, il n'y avait rien. Et je suis content qu'aujourd'hui vous rectifiez
980 enfin cette erreur.

981 Monsieur GALLOIS a reconnu récemment, il y a un an ou deux, que c'était une erreur de faire cette gare aussi au
982 nord, qu'il aurait fallu la faire un peu plus au sud. Et je suis heureux qu'aujourd'hui vous la fassiez à l'endroit que vous
983 avez proposé. Enfin, nous pourrons prendre le train sans avoir de voiture. Merci.

984 Deuxième question, si vous me permettez. Je peux poser une question aussi absurde d'ailleurs, mais encore plus
985 absurde que la précédente.

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

987 Déjà, il n'y a pas de questions absurdes. Et c'était une anecdote. Et dans le cadre d'un débat public, aucune question
988 n'est absurde.

989 **Daniel ATRY**

990 Cela va dans le sens de l'histoire. Il fait une gare là et je trouve que c'est très bien. Maintenant, deuxième question,
991 qui est plus absurde si vous voulez. Vous savez qu'actuellement nous étudions pour les voitures des voitures sans
992 chauffeur. Vous êtes au courant de cela. Google l'étudie. Enfin, bref. J'aimerais savoir si à la SNCF on étudie des
993 trains sans conducteur. Actuellement à Paris, nous avons le métro, par exemple la Ligne 14 qui circule dans
994 chauffeur. Mais je voudrais savoir si, à la SNCF, on envisage un train sans chauffeur. Si cela a un jour l'incidence sur
995 le projet que vous avez, bien entendu. Qui dit que dans 5 ou 10 ans vous n'aurez pas des trains sans conducteur ?
996 Voilà les deux questions que je voulais poser.

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

998 Merci. J'ai bien perçu la deuxième question. La première, pour moi, était une constatation. Très bien.
999 Monsieur MAZZUCHELLI, avez-vous des éléments de réponse sur l'évolution de la politique de la SNCF à l'égard
1000 des conducteurs de train ?

1001 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1002 La SNCF est une entreprise en permanence à la recherche d'innovations. Peut-être que dans quelques décennies, il y
1003 aura des trains tels que vous l'évoquez. Je ne sais pas. Aujourd'hui, je ne sais pas. 5 ans, c'est demain. Donc, dans
1004 5 ans, il y aura toujours les conducteurs dans les trains. Mais dans 50 ans, allez savoir comment les choses auront
1005 évolué. Je n'ai pas plus de précisions à apporter à la question de Monsieur. Et je n'ai pas noté de question dans la
1006 première histoire que vous nous avez racontée.

1007 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1008 Non, je pense que c'était une anecdote tout à fait éclairante, mais cela n'appelait pas de réponse. Merci. Je crois que,
1009 Monsieur, vous avez une question.

1010 **Jean-Paul LUARD**

1011 Jean-Paul LUARD, maire et conseiller communautaire Creusot – Monceau. Simplement, je voudrais dire que le maître
1012 d'ouvrage présente deux projets de halte, et la communauté urbaine a fait une étude avec un bureau d'étude sur
1013 l'impact complet d'aménagement de ce territoire. Et nous parlons de territoire. L'avantage de territoire, quand je vous
1014 entendais parler tout à l'heure sur l'aspect touristique...

1015 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1016 Est-ce que nous pouvons avoir la *slide* de présentation du projet de la CUCM, telle qu'elle avait été projetée au
1017 Creusot ? Merci.

1018 **Jean-Paul LUARD**

1019 Merci. Pour dire aussi que sur le territoire du bassin de la communauté urbaine et autour, il y a tout de même des
1020 visites, des monuments historiques. Il y a l'industrie, tous ces impacts-là et je pense que la halte est très importante
1021 pour le territoire dans l'aspect économique et l'aspect touristique. Quand je dis que c'est très important, c'est que les
1022 habitants qui viennent de Paris ou montent de Marseille s'arrêtent, et après peuvent venir sur le côté de Dijon et partir
1023 de l'autre côté. C'est pour cela que notre étude a été prise en considération avec tout ce qui se passe autour de
1024 l'impact communautaire. Et donc, nous tenons fortement à ce projet. Sur l'aspect touristique, j'en ai parlé en deux
1025 mots. Je n'en dirai pas plus. Simplement que notre étude est importante. Nous avons pris en compte tout ce qui est

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1026 bus, voiture, tout ce qui vient. Quand nous pouvons économiser l'effet de serre, notre étude est basée là-dessus.
1027 Nous tenons donc énormément à ce projet. Cela amène également un gain de temps. Il y a plusieurs effets et leviers
1028 dessus.

1029 Je voulais revenir sur un autre point que je n'ai pas évoqué hier, mais que j'ai entendu. Sur le nombre de décibels,
1030 notamment sur les murs anti-bruit ou les aménagements qui seraient faits entre la halte, le long d'Écuisses. Il me
1031 semble que c'est 80 décibels maximum. Nous avons parlé d'un train, mais pas de deux trains qui se croisent en
1032 même temps. Est-ce que les équipements seront doublés phoniquement ou pas ?

1033 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1034 Merci. Sur la question de la variante proposée par la CUCM, c'est intéressant. Effectivement, le maître d'ouvrage
1035 répondra dans le cadre du débat sur son avis par rapport à cette variante qui n'était bien évidemment pas dans son
1036 dossier initial. Sur la question des effets phoniques en cas de train qui se croisent, Monsieur MAZZUCHELLI, vous
1037 pouvez peut-être apporter des éléments de réponse.

1038 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1039 Hier, ce que nous vous avons précisé, c'est Emmanuel qui l'a évoqué, en disant : « Un train de marchandise
1040 classique, quand nous sommes à 25 m de la voie, le bruit perçu est de l'ordre de 80 décibels. » Je pense que c'est
1041 cela que Monsieur a dû retenir. Avant de parler d'aménagement, il faut d'abord faire les études acoustiques. Il faut
1042 faire l'état des lieux. Il faut faire la modélisation. Il faut regarder quels sont les effets apportés par ces contributions
1043 sonores complémentaires et voir si nous sommes au-dessus des seuils réglementaires. Aujourd'hui, nous ne savons
1044 pas. Aujourd'hui, nous ne pouvons pas affirmer que tel ou tel secteur, à Écuisses, à Santenay, à Chagny ou ailleurs...
1045 nous ne savons pas aujourd'hui dire quels seraient les impacts réels, tant que nous n'avons pas fait le travail.

1046 Après, sur l'effet double train, vous avez là une illustration. Par exemple, nous avons un effet de 60 décibels avec un
1047 train. Lorsque nous en rajoutons un deuxième, cela ne fait pas 120, mais nous rajoutons 3 décibels et passons à 63.

1048 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1049 Est-ce que cette réponse vous convient, Monsieur ? D'accord. Monsieur MAZZUCHELLI, par rapport à l'étude de la
1050 CUCM, pouvez-vous dire à quel moment dans le débat vous serez en mesure de produire votre analyse de cette
1051 étude ?

1052 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1053 Je crois qu'il avait été envisagé que cela se fasse à la réunion publique de clôture. Il me semble que c'est ce que nous
1054 avons convenu.

1055 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1056 Oui, c'était juste pour que cette précision soit apportée ce soir aussi.

1057 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1058 Oui, je peux confirmer que nous sommes en train de faire une sorte d'analyse critique, comme vous le faites avec
1059 notre dossier du maître d'ouvrage. Du coup, nous le faisons sur le travail que vous avez mené, bien sûr. L'objectif est
1060 de voir l'intérêt de cette proposition et ensuite de décider s'il faut la prendre en considération pour la suite, dans la
1061 décision. Il y a beaucoup de choses. Nous travaillons dessus et nous en reparlerons avant la fin de la période du
1062 débat public.

1063 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1064 Merci. Monsieur, je crois que vous vouliez la parole.

1065 **Paul BILLET**

1066 Paul BILLET, vice-président de la FNAUT. Au sujet des trains sans chauffeur, il y a des études qui ont été faites à la
1067 SNCF sur deux bébés. Sur une machine, il y avait un chauffeur et par radio on roulait à côté. J'ai vécu cette période-
1068 là. Et à l'époque du lancement du TGV, cela avait été soulevé. Et le directeur du matériel, qui était Monsieur DUPUIS,
1069 avait dit : « Niet ! Il faut un chauffeur à bord du TGV. »

1070 *Intervention hors micro*

1071 **Isabelle BARTHE, 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

- 1072 Merci pour cette contribution. Est-ce qu'il y a d'autres questions, remarques ou prises de position ? Monsieur ?
- 1073 **Gérard DAUPHIN**
- 1074 Bonsoir à tous. Je me présente, je suis Gérard DAUPHIN et je représente une association de protection de
1075 l'environnement. Par ailleurs, je suis un habitant de Fontaine. Les personnes de Chagny savent où cela se trouve. Ce
1076 n'est pas loin. Comprenez pourquoi je suis intéressé par le projet.
- 1077 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**
- 1078 Excusez-moi, pouvez-vous préciser de quelle association vous êtes le représentant ?
- 1079 **Gérard DAUPHIN**
- 1080 France Nature Environnement Bourgogne, la fédération régionale. Je crois que je l'avais écrit quand je me suis inscrit.
- 1081 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**
- 1082 Oui, mais c'est pour que tout le monde ici présent soit au courant.
- 1083 **Gérard DAUPHIN**
- 1084 J'interviens au double titre de ma qualité. J'ai lu avec attention le projet du maître d'ouvrage et en ce qui concerne
1085 l'état des lieux des enjeux environnementaux, j'ai été assez déçu. Je suis resté sur ma faim. Je trouve que c'est très
1086 descriptif. C'est intéressant, la géographie du projet, la présentation des enjeux sous tous les angles d'ailleurs de
1087 l'aspect environnemental, mais je voudrais savoir... je ne veux pas avancer quelque chose qui serait erroné. Je
1088 voudrais savoir si précisément le diagnostic environnemental qui a été réalisé dans le cadre des études préliminaires
1089 apporte plus d'informations sur les impacts du projet sur l'environnement tout au long de la ligne. C'est ma question.
- 1090 Deuxième chose. Je voudrais apporter un témoignage, peut-être de cycliste, de navigateur de plaisance. La Dheune,
1091 je ne l'ai pas connue au plus beau de son activité. La vallée de la Dheune était très industrialisée, tout au moins elle
1092 était un axe de trafic très important au moment de l'apogée du complexe de Le Creusot, Chalon-sur-Saône, avec les
1093 usines Schneider. Finalement, avec le dépôt de bilan de Schneider et la quasi-disparition d'une partie de l'activité, je
1094 ne dis pas que la vallée de la Dheune s'est endormie, mais je pense qu'elle s'est réorientée vers une activité
1095 touristique, pas prétentieuse du tout. C'est simplement le canal du Centre qui avait une finalité économique depuis le
1096 18^e siècle et l'a conservé longtemps. Aujourd'hui, nous n'y voyons plus de péniches. Ce sont des bateaux de
1097 plaisance. Ça s'est, je crois, assez développé, et je pense que cela apporte du revenu pour les personnes qui vivent
1098 et qui travaillent dans cette vallée. Et quand je dis la vallée de la Dheune, cela va de Chagny, jusqu'au-delà
1099 d'Écuisses. Cela va jusqu'à bien évidemment quasiment Le Creusot.
- 1100 Moi, je voulais attirer votre attention sur le fait que si nous développons une activité de transport de fret extrêmement
1101 important, cela contrariera un peu cette évolution touristique. J'ajoute aussi que le long du canal du Centre, le chemin
1102 de halage a été transformé en voie verte. Et je peux témoigner en tant qu'utilisateur, je suis cycliste, j'apprécie beaucoup
1103 que l'on puisse remonter jusqu'à Saint-Léger-sur-Dheune par la voie verte. Je voulais simplement apporter ce petit
1104 éclairage, dont je n'ai pas remarqué qu'il était beaucoup exprimé dans les autres ateliers thématiques. Mais je me
1105 trompe sans doute.
- 1106 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**
- 1107 Pas du tout. Vous avez raison. Ce point est effectivement un point intéressant qui a très peu émergé dans le débat.
1108 C'est un constat qui n'appelle pas nécessairement de réponse immédiate de la part du maître d'ouvrage. En
1109 revanche, sur le premier point, sur le niveau des études préliminaires et sur l'amélioration de ces études dans le cadre
1110 de l'étude d'impact, est-ce que vous pouvez apporter des précisions ?
- 1111 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 1112 Je vais rassurer Monsieur, en lui disant que la suite des études environnementales qu'il faudra mener, si le projet est
1113 poursuivi, permettra d'être beaucoup plus développé, beaucoup plus consistant sur toute cette thématique
1114 environnementale autour du projet. C'est le premier point pour rassurer Monsieur.
- 1115 Ensuite, sur le dossier du maître d'ouvrage, il a fallu préparer un dossier qui synthétise l'ensemble des éléments à
1116 présenter de toute nature, dans tous les domaines, à présenter pour le débat public. Donc, nous avons été limités. Le
1117 dossier fait 100 pages. La partie environnementale fait à peu près une vingtaine de pages. Elle représente 20 % du
1118 dossier. Et nous avons dû nous limiter parce qu'il y avait beaucoup de choses à dire et nous avons essayé de mettre

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



1119 l'essentiel, de synthétiser les éléments. Par contre, si vous souhaitez les découvrir de façon un peu plus détaillée,
1120 vous pouvez les trouver dans les études préliminaires qui sont sur le site du débat public.

1121 **Gérard DAUPHIN**

1122 J'irai voir, mais je n'avais pas noté cette source d'information. Je ne veux pas prolonger, mais je voudrais tout de
1123 même attirer l'attention sur le fait qu'il me semble ressortir, mais c'est peut-être un faux sentiment, du dossier du
1124 maître d'ouvrage que finalement dans ce débat – je ne parle pas du débat public – dans cette réflexion, dans cette
1125 appréciation de l'opportunité du projet, les aspects environnementaux ne sont pas considérés comme majeurs et que
1126 finalement on traitera le problème plus tard. Je voulais indiquer ceci. Je pense que cela mérite d'être noté.

1127 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1128 Merci pour cette appréciation. Souhaitez-vous répondre, Monsieur MAZZUCHELLI ?

1129 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1130 Oui, parce que ce n'est pas du tout l'état d'esprit du maître d'ouvrage, au contraire. Nous avons développé tout de
1131 même les différentes sensibilités qui ont été pré-identifiées dans le diagnostic. Je crois que dans notre dossier nous
1132 avons tout de même mis en avant tous ces points. Et je peux vous dire que le maître d'ouvrage porte un grand intérêt
1133 à l'environnement autour du projet au même titre que tous les aspects qu'il faut traiter. Je crois qu'autour du débat
1134 public nous avons eu l'occasion de l'exprimer à plusieurs reprises, à la fois sur les milieux humains notamment par
1135 rapport au bruit – nous savons que c'est une question importante pour les riverains –, à la fois par rapport au milieu
1136 économique agricole. C'est vrai que sur les 160 km, il y aura besoin de très peu d'emprise. Donc, l'impact foncier sera
1137 très limité. Par contre, il y a la question du raccordement, les 5 ou 6 km qu'il faudra créer. Là, c'est totalement du neuf.
1138 Puis, il y a de vraies questions par rapport au milieu agricole. Nous y sommes sensibles et il faudra que nous
1139 regardions cela de près. Je crois que je l'ai redit hier soir en réunion, puisqu'il y avait un agriculteur qui était dans la
1140 salle. Je veux que vous soyez rassurés par rapport à l'état d'esprit du maître d'ouvrage sur la prise en compte de
1141 l'environnement autour du projet.

1142 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1143 Nous vous donnons encore un peu la parole, mais Madame avait également demandé.

1144 **Gérard DAUPHIN**

1145 Je me représente. Gérard DAUPHIN, je représente FNE Bourgogne, donc Fédération de protection de
1146 l'environnement. Je ne mets pas en cause la bonne foi du maître d'ouvrage, mais il me semble néanmoins que le
1147 facteur environnemental est important dans l'appréciation, mais même au niveau de la décision. Or, le débat public
1148 doit précéder la décision. Et je regrette un peu qu'il n'y ait pas plus d'éléments d'appréciation dans ce domaine
1149 environnemental, notamment sous les aspects de biodiversité. Mais je m'arrête ici, parce que je pourrais continuer
1150 longtemps.

1151 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1152 Mais c'est un point de vue très intéressant, Monsieur. Et c'est vrai que c'est souvent une question qui revient dans les
1153 débats publics, parce qu'en effet l'étude d'impacts est réalisée juste en amont de l'enquête publique, et c'est vrai
1154 qu'au niveau du débat public, nous avons des études préliminaires qui sont beaucoup moins détaillées. En même
1155 temps, nous pouvons comprendre que le maître d'ouvrage n'investisse pas sur toutes les hypothèses que présente
1156 son projet, mais c'est une vraie question que vous posez et elle mérite d'être entendue.

1157 Madame, vous vouliez la parole ?

1158 **Claudine JOUSSELIN**

1159 Je rebondissais juste sur ce que Monsieur a dit à l'instant par rapport à l'environnement. C'est vrai, tout à l'heure, le
1160 maître d'ouvrage nous a présenté la partie électrification des voies, avec des poteaux qui montent à 6 ou 7 m de haut.
1161 Et je veux juste faire un constat. C'est que si ce projet aboutit, il faudra bien prendre conscience que notamment vers
1162 les vignes, vers Santenay, et toute la ligne qui ira jusqu'à Écuisses, jusqu'à Nevers même – je connais moins –
1163 l'aspect visuel aura un gros impact. Et à ce que j'ai compris dans d'autres débats qui ont eu lieu par le passé, la partie
1164 poteaux et électrification nécessitera le fait de couper des arbres tout autour des voies pour éviter que les arbres
1165 tombent en cas de tempête sur les câbles. Mine de rien, si ce projet aboutit, il faut être conscient que cela dénaturera
1166 tout de même le paysage. Nous aurons effectivement le bruit, mais je pense qu'au niveau des habitants qui habitent
1167 en bord de ligne et même un peu plus loin, le paysage sera différent.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1168

Isabelle BARTHE, membre de la CPDP

1169

Merci pour cette remarque. Monsieur MAZZUCHELLI, est-ce que vous souhaitez répondre ?

1170

Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau

1171

Oui, je vais répondre. Parce qu'effectivement, lorsque nous faisons des aménagements sur une voie ferrée, qui plus est quand nous faisons des installations électriques, nous allons cheminer le long de la voie ferrée et allons regarder quels sont les arbres qui pourraient être dangereux, s'ils tombent, pour les circulations ferroviaires. L'objectif est de faire en sorte que ces circulations ferroviaires se fassent en toute sécurité pour tout le monde. Et donc, parfois, il est proposé aux propriétaires, parce que nous n'avons pas la propriété de tous les arbres qui sont le long des voies ferrées, de traiter, donc de couper les arbres. Parce qu'il est de la responsabilité du propriétaire d'un arbre, s'il tombe sur une voie ferrée, de prendre en charge les conséquences. Nous anticipons un peu les choses et menons une action pour faire en sorte qu'au moment de la mise en service de la ligne il n'y ait pas d'éléments dangereux qui pourraient perturber les circulations ferroviaires.

1180

Isabelle BARTHE, membre de la CPDP

1181

Merci pour ces précisions. Est-ce qu'il y a d'autres questions, d'autres remarques ? Écoutez, merci beaucoup. Vous n'étiez pas très nombreux ce soir, mais les échanges ont été extrêmement riches. Merci pour vos contributions. Je vous rappelle qu'il y a encore des débats mobiles, c'est-à-dire des rencontres, le 22 février à Marmagne et le 23 à Mesvres. Puis, la réunion publique de clôture pour ce qui concerne ce secteur aura lieu mardi 14 mars au Creusot.

1182

1183

1184

1185

En attendant, vous pouvez contribuer par écrit sur le site internet du débat, soit par de simples contributions, soit par des questions auxquelles le maître d'ouvrage devra répondre, soit par des points de vue, soit par des cahiers d'acteur si vous êtes des collectivités ou des associations.

1186

1187

1188

Merci beaucoup et merci pour vos contributions futures. Bonne soirée.