



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

Projet de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)

DÉBAT PUBLIC

Atelier thématique :

Modernisation de la ligne VFCEA entre Nevers et Chagny, impacts sur l'environnement et effets sur le trafic Voyageurs à l'échelle régionale

VERBATIM DE L'ATELIER

Decize, le 16 janvier 2016, 18h30 à 21h30

En tribune

Commission particulière du débat public :

Ilaria CASILLO, présidente
Isabelle BARTHE, membre
Christine JEAN, membre
Marc d'AUBREBY, membre

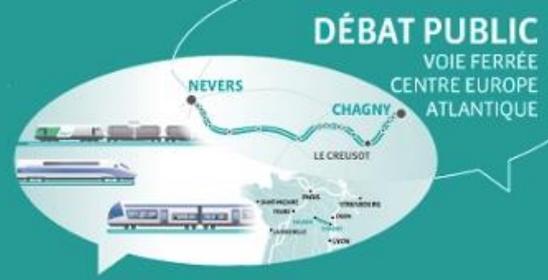
Maîtrise d'ouvrage :

Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau
Karine MAGALHAES, chargée de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté
Adeline DORBANI, directrice pôle Environnement et Développement durable, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté
Emmanuel HONORÉ, Chargée de projets Environnement Développement Durable

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1 (Début de la réunion à 18h30)

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

3 Bonsoir. Bienvenue. Merci d'être là. On va démarrer la réunion, si vous le voulez bien. Je demande à ceux qui souhaitent
4 y assister de prendre place et de se rassembler autour de la même table puisque, tout à l'heure, nous ferons deux tables
5 de travail.

6 Je présente rapidement l'objectif de la réunion de ce soir, puis je passerai le relais à Isabelle BARTHE qui l'animera. Cet
7 atelier thématique, je le rappelle, est dédié aux effets de la modernisation de la ligne de Voie Ferrée Centre Europe
8 Atlantique entre Nevers et Chagny : les effets de l'électrification, de la mise au gabarit, de l'installation du système GSMR
9 sur la ligne, sur le trafic, quels en sont les impacts effectifs, potentiels, le lien avec les questions de régénération
10 préalable ou pas de la ligne. Tout cela sera abordé ce soir, surtout à la lumière de ce qui est déjà ressorti après les deux
11 premières réunions publiques.

12 L'atelier de ce soir va se dérouler de la façon suivante. Un exposé sera fait par le maître d'ouvrage pour détailler la
13 question des effets de la modernisation : la consistance du projet, les effets sur le trafic ou sur l'amélioration du trafic en
14 termes de confort attendu. Puis, il y aura un travail par table. On fera deux tables. L'une sera thématisée sur les
15 questions d'environnement, et l'autre table sera thématisée autour des questions de l'effet sur le trafic. À vous de choisir
16 quel thème vous intéresse le plus. Ensuite, nous aurons un moment en plénière pour échanger sur le travail qui est
17 ressorti des tables, et vous aurez surtout les réponses, on l'espère, de la part du maître d'ouvrage.

18 Pour ceux qui participent pour la première fois à un débat public et en particulier à ce débat, je rappelle que la
19 Commission particulière du débat public est composée des personnes situées à ma droite et qui vont se présenter tout à
20 l'heure. Nous sommes un organisme neutre et indépendant. En effet, la Commission nationale décide et délibère des
21 débats publics et, chaque fois qu'un débat public doit avoir lieu dans une démarche de concertation selon le code de
22 l'environnement, la Commission nationale du débat public nomme une Commission particulière qui a la charge
23 d'organiser le débat. Nous ne nous prononçons pas sur le fond du projet ; nous n'avons aucun avis sur le projet. Notre
24 rôle est celui d'organiser des réunions et des ateliers comme celui-ci pour vous permettre d'être informés du projet, de
25 ses impacts, de ses caractéristiques, et surtout pour ensuite pouvoir débattre de l'opportunité du projet, c'est-à-dire si le
26 projet doit se faire, s'il est pertinent, et si c'est le cas à quel coût, dans quelles conditions, etc. Les membres présents qui
27 composent la Commission particulière vont se présenter tout à l'heure. La diapositive décrit notre manière de travailler.
28 Je rappelle que la Commission va rédiger un compte-rendu à la fin du débat public, débat qui se clôturera le 20 mars.
29 Tous les arguments se valent, c'est-à-dire que nous allons rendre compte de tout ce qui s'est dit lors du débat public. On
30 ne hiérarchise pas parmi les points de vue. Il n'y en a pas de plus importants que d'autres ; je tenais à le dire. Je vous ai
31 expliqué très rapidement la manière dont l'atelier de ce soir allait se dérouler, et vous voyez sur la diapositive les suites
32 du débat. En effet, je disais que nous allons rédiger un compte-rendu à la fin. Puis, trois mois après, fin août, le maître
33 d'ouvrage devra rendre publique sa décision, à savoir s'il continue le projet sans prendre en compte ce qui est ressortit
34 du débat public ou il modifie le projet à la lumière de tous les éléments ressortis du débat public ou, une dernière
35 hypothèse, il abandonne le projet parce que trop compliqué, trop conflictuel, etc. Bien évidemment, s'il poursuit le projet,
36 il doit indiquer les engagements pris pour répondre aux questions, avis et attentes qui ont émergé lors du débat.

37 Avant de passer la parole à Isabelle BARTHE, je précise qu'au-delà du fait d'être là ce soir, il y a plusieurs manières de
38 participer à un débat public. En effet, vous pouvez aller sur Internet poser des questions. Un outil de cartographie
39 participative vous permet également de géolocaliser vos commentaires, avis et questions sur des choses qui vous
40 inquiètent particulièrement. D'autre part, des cahiers d'acteurs sont à votre disposition. Donc, vous pouvez vous exprimer
41 de plusieurs manières et faire connaître le débat autour de vous ; c'est très important. Je passe la parole à Isabelle
42 BARTHE, mais avant, je propose aux deux autres membres de se présenter pour que les personnes sachent à qui elles
43 s'adressent.

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

45 Bonsoir. Christine JEAN. Je suis membre de cette Commission particulière du débat public, et j'ai été membre de la
46 Commission nationale du débat public par le passé. Je suis compétente sur les questions environnementales.

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

48 Marc d'AUBREBY. Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts honoraire, c'est-à-dire en retraite. J'ai travaillé
49 pendant 10 ans à coordonner ce qu'on appelle le collège Transports terrestres du ministère des Transports.

50 **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

51 Bonsoir. Isabelle BARTHE. Je suis également membre de cette Commission. J'ai une autre fonction, puisque je suis
52 également commissaire-enquêteur. L'enquête publique est à l'autre bout du processus de concertation avant la décision
53 publique sur un projet, donc c'est une fonction très complémentaire de celle du débat public. Par ailleurs, j'ai été élue
54 locale, donc je suis assez au fait des préoccupations sur les projets localement.

55 Nous proposons ce soir d'être vraiment au plus près des impacts potentiels de ce projet, impacts positifs ou négatifs sur
56 votre territoire local. Nous allons nous intéresser à la fois aux aspects environnementaux et aux aspects trafic Voyageurs.
57 Nous allons vous demander de travailler par table, et c'est la raison pour laquelle il serait intéressant que vous puissiez
58 vous regrouper par thématique :

- 59 - Les impacts sur l'environnement. Cela peut être l'environnement humain, et l'environnement au sens
60 traditionnel du terme, donc les impacts sur la faune, la flore, etc.
- 61 - Les impacts sur le trafic Voyageurs. C'est tout ce qui peut concerner vos déplacements sur cette ligne.

62 Dans un premier temps, le maître d'ouvrage ici présent, SNCF Réseau, va vous présenter le projet en une quinzaine de
63 minutes. Ensuite, nous prendrons un temps d'échanges pour vérifier s'il y a d'éventuelles questions de compréhension
64 de l'exposé. Puis, vous aurez un temps important où, à l'aide de documents qui vous seront remis, vous pourrez travailler
65 pour pouvoir poser des questions. Nous avons repéré quelques thématiques, mais vous êtes libres de poser toutes les
66 questions et de faire toutes les remarques que vous voulez au maître d'ouvrage. Pour chaque table, nous demanderons
67 qu'une personne rapporte le travail effectué collégalement, ce qui permettra de poser des questions au maître d'ouvrage
68 et d'amorcer un débat en plénière autour du travail que vous aurez effectué. Je passe la parole à Monsieur
69 MAZZUCHELLI pour la présentation du projet.

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

71 Bonsoir à tous. Je suis Laurent MAZZUCHELLI, de SNCF Réseau. Je suis directeur de projet à la direction territoriale
72 Bourgogne Franche-Comté à Dijon. Je suis accompagné de Karine.

73 **Karine MAGALHAES, chargée de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**

74 Bonsoir. Karine MAGALHAES, chargée de projet à SNCF Réseau.

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

77 Adeline DORBANI, directrice du pôle Environnement et Développement durable de SNCF Réseau Bourgogne Franche-
78 Comté.

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

80 Nous avons préparé une présentation suivant trois grandes thématiques :

- 81 - D'abord, un rappel sur le périmètre du projet, puis les principaux enjeux de cette opération.
- 82 - Ensuite, on regardera plus en détail les aménagements techniques du projet.
- 83 - La troisième partie, plus développée, concernera le diagnostic environnemental.

84 **Le périmètre et les enjeux du projet**

85 D'abord un rappel sur la consistance du projet :

- 86 - Il concerne l'électrification de la ligne existante entre Nevers et Chagny en Saône-et-Loire et représente
87 160 kilomètres ;
- 88 - Avec la création d'un raccordement de cette ligne à la ligne à grande vitesse Paris Sud-est en gare du Creusot
89 – Montceau – Montchanin TGV ;
- 90 - Et la création d'une halte d'interconnexion TGV/TER en gare du Creusot – Montceau – Montchanin TGV. Sur
91 la carte apparaît cette halte envisagée, juste en face de la gare TGV actuelle.

92 Les fonctionnalités et les enjeux du projet :

- 93 1. Pour les déplacements régionaux et interrégionaux de voyageurs, donc les TER :

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- Offrir des relations ferroviaires de bout en bout entre Tours et Dijon par cette électrification, donc des relations un peu plus confortables et surtout moins polluantes par des trains électriques
- Relier le territoire au réseau à grande vitesse par des correspondances TER et TGV. Pour ce faire, différents aménagements. Pour les relations ferroviaires de bout en bout, il faudra électrifier la ligne, mettre au gabarit un certain nombre d'ouvrages existants sur cette ligne, traiter la question des passages à niveau existants, puis installer un système moderne de télécommunication qu'on appelle GSMR. Pour relier le territoire au réseau à grande vitesse, il faudra créer cette halte d'interconnexion TER/TGV et créer un raccordement, une section de voie ferrée nouvelle, pour relier cette halte à la ligne existante.

Une cartographie rappelle les différents déplacements actuels sur le secteur de la VFCEA. Si l'on additionne tous ces chiffres de voyageurs annuels, cela représente un volume d'environ 2,5 millions de voyageurs, avec notamment un volume important sur l'axe PLM entre Dijon et Chalon-sur-Saône qui, à lui seul, représente presque 1 million de voyageurs.

Un rappel sur l'offre actuelle des TER qui circulent : 30 allers – retours (dans les deux sens confondus) ont lieu par jour de semaine entre Dijon et Nevers : 13 TER Dijon – Nevers ; 4 TER Dijon – Tours ; 13 TER reliant Montchanin à Chalon-sur-Saône.

Quels sont les effets attendus du projet sur les déplacements régionaux et interrégionaux ? Une extraction du dossier du maître d'ouvrage montre les différents effets en termes de gain de voyageurs attendus si le projet se réalise. Ce sont donc des projections issues des premières études de trafic, notamment avec :

- La combinaison de TER Centre Val de Loire et Bourgogne Franche-Comté. L'électrification permettrait des gains de correspondance intéressants pour 2 allers-retours par jour, ce qui engendrerait un potentiel de l'ordre de 6 200 voyageurs supplémentaires.
- Le déplacement du hub TER à Montchanin, du fait de la création de cette halte d'interconnexion TER/TGV, engendrerait un effet plutôt négatif de l'ordre de 1 500 voyageurs.
- L'effet le plus important concerne la liaison nouvelle entre Chalon-sur-Saône et cette halte TER qui permettrait au voyageur d'être en correspondance directe essentiellement pour Paris. Cela produirait un effet intéressant de l'ordre de 22 000 voyageurs par an.
- Le quatrième effet concerne la zone d'emplois Coriolis, située au niveau de la gare du Creusot TGV. On a estimé que créer cette halte TER au droit de cette gare générerait un potentiel de voyageurs supplémentaires de l'ordre de 8 500 voyageurs par an.

2. Pour les liaisons de voyageurs de grande distance, deux sujets :

- Le premier concerne la desserte Rhin – Rhône, donc actuellement les TGV qui circulent entre Strasbourg et Lyon et au-delà. Le raccordement en gare du Creusot – Montceau – Montchanin TGV permettrait de faire évoluer la desserte Rhin – Rhône et de capter un peu de voyageurs.
- Le deuxième concerne les évolutions du trajet entre Nantes, Tours et Lyon. C'est une option et l'on a étudié la faisabilité technique permettant à d'éventuels TGV de se raccorder sur la LN1, mais l'on n'en a pas tenu compte dans nos études de trafic. En effet, cela aurait certainement un impact sur le trafic Intercités passant actuellement par Nevers et allant vers Lyon. D'autre part, des aménagements un peu plus lourds devraient être réalisés au niveau de la gare TGV. Donc, on a juste regardé la faisabilité.

Pour les TGV Rhin – Rhône, il faudra électrifier la ligne, traiter les ouvrages, les passages à niveau, installer le système GSMR, puis réaliser ce raccordement d'environ 5 kilomètres, situé au niveau des communes de Saint-Julien et d'Ecuisses.

Les différents chiffres montrent deux effets :

- Un premier effet sur les liaisons Rhin – Rhône. Dans ces études de trafic, on a évalué le potentiel de voyageurs supplémentaires à environ 50 000 voyageurs par an.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- Le deuxième effet concerne l'effet correspondance avec la gare d'interconnexion. Le fait de faciliter cette correspondance TGV/TER permet d'évaluer un potentiel d'environ 23 000 voyageurs par an pouvant être intéressés par cette fonctionnalité.

3. Le transport de marchandises.

VFCEA représente 160 kilomètres de ligne non électrifiée. C'est un maillon qui manque sur l'axe est-ouest et l'axe Saône – Rhône. Électrifier cette section permettrait de proposer aux transporteurs une transversale complète électrifiée entre l'est et l'ouest de la France. Cela offrirait une alternative au passage par l'Ile-de-France. En effet, aujourd'hui, les trains de marchandises passent par l'Ile-de-France, un secteur très saturé, essentiellement par le trafic de voyageurs, surtout le sud de l'Ile-de-France. Cela permettrait de répondre à des besoins de transport de marchandises entre la façade atlantique et les axes Saône – Rhône. Cela permettrait surtout de contribuer au report modal de la route vers le rail, notamment par une réduction des émissions polluantes.

Les aménagements

En termes d'aménagements, on retrouve :

- L'électrification ;
- Le traitement des ouvrages lié à la mise au gabarit de l'électrification, mais ceci pour le transport de marchandises puisqu'il existe un gabarit un peu particulier, appelé le GB1, pour ce type de transport ;
- L'installation du système GSMR ;
- Le traitement des passages à niveau.

Les études de trafic et de volume ont considéré qu'à l'horizon 2025, donc dans une dizaine d'années, une base de 15 trains aller et retour par jour, dont deux trains seraient du report modal de la route vers le fer, génèrerait un volume d'environ 1,41 million de tonnes de marchandises transportées sur l'axe, dont 160 000 tonnes liées au report modal de la route vers le fer.

Après ce rappel des grands enjeux, nous allons maintenant vous présenter les différents aménagements techniques.

Karine MAGALHAES, chargée de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau

L'électrification

Pour moderniser cette ligne, on pourrait l'électrifier. Pour ce faire, il faut poser des poteaux caténaires, poser des supports et le fil de contact, comme le montre la présentation. Pour alimenter ces poteaux caténaires, donc ces fils de contact, il faut créer deux sous-stations et les raccorder au réseau de transport électrique, donc le réseau RTE.

Deux sous-stations sont projetées à ce jour sur la ligne :

- Pour la section Nevers – Decize, on utiliserait la sous-station existante située à Garchizy.
- Pour la section Decize – Etang-sur-Aroux, on créerait une sous-station qui est à ce jour projetée sur la zone de Sémelay.
- Pour la section Etang-sur-Aroux – Chagny, on créerait une sous-station qui est proposée sur le secteur de Montchanin.

À ce jour, c'est des projections, donc l'on ne connaît pas le kilométrage et le positionnement exacts de ces sous-stations. Des études complémentaires restent à mener, donc l'on connaîtra le positionnement ultérieurement.

Le montant de l'électrification est estimé à 203 millions d'euros, ce qui englobe cet aménagement-là, la création des sous-stations et le raccordement au réseau RTE ; il est important de le dire.

La mise au gabarit

Le deuxième aménagement possible sur la ligne serait la mise au gabarit : la mise au gabarit électrique et la mise au gabarit fret international pour faire passer des conteneurs de gros volume. Un schéma de principe représente la ligne avec son gabarit actuel et le gabarit projeté fret pour lequel l'on toucherait les côtés de l'ouvrage. Et, si l'on veut passer au gabarit électrique, il faudrait toucher à la hauteur de l'ouvrage. Plusieurs solutions sont proposées dans le dossier :

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- 184 - La première solution serait d'abaisser la plateforme, c'est-à-dire creuser sous la voie pour ne pas toucher
185 l'ouvrage.
- 186 - Le deuxième aménagement possible serait l'élargissement de l'ouvrage ; on creuserait un peu sous l'ouvrage.
- 187 - La troisième solution serait la reconstruction complète de l'ouvrage. Sur la ligne vers Chagny, on a surtout ce
188 type de pont voûté. Le schéma montre une reconstruction à l'emplacement identique, c'est-à-dire qu'on refait
189 les fondations de l'ouvrage et l'on remet un tablier sur cet ouvrage ou encore, comme sur la ligne Belfort –
190 Delle, l'on fait une déviation par rapport à la route.

191 Le deuxième aménagement pour la mise au gabarit se ferait au niveau du tunnel du Creusot. Sur la ligne, le tunnel fait
192 plus de 900 mètres. À ce jour, la solution proposée dans les études serait d'abaisser la plateforme ferroviaire, donc
193 creuser sous la voie et abaisser cette plateforme.

194 La mise au gabarit des ouvrages est estimée à 28 millions d'euros.

195 L'installation du GSMR

196 Le troisième aménagement possible sur cette ligne serait l'installation d'un système de communication plus performant
197 appelé GSMR. C'est un système de télécommunication dédié au ferroviaire, donc les usagers ne peuvent pas l'utiliser. Il
198 est commun à 18 pays européens et permettrait un gain de temps pour le fret lors des passages de frontière. Il
199 permettrait aussi un gain de sécurité des circulations en améliorant les communications des trains entre régulateurs et
200 conducteurs. D'autre part, la configuration de la ligne et du paysage détermineront le type de mât utilisé, soit des mâts
201 hauts soit des mâts plus courts de type rabattable.

202 Ce projet d'installation d'un système de communication moderne est estimé à 13 millions d'euros.

203 Le traitement des passages à niveau

204 Comme l'a évoqué Laurent, il sera nécessaire de traiter certains passages à niveau. 90 passages à niveau existent sur la
205 ligne. Pour des aménagements conséquents ou pour augmenter le nombre de circulations sur la ligne, on doit
206 obligatoirement faire un diagnostic Sécurité, donc analyser chaque passage à niveau et le risque vis-à-vis des
207 circulations ferroviaires, mais aussi vis-à-vis des circulations routières. En fonction de ce diagnostic, plusieurs solutions
208 seront envisagées :

- 209 - Le maintien du passage à niveau et la mise en place d'un système plus sécuritaire avec, par exemple, des
210 travaux ponctuels sur le passage à niveau.
- 211 - La suppression du passage à niveau avec la création d'un nouvel ouvrage de franchissement. L'exemple
212 montre le projet Belfort – Delle où l'on construit un remblai permettant de créer un ouvrage et une nouvelle
213 route à proximité de l'ancienne.
- 214 - La suppression pure et dure du passage à niveau avec l'aménagement d'un nouvel itinéraire.

215 Le traitement des passages à niveau est estimé à 19 millions d'euros.

216 C'était les différents aménagements possibles sur la ligne pour le projet de modernisation.

217 Le raccordement et la halte d'interconnexion

218 Laurent a précédemment évoqué la possibilité de créer un raccordement et une halte d'interconnexion TGV/TER.

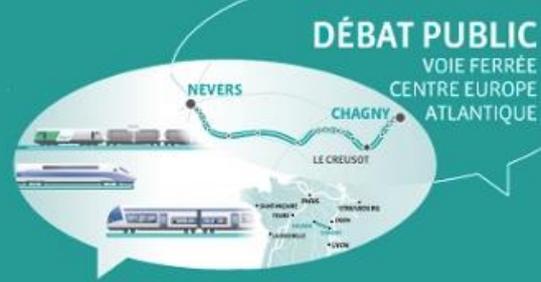
219 Pour la halte d'interconnexion, deux solutions ont été développées dans le projet :

- 220 - La première solution est une halte d'interconnexion de passage, c'est-à-dire que les trains rentrent par le sud
221 et ressortent par le nord ou à l'inverse rentrent par le nord et ressortent par le sud. Dans la diapositive
222 suivante, je vous présenterai la deuxième solution avec la halte d'interconnexion en impasse, et je vous
223 montrerai la différence. Dans le projet, deux solutions ont été développées pour le raccordement :
- 224 · Un raccordement court, raccordé au niveau de la commune d'Ecuisses, qui ferait environ 5 kilomètres,
225 avec la nécessité de créer un tunnel d'environ 800 mètres à ce niveau-là.
 - 226 · Un raccordement long, qui se raccorderait plutôt au niveau de la commune de Saint-Julien-sur-Dheune. Il
227 ne faudrait pas créer un tunnel, mais un viaduc au niveau de l'étang de Montaubry. Le raccordement
228 ferait environ 6,5 kilomètres.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

229 Pour le raccordement court et la halte de passage, l'estimation est de 279 millions d'euros. Pour le
230 raccordement long avec la halte de passage, l'estimation est de 332 millions d'euros.

231 Un schéma explique le fonctionnement et les circulations des trains. On y voit la ligne Nevers – Chagny, donc
232 la ligne existante, et la ligne à grande vitesse Paris – Lyon avec le raccordement, donc que ce soit le
233 raccordement court ou le raccordement long, ce serait la même configuration, la même circulation. Il n'y aurait
234 pas de changement. Un train TER arrivant s'arrêterait à la nouvelle halte d'interconnexion. Un TGV arrivant de
235 Paris s'arrêterait à la gare du Creusot TGV ; il y aurait correspondance entre ces deux trains, puis le TGV
236 repartirait en direction de Lyon et le TER prendrait le raccordement pour se raccorder sur la ligne classique. Un
237 TGV venant de l'est de la France prendrait, lui aussi, ce raccordement et s'insérerait directement sur la ligne à
238 grande vitesse pour aller, par exemple, en direction de Lyon. Les trains de fret prendraient toujours la même
239 section de ligne au niveau de la ligne Nevers – Chagny. Dans la présentation, on peut constater une section
240 commune, c'est-à-dire que les TGV et les TER prendraient la même voie à un moment, avant de se séparer,
241 c'est-à-dire avant d'aller sur la ligne à grande vitesse ou sur la ligne classique.

242 - La solution de raccordement court/raccordement long est présentée avec les mêmes caractéristiques que
243 précédemment, mais cette fois avec une halte d'interconnexion en impasse où les trains rentrent par le sud et
244 ressortent par le sud.

245 Pour le raccordement court avec la halte en impasse, on a une estimation de 253 millions d'euros, alors que
246 pour le raccordement long avec la halte en impasse, on est à 231 millions d'euros.

247 Donc, même configuration : ligne à grande vitesse ; ligne classique ; le raccordement et la halte
248 d'interconnexion. Le TER qui viendrait de Nevers rentrerait en gare d'interconnexion ; correspondance avec le
249 TGV qui vient en direction de Paris ; les deux trains repartiraient ; le TGV venant de l'est de la France prendrait
250 le raccordement et s'insérerait au niveau de la ligne à grande vitesse ; les trains frets passeraient toujours sur
251 la ligne classique Nevers – Chagny. Vous avez constaté que les flux étaient distincts, donc le raccordement
252 permettrait au TGV de s'insérer et un petit raccordement permettrait au TER de s'insérer au niveau de la halte
253 d'interconnexion.

254 Je cède la parole à Adeline pour vous présenter la partie environnementale.

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

257 Concernant la démarche environnementale, il faut savoir que SNCF Réseau, en tant que maître d'ouvrage, s'attache à
258 prendre en compte l'environnement tout au long de ses projets de modernisation. Identifier les enjeux environnements le
259 plus en amont possible, c'est des coûts évités, c'est un cadre réglementaire complexe respecté et c'est aussi un projet
260 mieux intégré dans son environnement. Les études environnementales que nous conduisons généralement alimentent
261 les études techniques, et les études techniques alimentent la suite des études environnementales, et ainsi de suite de
262 manière continue. Il faut savoir que nos études sont de plus en plus précises, qu'il s'agisse des études techniques ou des
263 études environnementales.

264 L'évaluation environnementale d'un projet ferroviaire prend en compte plusieurs enjeux :

- 265 - Le milieu humain : le cadre de vie, les risques naturels et les risques technologiques, le paysage et la santé.
- 266 - Le milieu physique : tout ce qui concerne la géologie, le climat, le réseau hydrographique et les rivières.
- 267 - Le milieu naturel, comme la biodiversité.
- 268 - Certains enjeux pris en compte dans nos études sont à cheval sur ces trois domaines ; je pense notamment à
269 l'agriculture qui comprend un peu du milieu humain, un peu du milieu naturel et un peu du milieu physique.

270 Les études préliminaires du projet VFCEA comprenaient un diagnostic environnemental qui a permis de faire une
271 première cartographie des enjeux situés à proximité de la ligne. Ces enjeux devront être affinés par la suite, à l'issue du
272 débat public, en fonction aussi de la décision que le maître d'ouvrage prendra sur le projet. Sur le périmètre de la ligne
273 Nevers – Chagny, pour faciliter l'identification des enjeux, nous avons considéré 5 entités géographiques : la Vallée de la
274 Loire, le massif du Morvan, la montagne autunoise, l'ancien bassin minier du côté du Creusot et la vallée de la Dheune.

275 Aujourd'hui, nous allons nous intéresser à la Vallée de la Loire, notamment entre les secteurs de Imphy et Cercy. Sur ce
276 secteur, la ligne ferroviaire existante électrifiée traverse plusieurs bourgs de taille variable ; on peut citer Imphy,

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

277 Sauvigny-le-Bois, Béard, Saint-Léger-des-Vignes, Decize et Cercy. La ligne a été ouverte à l'exploitation en 1866, donc il
278 faut bien comprendre qu'autour de cette ligne les bourgs se sont développés. La plupart du temps, la ligne traverse les
279 centres-bourgs, donc la maîtrise du niveau de bruit ferroviaire au droit des secteurs habités sera un enjeu important à
280 prendre en compte dans le projet VFCEA. La ligne traverse aussi des secteurs industriels puisque, là encore, le
281 ferroviaire et le secteur industriel peuvent être intimement liés. Certaines installations à proximité de la ligne sont
282 classées pour la protection de l'environnement ; en général, c'est des silos. On a aussi certaines activités industrielles
283 comme nous le verrons après. Sur la carte présentée ici, que vous retrouverez aussi dans le dossier du maître d'ouvrage,
284 vous retrouverez les ouvrages et les passages à niveau de la ligne existante susceptibles d'être modifiés, comme
285 présenté par Karine précédemment.

286 Les enjeux de la Vallée de la Loire

287 Concernant les enjeux du milieu naturel, on parle ici de la Vallée de la Loire et ce n'est pas n'importe quel milieu. C'est un
288 milieu naturel particulier puisque le fleuve structure le paysage, favorise une grande diversité et de grands contrastes
289 environnementaux avec des bois, de grandes clairières de champs ouverts et des paysages de plaines alluviales qui se
290 succèdent d'est en ouest, et surtout à de faibles altitudes. La ligne longe la Loire et les affluents de la Loire dans des
291 secteurs qui sont parfois situés en zone inondable. Cette section de ligne juste avant Cercy concentre de nombreux
292 enjeux environnementaux en lien notamment avec le site Natura 2000 qui s'appelle la Vallée de la Loire entre Imphy et
293 Decize ou encore des zones particulières à enjeu floristique et faunistique. Les bords de Loire et les affluents de la Loire
294 constituent des milieux humides remarquables avec une forte sensibilité environnementale, un intérêt fort, avec des axes
295 de déplacement pour la faune clairement identifiés (ce sont les flèches bleues et noires sur la carte). Ces axes de
296 déplacement sont notamment identifiés dans un document qui s'appelle le schéma régional de cohérence écologique (le
297 SRCE), qui a été adopté dernièrement en Bourgogne Franche-Comté.

298 S'agissant de la préservation de la ressource en eau, qui est aussi un enjeu à prendre en compte dans le cadre de notre
299 projet, la ligne traverse des périmètres de protection de captage, notamment à Sougy-sur-Loire et à Imphy. Donc, ce sera
300 aussi un paramètre à prendre en compte.

301 Zoom sur les secteurs urbanisés principaux :

- 302 - À Imphy, nous avons des enjeux patrimoniaux, mais aussi des enjeux industriels. Il faut savoir que la ligne
303 traverse le village et passe à proximité du site SEVESO seuil bas d'ArcelorMittal. Lorsqu'on longe un site
304 SEVESO, l'exploitant de ce site met en place les dispositions pour prévenir et mieux gérer les accidents
305 majeurs. SNCF Réseau est en relation dès aujourd'hui avec les exploitants de ces sites SEVESO pour intégrer
306 des mesures spécifiques de protection des biens et des personnes qui circulent sur la ligne. Par exemple, en
307 cas d'incident ou d'accident sur le site, on est tout de suite prévenu et l'on arrête les circulations en amont. La
308 ligne, à Imphy, est ponctuellement très proche de la Loire. Je parlais d'enjeux par rapport aux inondations ;
309 c'est le cas à Imphy. Puis, il ne faut pas oublier le bruit et la prise en compte du patrimoine historique.
- 310 - Passons maintenant à Decize où nous sommes ce soir. Là encore, il y a une ligne qui traverse le bourg, donc
311 des enjeux de bruit, mais Decize a une particularité : l'aspect patrimonial. En effet, Decize a un site patrimonial
312 qui regroupe environ sept monuments historiques. Il s'agira donc, en premier lieu, de vérifier si nos nouvelles
313 installations, dont parlait Karine, auront un impact significatif sur ces périmètres de protection. Si c'est le cas, il
314 faudra trouver les modalités de mise en œuvre des aménagements compatibles avec les dispositions
315 réglementaires.
- 316 - Passons à Cercy. On retrouve les enjeux de bruit, la préservation du cadre de vie et la limitation des emprises
317 nécessaires aux aménagements d'ouvrages d'art ou de passages à niveau. Ici, la ligne traverse beaucoup
318 moins de secteurs urbanisés. Par contre, elle traverse les secteurs agricoles qui sont aussi un enjeu à prendre
319 en compte.

320 Le projet dans le paysage

321 Sur la ligne vers Chagny (à gauche de la diapositive), entre Imphy et Decize, les paysages sont parfois très ouverts et il
322 est difficile de se représenter les caténaires en termes d'impact paysager. Un exemple (sur la droite de la diapositive)
323 montre une ligne électrifiée, avec la même configuration de paysage ouvert et au droit d'un passage à niveau ; c'est la
324 ligne qui va de Dijon à Saint-Amour en Franche-Comté. Cela permet de voir ce que donnent des poteaux pour caténaires
325 et les caténaires dans le paysage.

326 Une autre installation : les sous-stations pour alimenter la ligne en électricité. Il faut savoir que les sous-stations, en
327 termes d'emprise au sol, c'est environ 100 mètres par 100 mètres. Par contre, il faut aussi prendre en compte que pour

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

328 entretenir et intervenir sur la sous-station, nous devons construire ou du moins utiliser un accès routier. La diapositive
329 montre l'exemple de la sous-station d'Héricourt qui est a été construite dans le cadre de la ligne à grande vitesse Rhin –
330 Rhône. Lorsqu'on envisage ces installations, le premier critère est d'être près du réseau d'alimentation électrique RTE
331 dont on voit les deux grands pylônes. Ensuite, on évite d'être à proximité des habitations autant que faire se peut. Et,
332 pour ce qui est du milieu naturel, les emplacements évitent aussi les secteurs à enjeux principaux.

333 Pour ce qui est du GSMR, le système de communication qui permet une meilleure exploitation, l'exemple montre la ligne
334 à grande vitesse Rhin – Rhône. Sur la diapositive, vous ne la voyez pas parce que, de gauche à droite, elle est en déblai,
335 donc parfaitement intégrée dans le paysage. Sur l'extrême droite, on voit un rétablissement routier avec un ouvrage d'art
336 que l'on devine près de l'alignement d'arbres et qui permet de franchir la ligne. Près de la flèche bleue, on voit un mât de
337 GSMR de 30 mètres de haut avec des installations techniques au pied, et la route permettant d'accéder aux installations
338 pour les maintenir. En termes d'insertion paysagère, l'on voit donc ici un exemple de ce qu'il y a de plus marquant dans le
339 paysage, puisque le mât GSMR est en milieu ouvert.

340 Le bruit

341 Il faut parler de phénomène physique pour commencer. Le bruit est dû à une variation de pression atmosphérique qui se
342 propage de la source de bruit jusqu'au récepteur qui capte le bruit. L'unité de mesure physique est le décibel (dB) ; c'est
343 une échelle que l'on dit logarithmique. Je ne vais pas rentrer dans les détails mathématiques, mais il faut retenir que cette
344 unité ne mesure pas la gêne perçue par l'être humain. Donc, pour caractériser cette gêne, on utilise une autre mesure qui
345 est aussi logarithmique, c'est de décibel dB (A), donc adapté. Avec cette mesure, il s'agit de donner plus de poids aux
346 fréquences les mieux perçues par l'oreille humaine, et donc de réduire les fréquences moins bien perçues par l'oreille
347 humaine ; cela permet de majorer la gêne que perçoit l'être humain.

348 La diapositive montre des échelles de bruit pour avoir des références à l'esprit. Par exemple, un train fret passant à
349 100 kilomètres/heure génère un bruit de 80 dB (A) à une distance de 25 mètres de la ligne. Cependant, ces données sont
350 indicatives parce que le bruit peut être modifié par plusieurs paramètres : la topographie notamment est un paramètre
351 très important à prendre en compte, ainsi que les bâtiments qui peuvent faire écran pour d'autres bâtiments situés
352 derrière eux. La météo est aussi une chose importante à prendre en compte ; elle est normée, et l'on ne prend pas des
353 mesures de bruit n'importe quand. La nature du sol entre la voie ferroviaire et les habitations peut aussi être un facteur de
354 diminution ou d'augmentation du bruit.

355 Quand on parle de bruit, on parle évidemment aussi d'impact sur la santé humaine. Qui dit « impact sur la santé
356 humaine » dit « réglementation pour protéger les populations susceptibles d'être exposées à des niveaux de bruit ». La
357 réglementation a été développée pour réduire l'exposition des riverains proches des infrastructures de transport ; cela
358 concerne le routier et le ferroviaire. Il faut savoir que, depuis 1978, beaucoup de réglementations successives ont précisé
359 les obligations d'un maître d'ouvrage lorsqu'il construit une infrastructure. Cette réglementation quantifie aussi les
360 niveaux de bruit et les seuils admissibles de ceux qui ne sont pas admissibles. Pour ce faire, le code de l'environnement
361 s'intéresse à deux périodes de temps, et en développant les notions de bruit, on reviendra souvent sur ces notions-là :
362 6 h – 22 h (la période de jour) et 22 h – 6 h (la période de nuit). Bien entendu, les seuils admissibles de jour sont, en
363 général, plus élevés que les seuils admissibles de nuit. L'infrastructure de transport ne doit pas générer un niveau sonore
364 moyen au-delà des seuils réglementaires sur cette période-là.

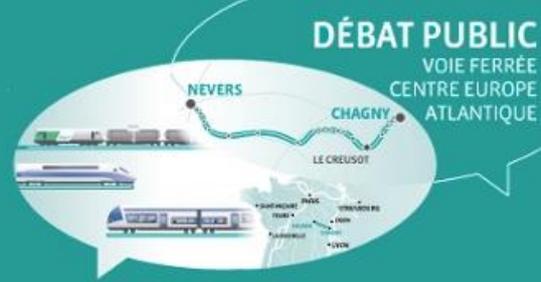
365 Comment s'y prend-on ? Il faut savoir que SNCF Réseau, en tant que maître d'ouvrage, a une obligation de résultat vis-
366 à-vis de la réglementation, c'est-à-dire qu'on doit obtenir des niveaux de seuils en dessous des seuils réglementaires. On
367 procède toujours de la même manière pour nos travaux de modernisation :

- 368 - En première étape, on fait toujours un relevé de l'ambiance sonore actuelle, car selon la proximité d'une
369 habitation de l'autoroute ou du calme, la perception du bruit sera différente pour un même train qui passe.
- 370 - La deuxième étape : sur la base des hypothèses de trafic, notamment les études socioéconomiques, on
371 modélise le bruit. C'est un phénomène qui se calcule et se modélise très bien, donc l'on peut projeter ce que
372 sera le niveau sonore aux abords des voies en fonction des circulations supplémentaires prévues.
- 373 - Cela donne une cartographie où l'on identifie, dans une troisième étape, les zones en dépassement par rapport
374 au seuil réglementaire. Dans ces zones, on aura un certain nombre de bâtiments et, donc, avec ces
375 cartographies, on identifiera les mesures d'atténuation du bruit les mieux adaptées au contexte particulier des
376 habitations, des établissements scolaires ou des établissements hospitaliers. Ce n'est pas SNCF Réseau qui
377 détermine quel ouvrage devra être mis en place, mais des experts-acousticiens sur lesquels l'on s'appuie.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

378 - Pour la quatrième étape, une fois les mesures d'atténuation du bruit les mieux adaptées déterminées, on les
379 met en œuvre à nos frais.

380 - Puis, au moment de la mise en exploitation, une fois que les travaux ont été réalisés et que les trains circulent,
381 on vérifie la conformité des dispositifs mis en place.

382 Vous allez me demander des merlons acoustiques, des murs antibruit et des isolations de façades qui sont effectivement
383 des mesures d'atténuation du bruit, mais ce sera étudié cas par cas, en fonction des études acoustiques que nous allons
384 conduire tel que je vous l'ai présenté. Ces solutions seront à mettre en œuvre en fonction de la nature du projet, c'est-à-
385 dire si l'on est plutôt en construction nouvelle ou en modernisation d'une ligne existante. Sur une ligne existante, nous
386 avons certaines contraintes comme, par exemple, des bâtiments qui seraient situés à côté d'une ligne et qui ne
387 permettraient pas de créer un merlon acoustique, le nombre d'habitations à protéger, le fait d'être situé en site urbain
388 dense ou en habitat isolé ; des contraintes aussi de place disponible si l'on est au droit d'un passage à niveau et de
389 nature des bâtiments.

390 Le milieu naturel

391 Dernier enjeu important, le milieu naturel. Celui-ci se conçoit dans sa globalité. Il faut savoir que la lutte contre le
392 phénomène d'érosion de la biodiversité est aujourd'hui une priorité nationale ; cela ne concerne pas uniquement SNCF
393 Réseau, mais cela nous concerne tous. Les activités humaines sont souvent à l'origine de la fragmentation des habitats
394 naturels. Donc les espèces ont de plus en plus de difficultés pour trouver des lieux pour s'abriter, se nourrir, se
395 reproduire, et elles ont aussi de plus en plus de difficultés pour se déplacer d'un endroit à l'autre, alors qu'elles doivent
396 parfois leur survie et leur développement à ces déplacements.

397 Dans le cadre de nos grands projets, en tant que maître d'ouvrage, on ne doit pas détériorer les grandes continuités
398 écologiques repérées dans le SRCE (schéma régional de cohérence écologique). L'approche du milieu naturel se fait
399 aujourd'hui vraiment dans la globalité. Ce n'est pas uniquement : « On va sauver les grenouilles », mais l'on va sauver
400 les grenouilles, regarder où elles habitent, où elles se déplacent pour dormir en hiver et où elles se déplacent au
401 printemps pour se reproduire. C'est vraiment cette approche globale que l'on prend en compte et qui est soutenue par la
402 doctrine ERC. Cette doctrine est inscrite dans la réglementation. Elle est simple :

403 - En priorité, c'est *Eviter* de générer des impacts autant que faire se peut. Quand on construit une nouvelle
404 infrastructure, il faut éviter, essayer d'éviter les impacts les plus importants.

405 - Ensuite, *Réduire* les impacts qu'on générerait quand même en appliquant notamment des mesures
406 d'accompagnement ou des mesures de précaution.

407 - Puis, s'il demeure des impacts résiduels, il faut les quantifier et mettre en œuvre des œuvres des mesures de
408 *Compensation*. La compensation est aussi un critère important à prendre en compte. En quoi consiste-t-elle ?
409 C'est trouver des sites et des milieux naturels équivalents à ceux impactés par le projet, et d'en améliorer la
410 fonctionnalité écologique. Il faut savoir que ces zones sont assorties d'une durée de suivi relativement
411 importante, a minima 20 ans à 25 ans, et que cela nécessite donc du foncier supplémentaire par rapport au
412 projet.

413 Voilà pour cette présentation sur l'environnement. Je cède la parole à Laurent.

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

415 Pour finir cette présentation du projet, un point rapide sur le calendrier, notamment par rapport au débat public en cours
416 et à la décision que devra prendre le maître d'ouvrage à l'issue du débat public. Le projet sera-t-il continué selon ce qui a
417 été présenté ? Est-il adapté ? S'arrête-t-il ? On ne le sait pas encore aujourd'hui. Un travail reste à mener avec des
418 études plus détaillées, notamment pour préparer l'enquête publique. Une fois que l'enquête publique se sera déroulée,
419 on aura les autorisations administratives pour poursuivre le projet et l'on engagera des études encore plus détaillées, des
420 études de projet pour préparer le démarrage des travaux, son ordonnancement, de manière à ce que tout se déroule de
421 façon enchaînée. Donc, quand on regarde les différents temps entre la fin du débat, la décision du maître d'ouvrage et un
422 début de travaux, on peut aujourd'hui imaginer qu'il faudra encore de trois à cinq ans avant de démarrer les premiers
423 travaux.

424 En parallèle, les avancées sur la thématique environnementale. Aujourd'hui, on a fait le diagnostic pour identifier les
425 principaux enjeux. Ensuite, il faudra faire une étude d'impacts au moment des études préalables, puis définir les mesures
426 à prendre. Ensuite, il faudra travailler sur la conception des aménagements en parallèle des études techniques. En phase

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

427 de travail, il faudra suivre tout ce qui a été préparé pour le bon déroulement du chantier. Au moment de l'exploitation, il
428 faudra veiller à ces mesures environnementales, notamment vis-à-vis de la maintenance de l'ouvrage construit.

429 Je vous remercie de votre écoute.

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

431 Merci pour cette présentation. On a pris beaucoup de temps, mais c'était important. Cette présentation a permis d'entrer
432 dans le détail des éléments du projet, en particulier beaucoup d'éléments sur les impacts possibles sur le paysage et sur
433 la biodiversité.

434 Avant de passer au travail par table, avez-vous d'éventuelles questions de compréhension concernant cette présentation
435 ou des questions destinées à la Commission sur la façon dont nous travaillons ce soir ? Cependant, il n'est pas encore
436 temps d'engager le débat qui se déroulera après le travail par table. Ce travail permettra notamment au maître d'ouvrage
437 de nourrir finement sa compréhension des enjeux du projet. C'est vraiment un travail sur lequel nous attendons beaucoup
438 de votre participation parce qu'en tant qu'habitants, élus locaux ou résidents, vous êtes forcément les experts de votre
439 territoire, et c'est en ce sens que nous allons attendre de votre contribution ce soir. Donc, dans un premier temps, y a-t-il
440 des questions de compréhension de la présentation ? Monsieur. Un micro va circuler dans la salle. Merci de bien vouloir
441 vous présenter pour avoir ensuite une transcription des propos tenus.

442

Question/Réponses

443 **Michel de BEAUMESNIL, Montambert**

444 Monsieur de BEAUMESNIL. Vous avez donné un certain nombre de coûts, celui du tracé de connexion court, celui de la
445 connexion longue, mais vous n'en avez pas donné d'autres. J'espère que ce n'est pas volontaire parce que j'ai peur qu'ils
446 nous fassent bondir, comme le coût de l'étude d'impacts, le coût de l'ensemble du dossier environnemental, ainsi que la
447 surface à compenser puisque vous enlèverez du territoire agricole pour faire le tracé de connexion, donc vous aurez une
448 obligation de compensation.

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

450 La question s'adresse au maître d'ouvrage. Je rappelle que le maître d'ouvrage et la Commission sont deux entités
451 distinctes. Monsieur MAZZUCHELLI, avez-vous des éléments à ce sujet ?

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

453 Oui. Je rappelle que les coûts sont issus des études préliminaires et que l'étude d'impact environnemental n'a pas encore
454 été faite. C'est un projet qui intègre une première estimation du coût du projet tel qu'on vous l'a un peu décomposé
455 (l'électrification, le GSMR, les ouvrages, etc.), et elle intègre les études prévues pour un montant d'environ 22 millions
456 d'euros, de mémoire. Dans ces études, un certain nombre de choses reste à faire. L'étude d'impact qui définira les
457 mesures environnementales à prendre se fera ultérieurement.

458 **Michel de BEAUMESNIL, Montambert**

459 C'est toujours la même chose, Monsieur. Sur ce point environnemental, on ne peut pas obtenir de réponse. Vous avez
460 déjà fait des coûts prévisibles des travaux et je ne comprends pas pourquoi, sur ce point-là, que ce soit de votre part ou
461 des autres, on ne peut jamais obtenir les réponses au départ. On s'aperçoit ensuite que c'est parce que le coût de ces
462 études environnementales est disproportionné.

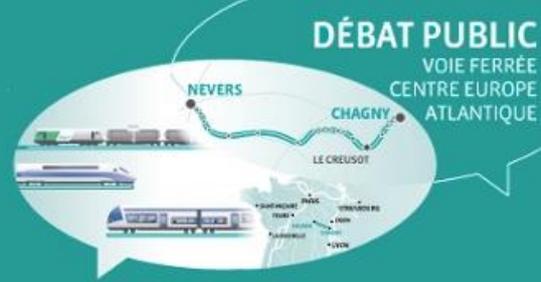
463 **Adeline DORBANI, directrice pôle Environnement et Développement durable, direction territoriale Bourgogne
464 Franche-Comté**

465 Sur les études environnementales, en tant que maître d'ouvrage, on répond à une réglementation. En tant que maître
466 d'ouvrage, cette réglementation s'impose à nous, donc nous devons mener une étude d'impact. Par contre, au stade du
467 débat public, il est trop tôt. On a les enjeux et on est là aujourd'hui pour discuter de ces enjeux repérés. On les a repérés
468 à grande échelle et, au fur et à mesure, on les verra vraiment dans le détail. Si, à ce stade, on devait mener une étude
469 d'impact, on devrait faire une étude d'impact sur l'ensemble des scénarios préétablis. Cette étude d'impact, on la mènera
470 donc après.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

471 Aujourd'hui, on partage les enjeux. Vous connaissez votre territoire. Partagez-vous les enjeux que nous avons repérés ?
472 Doit-on les compléter pour ensuite évaluer quel sera l'impact de nos infrastructures et de nos aménagements sur ces
473 enjeux-là ? Il n'y aura des mesures de compensation qu'à partir du moment où il y aura des impacts significatifs sur ces
474 enjeux-là. Aujourd'hui, nous n'en sommes pas à ce stade. On n'a pas quantifié les impacts, donc on n'a pas quantifié les
475 mesures de compensation. La compensation agricole est, en effet, quelque chose d'important, mais il n'y a pas que celle-
476 ci. Lorsqu'on fera du défrichement pour le raccordement, il y aura de la compensation forestière, de la compensation de
477 milieu naturel, de la compensation de loi sur l'eau ; il y aura énormément de compensations. Mais, avant tout, dans nos
478 études techniques, il faut avoir cette démarche d'évitement et de réduction des impacts. Ce n'est qu'à ce compte-là qu'on
479 réduira ensuite le coût de la compensation. Oui, ce sont des études, donc il y aura un coût au même titre qu'il y a des
480 coûts pour la sécurité.

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

482 Merci. Monsieur, par rapport à votre interrogation, voire votre agacement, je peux préciser que le stade du débat public
483 est effectivement en amont d'un projet. C'est aussi la raison pour laquelle, ce soir, nous vous demandons de faire un
484 travail par table. En effet, vous avez certainement des interrogations, voire des inquiétudes ou des points de vigilance à
485 faire remonter au maître d'ouvrage. Ce travail va nourrir sa réflexion avant sa décision de poursuivre le projet et,
486 éventuellement, de décider de faire ou de ne pas faire tel ou tel aménagement initialement envisagé. Voilà tout l'intérêt
487 de ce travail en atelier ce soir.

488 Monsieur, vous souhaitez poser une question.

489 **Alain LASSUS, maire de Decize**

490 Alain LASSUS, maire de Decize. Je n'ai pas de question, mais il est 20 h et l'on a déjà fait une heure et demie de
491 réunion. Je veux bien travailler sur table, mais des voisins m'ont dit qu'ils allaient partir dans une heure. À un moment, il
492 faut faire des choix. Je pense qu'on a eu une explication longue. Si l'on travaille maintenant pendant une heure sur table
493 et si l'on rend ensuite compte du travail réalisé, on finira à 22 h 30.

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

495 Non. Je pense qu'on va limiter le temps. Puisqu'il n'y a que deux tables, nous proposons à chaque table de travailler
496 pendant une demi-heure. Je vais vous en expliquer le fonctionnement. Merci, Monsieur, pour votre vigilance.
497 Effectivement, le temps de présentation du maître d'ouvrage a été un peu long, mais il était important de rentrer dans ces
498 détails. Je vous propose maintenant de vous répartir en deux tables, qui vont travailler :

- 499 - L'une sur les effets du projet sur l'environnement, donc l'environnement tel que cela vous a été indiqué au sens
500 de paysage, biodiversité, eau, air, sol, climat, etc., mais aussi le bruit, les impacts sur la circulation en cas de
501 suppression de passage à niveau, les ondes électromagnétiques, etc.
- 502 - L'autre sur les effets de la modernisation par rapport au trafic voyageurs, c'est-à-dire la question du maintien
503 ou de la suppression des gares existantes ou des arrêts, la question de la qualité des services, la fiabilité des
504 temps de transport, la fréquence des trains, le prix des billets, etc.

505 Nous avons listé quelques questions thématiques, mais qui ne sont bien évidemment pas limitatives. À chaque table est
506 distribuée une carte générale du projet, la carte détaillée de la section entre Nevers et Cercy-la-Tour et une carte qui
507 synthétise les enjeux environnementaux du projet. Nous demandons à chaque table de faire la liste des questions, des
508 inquiétudes, des points de vigilance que vous souhaitez adresser au maître d'ouvrage pour chacune de ces deux
509 thématiques. Donc, chaque table va nous dire sur quoi elle souhaite travailler. Ensuite, nous vous demanderons de faire
510 la liste des questions, des interrogations et des remarques que vous souhaitez faire remonter au maître d'ouvrage sur
511 ces deux thématiques, puis la question de l'amélioration que vous attendez du projet par rapport à ces questions. Est-ce
512 clair ?

513 Monsieur, vous voulez prendre la parole.

514 **Noël FUMAT, La Machine**

515 Merci. Noël FUMAT. Pour moi, c'est comme un débat technique. Je pensais qu'on aurait un débat sur ce que cela
516 pourrait amener dans cette région dans l'intérêt économique, social et politique. Le point de vue économique est
517 important. D'autre part, on parle beaucoup de la COP21 et l'on est obligé de constater des contradictions.

518 **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

519 Cela fait partie des questions que vous avez la légitimité de poser dans le cadre de ces ateliers.

520 **Noël FUMAT, La Machine**

521 Je ne vais pas rester longtemps. Je pensais qu'on était dans le cadre de la COP21, et je pensais qu'on allait parler aussi
522 du fret de marchandises qu'il faudrait mettre davantage en modal, d'ailleurs vous en avez parlé dans votre exposé. Je
523 suis pour une chose : qu'on élimine le maximum de camions sur les routes ; c'est l'intérêt que je vois.

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

525 Monsieur, c'est très bien. Si vous voulez bien poser ces questions dans le cadre du travail par table, cela permettra de
526 synthétiser les éléments.

527 **Noël FUMAT, La Machine**

528 Mais là, c'est très technique.

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

530 Non. On attend que vous nous expliquiez ce que vous attendez de ce projet et, a contrario, les craintes qu'il peut
531 apporter sur votre territoire. La présentation du maître d'ouvrage était un peu technique pour vous apporter des éléments.
532 Le travail qu'on vous demande vous paraît-il clair ? On peut le limiter à une demi-heure ou à 20 minutes si vous avez des
533 impératifs horaires, mais ce serait intéressant. Parmi vous, des personnes ont certainement des questions ou des
534 remarques précises concernant votre propre secteur, ceci à l'aide des cartes disposées sur les tables. Par exemple,
535 j'imagine que la suppression de certains passages à niveau peut poser des questions, ainsi que la question de l'impact
536 paysager, de l'électrification et des choses comme celles-là.

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

538 Dans le cadre de cet atelier, comme dans n'importe quel autre atelier du débat public, on vous propose la thématique
539 parce qu'on a abordé ces questions de caractère général que Monsieur a évoquées. Maintenant, c'est le moment
540 d'exprimer vraiment tout point de vue, toute interrogation, même si cela ne rentre pas parfaitement dans la thématique de
541 la table. C'est l'occasion de dire ce que vous venez de dire, donc profitez de ce moment. Si, pour vous, la question du
542 développement territorial et du fret est liée à la modernisation, vous pouvez l'amener autour de la table et l'on en débattrait
543 tout à l'heure ; vous pouvez en être certain.

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

545 Cette table souhaite travailler sur la thématique de l'impact sur le trafic Voyageurs, donc les personnes qui souhaitent
546 travailler sur cette thématique rejoignent cette table. L'autre table va traiter des impacts environnementaux, c'est-à-dire à
547 la fois la question des impacts sur le paysage, sur la biodiversité, etc., mais également la question du bruit, des
548 circulations, des accès et des itinéraires, des suppressions éventuelles des passages à niveau, des ondes
549 électromagnétiques, etc. Ces questions ne sont pas limitatives, bien évidemment. Je vois que l'impact de la
550 modernisation sur le trafic Voyageurs intéresse plus de monde, mais c'est le jeu du débat public. Nous demandons qu'à
551 chaque table une personne prenne des notes pour rapporter ce que vous aurez dit. Dans un deuxième temps, vous
552 présenterez ces éléments sous forme de remarques ou d'interrogations au maître d'ouvrage. La commande est-elle
553 claire pour tout le monde ? Dans ce cas, on vous laisse quelques instants pour prendre connaissance des documents qui
554 sont devant vous et vous mettre au travail.

555 **Restitution de la table 1 concernant les impacts sur l'environnement**

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

557 On va donner la parole à la salle et commencer par la table *Environnement*. Qui, parmi vous, restitue votre travail ?
558 Monsieur ?

559 D'abord, un point de méthode. Si les points que vous signalez sont consensuels, il n'y a qu'une seule prise de parole. S'il
560 y a des divergences entre vous, il faudrait faire état de toutes les approches relevées. On vous écoute.

561 **Gilbert CHAMPAGNE, Dornes, rapporteur de la table 1**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

562 Merci. La première réflexion :

563 - L'importance du bruit généré par rapport à l'existant. Doit-on s'attendre à un bruit supérieur qu'actuellement ?

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

565 Si vous le voulez bien, faites état de l'ensemble des réflexions. On prend des notes, puis le maître d'ouvrage répondra point par point.

567 **Gilbert CHAMPAGNE, Dornes, rapporteur de la table 1**

568 Ensuite :

569 - La largeur d'emprise pendant la durée des travaux, à la fin des travaux et par rapport à aujourd'hui.

570 - Le temps d'aménagement pour, par exemple, un tronçon d'un kilomètre. Combien de temps cela prendra-t-il ?

571 - La circulation des trains pendant les travaux. Comment cela se passera-t-il ? Y aura-t-il une interruption ?

572 - Les compensations par rapport aux terrains agricoles amputées. Comment cela se passera-t-il ? Y aura-t-il une indemnisation ou donnera-t-on des terres agricoles à d'autres endroits ? Ce qui poserait des problèmes.

574 - Concernant l'entretien des mâts GSM, des routes seront-elles créées ? Et l'entretien des routes ? Qui en supportera les coûts ? Est-ce les communes ? Les départements ?

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

577 Ce serait des voiries de travaux et d'entretien des mâts GSM ? C'est cela ?

578 **Gilbert CHAMPAGNE, Dornes, rapporteur de la table 1**

579 Oui, pendant les travaux et après les travaux.

580 - La nuisance de la ligne électrifiée en matière d'ondes électriques par rapport aux hommes et aux animaux. On a des animaux le long des lignes et des habitations, donc y aura-t-il un décalage des clôtures ? Des maisons disparaîtront-elles ?

583 - Y aura-t-il des modifications des cours d'eau ?

584 - Sur le schéma, on parle des principales continuités écologiques, aquatiques et terrestres avec de petites flèches. Est-ce que cela apparaît dans le nouveau projet ou cela existe-t-il déjà ? Et que fait-on aujourd'hui par rapport à cela ?

587 C'était toutes les questions.

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

589 Merci beaucoup. C'est très riche et c'est un travail extrêmement intéressant. Vous avez été productifs. Je propose de donner la parole à l'autre table, puis le maître d'ouvrage vous répondra point par point. Ensuite, on pourra entamer un débat conclusif. La table sur les trafics Voyageurs, qui est votre rapporteur ? Monsieur, on vous écoute.

592 **Restitution de la table 2 concernant les effets sur le trafic Voyageurs à l'échelle régionale**

593 **Alain CHATELIN, Decize, rapporteur de la table 2**

594 - L'électrification pour avoir plus de fret sur les voies.

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

596 Voulez-vous préciser ? Votre souhait est-il que l'électrification génère plus de fret ? Est-ce un souhait que vous émettez ?

597 **Alain CHATELIN, Decize, rapporteur de la table 2**

598 Oui.

599 - Transférer du fret de la route.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

601 Du report modal ; c'est cela ? D'accord.

602 **Alain CHATELIN, Decize, rapporteur de la table 2**

- 603 - Avec l'électrification, quel serait le gain de temps apporté entre Nevers et Dijon ?
- 604 - Les voies ferrées seront-elles entièrement refaites, car elles sont très mauvaises ? Et, justement, par rapport à ce gain de temps, je ne vois pas.
- 605
- 606 - Aujourd'hui, Nevers – Dijon, donc on veut, bien sûr, conserver les 13 trains et les 4 qui vont de Tours à Dijon.
- 607 - Le branchement à Montchanin nous est favorable pour nous désenclaver.
- 608 - Pour ce qui est de Cercy – Nevers, aujourd'hui les gens de Cercy sont obligés de venir à Decize pour prendre le train, parce qu'il a été supprimé il y a quelques années.
- 609
- 610 - On ne veut pas de diminution du nombre de trains.
- 611 - On ne veut pas avoir des trains directs et conserver notamment la gare de Decize avec un arrêt, parce que le bassin sud-nivernais représente 22 000, voire 30 000, si l'on va plus loin que Cercy. Donc, peut-être faut-il avoir des navettes entre Nevers et Decize.
- 612
- 613
- 614 - La fiabilité des trains est aussi un point important, parce que cela décourage du monde.

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

616 Pouvez-vous développer cette question de la fiabilité des trains ? Quand vous dites que cela décourage pas mal de monde, que pointez-vous ?

618 **Alain CHATELIN, Decize, rapporteur de la table 2**

619 Peut-être faut-il revoir les horaires ? Et il y a des retards et suppressions qui ne sont pas prévus.

620 La dernière question :

- 621 - Les deux modes de transport (électrique et diesel) seront-ils conservés ?

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

623 Est-ce un souhait que vous émettez ?

624 **Alain CHATELIN, Decize, rapporteur de la table 2**

625 Non. C'est une question, parce que si un problème d'électrification survient, les autres trains pourront-ils utiliser la voie ?

626 **Questions/Réponses**

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

628 Merci. Encore une question ?

629 **François COMTE, Cercy-la-Tour**

630 Oui. Une question me revient, celle des plateformes multimodales. Avec l'électrification, a-t-il été envisagé d'en créer une ou plusieurs ? Par plateforme multimodale, j'entends un point de connexion entre le transport ferré et le transport routier, c'est-à-dire que les marchandises feraient une partie de leur trajet par le rail jusqu'à un point où on les dispatcherait sur des camions, ceci pour diminuer une partie du flux. En effet, on sait très bien que le rail ne pourra pas aller partout où les marchandises doivent être dispatchées et l'on pourrait imaginer un endroit pour dispatcher à nouveau depuis le rail jusqu'à la route. Je sais que des projets à ce sujet ont été étudiés ; j'en ai entendu parler il y a quelques années, mais cela me paraît être en sommeil. C'est une question que je pose.

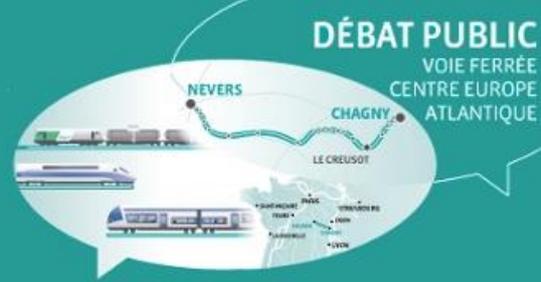
637 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

638 Merci. Encore une question. Monsieur.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

639 **Noël FUMAT, La Machine, Association pour la VFCEA**

640 On fait partie de l'association Voie Ferrée Centre Europe Atlantique. Cela fait bientôt 30 ans que j'entends parler de ce
641 projet. Je voudrais bien qu'il se concrétise, mais il reste fragile selon moi. Il faut bien qu'on parle de ce qui a été exposé.
642 On a certaines craintes. Cette voie est indispensable pour les voyageurs : les étudiants, les salariés et les retraités. C'est
643 très important et il faut qu'on en parle au maximum. On voudrait bien que ce projet se concrétise, bien qu'il soit fragile. Il
644 faut se battre jusqu'au bout.

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

646 Merci. Si vous avez des avis qui n'ont pas été débattus autour de la table, je vous demanderais de les garder pour tout à
647 l'heure. J'aimerais que le maître d'ouvrage réponde maintenant aux questions posées par les deux tables, avant de
648 donner des avis plutôt institutionnels, si vous le voulez bien. Monsieur MAZZUCHELLI, voulez-vous démarrer les
649 réponses aux questions posées par la table sur l' *Environnement* ?

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

651 Oui.

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

653 Il y a une question.

654 **Michel de BEAUMESNIL, Montambert**

655 Pour ce qui concerne les passages à niveau, qui va décider des modalités de modification, c'est-à-dire faire un pont, faire
656 un tunnel ou le supprimer. En effet, l'impact ne sera pas le même selon ce qui sera décidé. Qui décide ? Et en fonction
657 de quoi ? Merci.

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

659 Merci beaucoup.

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

662 S'agissant de l'importance du bruit, je vais répondre à votre question, à savoir : « Ce projet aura-t-il un impact sur le
663 niveau sonore, et celui-ci sera-t-il plus important ? » Dans la mesure où l'on fera circuler plus de trains, notamment une
664 quinzaine de trains frets, oui, le niveau sonore sera plus important puisqu'il y aura plus fréquemment des trains. Au
665 niveau ferroviaire, lorsqu'un train passe, ce n'est pas comme sur une autoroute où le bruit est en continu. Par contre, il
666 faudra prendre cela en compte. Comme je l'ai indiqué précédemment, on va quantifier ce bruit, le modéliser et le calculer.
667 Et, à partir du moment où ce bruit sera supérieur aux seuils réglementaires, on étudiera les mesures d'atténuation.

668 S'agissant de la compensation des terres agricoles, dès lors que des emprises nécessiteront d'empiéter sur des terres
669 agricoles, on aura concerté préalablement, trouvé un accord et racheté certaines emprises de terres agricoles. Mais, si
670 l'on n'est pas dans ce cas-là, il y aura de la compensation agricole, bien entendu. D'ailleurs, la réglementation récente
671 impose au maître d'ouvrage de faire des compensations de terres agricoles. Auparavant, c'était des compensations
672 naturelles : les compensations en cours d'eau, les compensations Natura 2000, mais récemment il y a eu la
673 compensation agricole.

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

675 Pouvez-vous parler de l'amplitude de l'emprise que les travaux vont générer, et ceci par ordre de grandeur ?

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

678 Je laisserais Monsieur MAZZUCHELLI répondre à ce sujet. Tout dépend des situations et, comme le disait Monsieur,
679 pour un passage à niveau, selon le choix de rétablissement ou pas de ce passage à niveau, l'amplitude et les emprises
680 au droit de cette zone de travaux pourront varier.

681 Concernant les ondes électriques et les ondes électromagnétiques, nous mettons effectivement en place des installations
682 électriques, des mâts GSMR qui génèrent des champs électriques et des champs électromagnétiques. A ce sujet, deux
683 choses :

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

684 - L'exposition de la population riveraine par rapport aux champs électriques et aux champs électromagnétiques.
685 Comme pour le bruit, il existe une réglementation issue des recommandations européennes concernant les
686 niveaux d'exposition des populations. Aujourd'hui, les seuils sont des seuils de sécurité, traduits dans la
687 réglementation française très en deçà des recommandations européennes. Je vais vous donner très
688 exactement les chiffres : le champ électrique, c'est 5 000 volts/mètre ; le champ magnétique, c'est
689 100 microteslas. De la même manière que pour le bruit, nos installations seront vérifiées au moment de leur
690 mise en service, et l'on doit une obligation de résultat face à ces seuils.

691 - Concernant la compatibilité de nos installations avec d'autres installations, il peut y avoir des interférences
692 avec des clôtures électriques ou les hôpitaux, même pour la santé humaine pour les personnes ayant des
693 dispositifs particuliers. Quand on électrifie une ligne — mais l'on est qu'au stade du débat public — une
694 enquête est réalisée auprès des populations riveraines, des collectivités, des hôpitaux, etc. pour recenser ces
695 installations particulières qui peuvent entrer en interférence avec nos installations. Ensuite, selon le résultat de
696 l'enquête, on regarde ce qui peut être fait.

697 S'agissant de la modification des cours d'eau, si un ouvrage franchit un cours d'eau et s'il n'est pas au gabarit, on le
698 modifiera. Néanmoins, la loi sur l'eau et la réglementation concernant l'eau est relativement conséquente, donc l'on ne
699 modifie pas un cours d'eau aussi facilement qu'avant. Par contre, au niveau de la zone de raccordement, là où l'on
700 créera vraiment une infrastructure de A à Z, on aura pour objectif de garder la transparence hydraulique de nos
701 installations : il faut laisser l'eau couler. Par exemple, il ne faut pas aggraver les risques d'inondation dans les zones
702 inondables et laisser l'eau couler. Il faut laisser la transparence écologique aussi au niveau des cours d'eau et cela
703 s'étudie. Ça concerne essentiellement les nouvelles infrastructures. Pour l'infrastructure déjà existante devant être
704 électrifiée, aucun cours d'eau à détourner n'a été identifié ni aucune cause obligeant à détourner un cours d'eau, comme
705 la proximité d'un passage à niveau qu'il faudrait rétablir en ouvrage d'art. À ce jour, c'est l'état de nos connaissances sur
706 ce point.

707 S'agissant des continuités écologiques, on fait une distinction entre la création d'une nouvelle infrastructure et une
708 infrastructure existante :

709 - L'infrastructure existante est ce qu'elle est. Elle fait parfois barrage. En effet, dans le schéma de cohérence,
710 certains endroits susceptibles de faire barrage à certaines faunes ont été identifiés. Dans le cadre de nos
711 travaux, il n'est pas prévu d'améliorer systématiquement la transparence écologique de notre infrastructure.
712 Par contre, si l'on reprend un ouvrage, par exemple un ouvrage qui passe au-dessus d'un cours d'eau, on
713 devra se demander s'il y a un enjeu de continuité à ce niveau-là et si l'on a des solutions simples pour rétablir
714 ou améliorer la transparence de notre infrastructure.

715 - S'agissant d'une nouvelle infrastructure à construire, notamment dans le secteur du raccordement, on doit
716 assurer la transparence écologique, tout comme l'on fait la transparence aquatique des cours d'eau.

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

718 La dernière question concernait les passages à niveau.

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

720 Je vais répondre sur les sujets techniques et commencer par les passages à niveau.

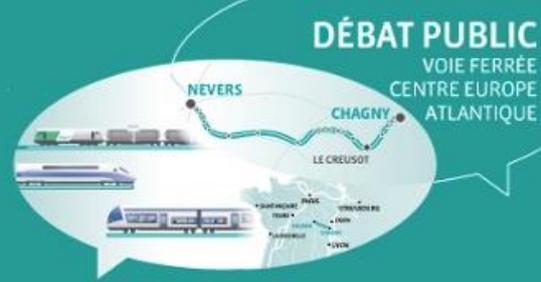
721 De manière générale, les passages à niveau concernent la voie ferrée et une voirie. Cette voirie appartient soit à la
722 commune soit au Département soit à l'État ; il y a donc un gestionnaire et un propriétaire d'une voirie. Les modalités de
723 suppression éventuelle d'un passage à niveau ou d'un aménagement sécuritaire si celui-ci est maintenu sont vues avec
724 le gestionnaire de la voirie, donc la commune ou souvent le Conseil départemental. Cela se fait en concertation avec les
725 gestionnaires des voiries concernées par les passages à niveau.

726 Dans l'ordre de la liste des questions, l'une d'entre elles concernait les largeurs d'emprise pendant les travaux et à la fin
727 des travaux. Il existe deux cas. Là, nous sommes sur l'aménagement d'une voie ferrée qui existe, donc les besoins
728 d'emprise seront ponctuels. Notamment si des passages à niveau doivent être traités pour l'éventuelle position de GSMR
729 avec les voiries, ce seront des emprises acquises définitivement. L'entretien de ces voiries sera à la charge de SNCF
730 Réseau si elles permettent de cheminer pour aller sur une installation technique. Si des emprises sont nécessaires
731 pendant la phase des travaux, on fait des occupations temporaires, donc l'on indemnise un propriétaire si l'on a besoin
732 de faire un chemin pour une installation de chantier. Puis, à la fin des travaux, on restitue l'emprise telle qu'elle était
733 auparavant. Par exemple, si c'est une pâture, on remet en pâture. Des conventions sont établies avec les propriétaires

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

734 de manière à clarifier les choses dès le départ et jusqu'à la fin des travaux. Sur la section de la ligne existante, il y aura
735 peut-être besoin de quelques emprises complémentaires, mais l'on a estimé que c'est surtout la création des 5 à
736 6 kilomètres de raccordement qui génèrera entre 30 et 60 hectares d'emprise qu'il faudra acheter définitivement.

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

738 C'est uniquement pour la section raccordement et la création de voie nouvelle. Cela ne concerne pas la question qui a
739 été posée ici sur la création de pylônes, la sous-station électrique et des choses comme celles-là. Avez-vous un ordre de
740 grandeur ?

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

742 Pour la sous-station électrique, c'est environ 1 hectare et un éventuel chemin d'accès à cette sous-station raccordée à
743 une voirie de type route départementale ou voirie communale. Ce chemin doit être structuré puisqu'on va installer du
744 matériel relativement lourd ; les camions doivent pouvoir passer. C'est ce type d'emprises qu'il faudra acquérir, mais l'on
745 ne sait pas où précisément. Et, si l'on ne sait pas précisément où positionner la sous-station, l'on ne sait pas définir
746 comment s'y rendre depuis les voiries environnantes. C'est un travail qui se fait en concertation avec les élus locaux. On
747 a évoqué la sous-station de Sémelay dans la Nièvre, donc on va regarder la possibilité d'en installer une dans ce secteur
748 parce qu'il y a une ligne très haute tension RTE. Ce travail sera donc fait avec la municipalité de Sémelay, avec la
749 profession agricole si cela touche une parcelle agricole et avec RTE qui devra travailler sur les modalités de
750 raccordement depuis le réseau qu'il gère jusqu'à notre sous-station. C'est comme cela qu'on fait, donc c'est un travail de
751 préparation. Avant d'engager les travaux, beaucoup de choses restent à faire tel que je l'ai indiqué sur le calendrier.

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

753 Merci.

754 **Gilbert CHAMPAGNE, Dornes**

755 L'emprise sera quand même supérieure à ce qui existe aujourd'hui.

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

757 Ponctuellement.

758 **Gilbert CHAMPAGNE, Dornes**

759 Ponctuellement seulement ?

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

761 Oui. Pour installer un pylône GSMR, si l'on n'arrive pas à la faire sur nos emprises, il faudra acheter un petit bout de
762 terrain et regarder comment se rendre sur cette installation technique, donc il faudra peut-être acquérir un cheminement.
763 C'est variable.

764 Une slide illustre l'emprise sur une voie ferrée existante, c'est la voie ferrée Belfort – Delle qui est actuellement en
765 chantier et qui est remise en service sur une vingtaine de kilomètres. En rouge, on voit les emprises de cette voie ferrée
766 qui ont été mises à l'enquête publique. Cette emprise, cette excroissance, correspond à la réalisation d'un pont-route
767 pour la suppression d'un passage à niveau. Évidemment, cela génère une emprise un peu plus importante, en sachant
768 que l'ancienne route sera soit restituée en partie à l'agriculture soit conservée pour accéder à la voie ferrée, donc un
769 accès de service. La nouvelle route qui sera construite sera remise au département du Territoire de Belfort, puisque c'est
770 une route départementale. Une fois que cela sera fini, tout le monde aura repris ses emprises respectives. La slide
771 montre un chemin supprimé définitivement, donc la voirie qui mène à ce passage à niveau est rabattue sur la route
772 départementale qui est déviée ici par un nouveau chemin qu'il faut créer ; on a donc eu besoin d'acquérir un peu
773 d'emprise. Des emprises peuvent aussi être nécessaires à la réalisation d'un ouvrage inférieur (un passage souterrain)
774 pour la suppression d'un passage à niveau par cet ouvrage.

775 Ces emprises sont définies lors de la réalisation de notre dossier d'études d'avant-projet, moment où l'on connaît déjà le
776 projet que l'on doit construire. Ces études d'avant-projet dimensionnent les différents ouvrages et définissent donc les
777 emprises nécessaires.

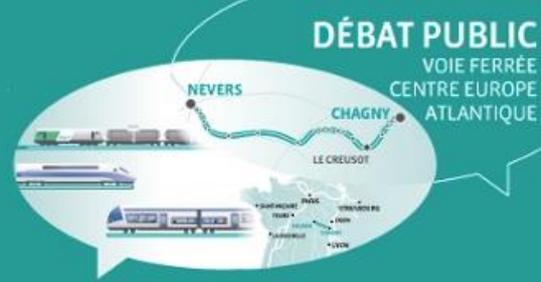
778 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

779 Merci. Il restait deux questions, l'une sur la durée des travaux et l'autre sur la circulation pendant les travaux.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

781 La durée des travaux est difficile à estimer pour 1 kilomètre. Il faut savoir que le jour où les travaux seront engagés, ils le
782 seront sur les 160 kilomètres s'il a été décidé d'électrifier les 160 kilomètres de ligne. Un ou plusieurs marchés seront
783 passés sur ces 160 kilomètres de ligne, donc les travaux se déploieront soit par tronçons soit sur l'ensemble de la ligne,
784 mais pas de façon permanente sur tous les points de la ligne. C'est un chantier qui se déplacera. Donc, il est difficile de
785 donner une durée effective pour une section de 1 kilomètre.

786 Pour ce qui est de la circulation des trains, plusieurs solutions existent, mais aujourd'hui rien n'est arrêté. Soit la décision
787 sera d'aller vite, de fermer toute la ligne et de mettre des bus de substitution pour pouvoir travailler sur les 160 kilomètres,
788 soit l'on travaillera par tronçons en laissant circuler des trains sur certains d'entre eux pour intervenir sur d'autres et en
789 mettant des bus de substitution, ceci en alternant jusqu'à terminer l'ensemble des travaux. Ce travail sera fait au moment
790 des études d'avant-projet qui permettent de définir la méthodologie du chantier et de préparer l'engagement des travaux.
791 Les travaux peuvent aussi être réalisés la nuit, ce n'est pas impossible, comme cela se fait essentiellement sur le réseau
792 ferré national. Comme il y a moins de circulation de nuit, cela permet de laisser un maximum de circulation ferroviaire la
793 journée.

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

795 Merci. La table *Environnement*, les réponses apportées par le maître d'ouvrage sont-elles satisfaisantes et
796 correspondent-elles à vos attentes ?

797 **René CHAUSSIN, Decize**

798 Oui. Combien de temps les habitants vivant le long de la ligne devront-ils attendre la fin des travaux pour être
799 tranquilles ?

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

801 Il est certain que des travaux créent toujours un peu de nuisance pour les riverains, à la fois pour les riverains proches du
802 chantier, mais aussi pour les riverains environnants parce qu'il y a plus de circulation. D'expérience, je sais comment cela
803 se passe ; il y a une circulation routière plus importante. Cela génère de l'activité, mais cela génère un peu de nuisance.
804 Il est difficile de dire que cela va durer, car plusieurs types de travaux sont envisagés. Certains travaux n'ont pas
805 vraiment d'impact sur les riverains parce qu'ils n'engendrent pas de bruit supplémentaire. Mais, ponctuellement, certaines
806 opérations peuvent générer pendant quelques jours ou quelques semaines plus de nuisance, comme les travaux de
807 terrassement. Par exemple, pour l'ouvrage du passage à niveau sur la ligne Belfort – Delle où l'on a construit le pont, il
808 n'y a qu'une habitation proche, et c'est un ouvrage qui s'est construit en 10 mois entre le moment du terrassement et le
809 moment où l'on rétablit la route de chaque côté. Pendant ces mois, les travaux ne sont pas toujours de même nature
810 puisqu'il y a plusieurs étapes. Quelques mois sont en effet nécessaires pour des ouvrages comme ceux-ci. Aménager un
811 passage à niveau prend quelques semaines ; sécuriser un passage à niveau est beaucoup plus rapide.

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

813 Êtes-vous satisfait de cette réponse, Monsieur ?

814 **René CHAUSSIN, Decize**

815 Oui.

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

817 Je crois qu'on a fait le tour des questions sur cette table. Peut-on entamer les réponses aux questions, aux remarques et
818 aux suggestions de la table 2 sur le *Trafic Voyageurs* ?

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

820 Une question portait sur le gain de temps si la ligne était électrifiée. Il n'y aura pas de gain de temps. L'électrification
821 permettra de mettre des trains électriques, mais l'on ne peut pas aujourd'hui affirmer qu'il y aura un gain de temps.

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

823 Pourriez-vous être un peu plus précis, car je crois que cette question est liée à la question de la régénération de la voie ?

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

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

825 J'allais y venir. Derrière, il y avait une position sur l'état de la voie ferrée, qui n'est pas de très bonne qualité, et il est vrai
826 que cette question est revenue lors d'une précédente réunion. Aujourd'hui, dans le programme de l'opération tel qu'il est
827 prévu dans le CPER, il n'est pas prévu de remettre en état la voie ferrée. En effet, c'est une opération coûteuse et, sur
828 les 160 kilomètres, cela représente environ 250 millions d'euros. Cette opération n'est pas prévue dans le contrat de
829 plan. Le contrat de plan, c'est l'électrification, les ouvrages, le raccordement et la halte TER. Je ne sais pas si j'ai
830 répondu à votre question.

831 **Noël FUMAT, La Machine, Association pour la VFCEA**

832 Le but n'est pas là, mais que les gens puissent se rendre plus rapidement de Nevers à Dijon et qu'il y ait des liaisons
833 entre Cercy et Decize plus nombreuses et plus régulières. Les gens parlent d'environnement, mais c'est pour aller plus
834 vite et dans de meilleures conditions. Si l'on fait des dépenses pour rien, ce n'est pas la peine.

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

836 Merci. Juste une précision. Dans le cadre d'un débat public, le maître d'ouvrage présente son projet, les options qu'il
837 prévoit de mettre en débat, mais il peut y avoir d'autres thématiques et suggestions qui émanent du débat. Cela fait partie
838 des règles du débat et le maître d'ouvrage devra répondre aux objections, propositions, contre-propositions ou
839 propositions alternatives qui sont faites. À ce jour, dans le contrat de plan État/Région, la question de la régénération de
840 la ligne n'est pas inscrite, mais elle peut émerger du débat. En tout cas, c'est une question légitime à poser.

841 **Noël FUMAT, La Machine, Association pour la VFCEA**

842 Je lis ce qui se passe, et j'ai lu que sur certaines portions, dans certaines régions, par exemple la Creuse, les trains
843 roulant à 160 kilomètres à l'heure avaient dû passer à 60 kilomètres/heure à cause des voies défectueuses. C'est une
844 question à prendre en considération, car il ne faudrait pas qu'on ait le même topo dans 15 ans et qu'on fasse Nevers
845 Decize à 30 kilomètres/heure. J'espère que je me fais comprendre. Ici, sur la ligne, on n'est pas à 80 kilomètres/heure.

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

847 La ligne a des vitesses variables. Il y a des zones de ralentissement, mais la vitesse est entre 90 et 140 kilomètres/heure.

848 **Noël FUMAT, La Machine, Association pour la VFCEA**

849 140, c'est sur la partie Chagny – Dijon.

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

851 On a une slide pour vous présenter les différentes sections.

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

853 Ici aussi, on a aussi une demande de précision pour le maître d'ouvrage.

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

855 Je crois que, côté maître d'ouvrage, il faut dire très clairement qu'anciennement le trajet de Nevers – Dijon se faisait en
856 2 heures 16 ; aujourd'hui, il se fait en 2 heures 30. C'est une différence notable. De ce fait, je me posais la question
857 suivante, mais je sors presque de mon rôle : dans la régénération, une certaine priorité est-elle d'ores et déjà donnée aux
858 lignes électrifiées ? Le fait d'électrifier fera-t-il remonter la ligne dans les ordres de priorité de SNCF Réseau ?

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

860 Merci. Je complète cette intervention. Pourquoi dit-on « faire remonter dans l'ordre de priorité » ? Il serait intéressant que
861 le maître d'ouvrage explique comment fonctionne la régénération et le fait que les lignes soient classées, par SNCF, je
862 suppose, selon des critères qui mènent à régénérer ou pas des lignes. Vous devez aussi savoir si cette ligne a été
863 classée ou pas pour la régénération, si l'on peut faire bouger les choses, à quelles conditions l'on pourrait envisager une
864 régénération préalable et si des questions de maintenance sont prévues ; c'est important. Donc, je pense que vous
865 pourriez en dire un peu plus en guise de réponse.

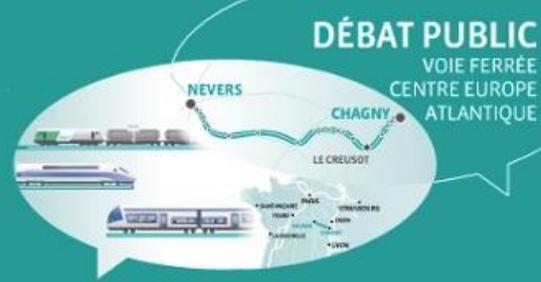
866 **Karine MAGALHAES, chargée de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**

867 À ce jour, les voies sont classées en groupes d'unités, donc en fonction du tonnage et du nombre de circulations de type
868 voyageurs ou fret qui circulent. Sur la ligne, on a la particularité d'avoir deux types d'unités (UIC). Entre Nevers et
869 Montchanin, on est en groupe UIC 7 ; et entre Montchanin et Chagny, on est en groupe UIC 6. Un nouveau texte de loi

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

870 est passé et, à ce jour, tout ce qui est groupe d'unité inférieur à 6, donc pour les groupes d'UIC supérieurs (entre 7 et 9),
871 ce n'est plus SNCF Réseau qui prend en charge la régénération, mais c'est les contribuables, donc l'État, les
872 collectivités, etc. À ce jour, sur la portion Montchanin – Chagny, une régénération est prévue en 2022 pour régénérer la
873 voie, mais sur la section Nevers – Montchanin, rien n'est prévu en termes de financement.

874 En termes de limitation de vitesse. On entend régulièrement dire que la ligne est en mauvais état. Je peux vous dire que
875 les chiffres techniques montrent seulement trois limitations de vitesse sur la ligne ; seulement trois. En dessous de
876 Nevers, entre Nevers-Le Banlay et Imphy, on a une limitation de 100 kilomètres/heure au lieu de 125 kilomètres/heure.
877 Une autre limitation se situe au niveau du PN de Mesvre à cause de la sécurisation ; en effet, un accident à lieu, un train
878 ayant percuté un convoi exceptionnel. Ce sont deux limitations applicables à toutes les circulations. Une troisième
879 limitation de vitesse se situe sur une grande portion après Luzy, au niveau de la courbe remontante vers Millay jusqu'à
880 Chagny, mais celle-ci n'est valable que pour les trains frets ; c'est une limitation à 80 au lieu de 125 kilomètres/heure.
881 Pour les voyageurs, à ce jour, nous n'avons que deux limitations de vitesse, l'une de 100 au lieu de 125 et l'autre de 40
882 au lieu de 120.

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

884 Merci. Encore une question.

885 **Alain LASSUS, maire de Decize**

886 C'est la troisième réunion à laquelle j'assiste et je commence à saisir la problématique. La dernière fois, j'ai dit que je
887 signalais des pétitions il y a 20 ans pour l'électrification de Nevers – Chagny. Là, j'ai le dernier morceau du puzzle. En effet,
888 je pense que l'électrification est devenue intéressante parce qu'on s'est dit que pour faire la liaison Rhin – Rhône, et je
889 pense qu'il faut le dire à tout le monde, il était intéressant de passer par Dijon, Chagny, Montchanin et d'aller jusqu'à
890 Lyon. J'ai aussi compris qu'il était prévu de refaire la voie ferrée de Chagny jusqu'à Montchanin. On a fermé la boucle,
891 c'est-à-dire que nous, dans la Nièvre, on risque d'attendre très longtemps pour aller un peu plus vite entre Nevers et
892 Montchanin. Effectivement, je pense qu'on fera partie des morceaux de voies ferrées faits très tardivement. Cela
893 résoudra certains problèmes, et je suis très content que le fret puisse maintenant régulièrement utiliser cette voie d'accès
894 sans être obligé de changer de machine à Chagny, puis à Nevers, quand tout sera électrifié. Le fret n'a pas besoin d'aller
895 très vite, donc c'est bien. Je crois que vous avez dit que Nevers était la partie valable économiquement, c'est-à-dire que
896 l'électrification allait rentabiliser le travail que vous ferez au niveau du fret, car l'on aura plus de fret. Par contre, les
897 usagers que nous sommes ne vont rien gagner. Cela ne changera rien pour nous. Il y aura des travaux, mais on n'ira pas
898 plus vite de Decize à Dijon ou de Nevers à Dijon. Donc, on aura une électrification, on aura du fret qui passera, mais pour
899 résumer la situation, en termes d'usagers, cela ne changera rien.

900 Il est important de rappeler qu'on a quelques petites revendications d'usagers, puisque le maire de Decize peut donner
901 des revendications d'usagers. On a 17 trains qui permettent d'aller de Dijon à Nevers, donc la cadence est excellente
902 selon moi, et il faut les garder. Il faut absolument garder un certain nombre de gares importantes. Ce n'est pas parce que
903 je suis le maire de Decize que je veux appuyer sur ce point, mais sur les quatre ou cinq qui sont entre Nevers et Dijon,
904 Decize semble important puisque c'est maintenant une communauté de communes qui fait 22 000 habitant pour un
905 territoire de 30 000 habitant. J'espère donc que les trains ne passeront pas tout droit pour aller plus vite de Nevers à
906 Dijon et qu'ils continueront très régulièrement de s'arrêter à Decize.

907 Je l'ai dit la dernière fois et je n'ai pas eu de réponse. Maintenant que nous sommes une grande région qui s'appelle
908 Bourgogne Franche-Comté et qu'il y a une capitale bis, j'aimerais bien avoir des trains directs partant de Nevers,
909 s'arrêtant à Decize, et allant jusqu'à Besançon, parce que cela me paraît important. Nous sommes quelques-uns à nous
910 rendre régulièrement à Besançon et à passer trois quarts d'heure sur le quai de Dijon pour attendre la correspondance.
911 Ce serait une amélioration importante pour les usagers. Pour le côté fret, le côté écocompatibilité, c'est bien d'électrifier
912 cette ligne, mais en termes d'usagers, cela n'amènera rien. Si, cela nous apportera le fait d'être un peu désenclavé. En
913 effet, une gare TER nous permettra de monter dans le train et d'aller jusqu'à la gare TGV, pour descendre ensuite et
914 prendre un TGV pour aller à Lyon, à Nice ; où l'on veut. Sinon, le bénéfice est vraiment minime. Je regrette qu'on ne
915 cherche pas à aller plus vite, surtout pour mon collègue maire de Nevers. Nous sommes à 1 heure 50 ; ça va. Mais il est
916 vrai qu'on pourrait aller plus vite.

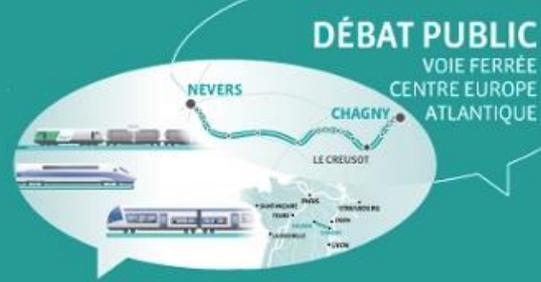
917 Ce soir, je viens d'apprendre que, assez vite, on fera la ligne entre Chagny et Montchanin, donc l'on aura effectivement
918 amélioré la liaison. On aura économisé quelques milliards ou millions d'euros sur la ligne Rhin – Rhône pour relier
919 Strasbourg à Lyon.

920 **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

921 Monsieur MAZZUCHELLI, voulez-vous reprendre l'ordre du déroulement des questions posées ?

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

923 Je pense que vous avez raison de souligner l'intérêt pour les habitants de Nevers et tous les habitants le long de la ligne
924 de la halte d'interconnexion TER/TGV. Tout à l'heure, on m'a demandé ce que cela apportera aux habitants de Decize en
925 termes de gain de temps. En termes de gain de temps, je le redis, cela n'apportera pas d'amélioration. Par contre, le
926 projet prévoit cette halte d'interconnexion qui vous permettra d'être en relation directe avec les TGV Paris sud-est. Le
927 projet d'électrification va quand même dans le sens d'une amélioration de l'environnement autour de la ligne, puisque les
928 trains seront électriques. Il faut le souligner.

929 Concernant l'état de la voie, il existe un constat : cette voie n'est pas toute jeune et elle aurait besoin d'être remise à
930 niveau. Une régénération coûte de l'argent. C'est un financement local puisque c'est l'État et la collectivité Bourgogne
931 Franche-Comté qui doivent prendre en charge l'électrification. Ce n'est pas nous qui l'avons décidé. C'est comme ça.
932 C'est les textes. Aujourd'hui, suivant la classification des lignes, telle ou telle entité, collectivité, prend en charge, et non
933 pas SNCF Réseau. C'est une information qu'on vous apporte ce soir pour vous éclairer sur la situation.

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

935 Pour clore cette question de l'état de la voie, je pense que parmi les questions posées, il y avait une question sous-
936 jacente : avez-vous des éléments factuels ou techniques pour dire que, si vous ne faites pas de régénération, la
937 dégradation de la voie continuera à se faire ? Cela aura-t-il un impact sur l'électrification ? Compte tenu aussi des coûts ?
938 Quels sont les effets de la régénération, au lieu de ne pas la faire ?

939 **Noël FUMAT, La Machine, Association pour la VFCEA**

940 On s'est battu pour l'électrification de la ligne Chagny – Nevers qui est indispensable par rapport au TGV. C'est une
941 bonne chose, mais il faut une volonté politique à la sortie. Il ne faut pas parler au conditionnel et c'est la raison pour
942 laquelle j'ai dit que c'était un projet fragile. Je voudrais avoir des certitudes de réalisation. Concernant le fret, il faut
943 éliminer tous ces camions circulant sur nos routes ; ils sont un danger au quotidien. On a laissé tomber le fret. En effet, à
944 l'époque, on était à 25 % de fret et l'on est tombé à 10 %. Regardez ce qu'on a perdu par rapport au tonnage. On le voit
945 bien avec les entreprises. Avec Kléber, pour tout ce qui était énergie au charbon, les wagons rentraient dans l'entreprise.
946 Après, cela s'est fait par camions. Il faut éliminer du transport routier parce que c'est un danger.

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

948 Vous avez raison.

949 **Noël FUMAT, La Machine, Association pour la VFCEA**

950 Il faut que la COP21 serve à quelque chose.

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

952 Oui. On a indiqué précédemment que l'objectif du projet est aussi de débarrasser les routes des camions, et cette
953 électrification favorisera ce report modal. Aujourd'hui, rien n'est certain. On a fait des projections par rapport à ce report
954 modal et l'on a évalué qu'une quinzaine de trains de marchandises pourraient circuler sur cette voie ferrée à
955 l'horizon 2025. Sur ces 15 trains, 2 trains correspondraient à un tonnage de camions débarrassés sur la route par jour.
956 Électrifier la ligne en est le vecteur. Des actions devront être menées pour favoriser le développement autour de ce projet
957 d'électrification, de halte de TER/TGV et de raccordement en gare du Creusot. Le travail n'est pas fini. L'électrification est
958 une première étape. Tout à l'heure, Monsieur posait la question des plateformes multimodales. Il est vrai que cela n'a pas
959 été tracé dans notre projet. Huit installations terminales embranchées existent le long de la voie ferrée entre Nevers et
960 Chagny. Elles permettent aujourd'hui à des industriels dans la métallurgie, dans le bois et dans les matériaux de
961 chantiers de construction d'utiliser cette voie ferrée. On espère tous que l'électrification permettra de générer du
962 développement, ne serait-ce qu'autour de ces activités qui existent. Après, il y a des plateformes modales intéressantes
963 de chaque côté de la section Nevers – Chagny ; on peut citer la grosse plateforme de Gevrey. Derrière cette
964 électrification, il faudra que les industriels, les porteurs de projet, les acteurs économiques favorisent le développement
965 des activités pour que ce transport de marchandises soit effectif au moment de l'électrification. Donc, on est bien en
966 phase par rapport à tout ce que vous dites, Monsieur.

967 **Noël FUMAT, La Machine, Association pour la VFCEA**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

968 Par rapport aux trains de marchandises, c'est indispensable, mais ce qui me laisse perplexe est qu'au fur et à mesure
969 des années le tonnage fret diminue.

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

971 Oui, mais ne rien faire fera-t-il augmenter le fret ? Le projet VFCEA est une réponse.

972 **Noël FUMAT, La Machine, Association pour la VFCEA**

973 Je ne dis pas qu'il ne faut rien faire ; au contraire.

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

975 Monsieur MAZZUCHELLI, des précisions sur cette question de la régénération ou de l'impact de la non-régénération
976 par rapport à la pérennité de la ligne, et à la question de la pertinence de cette électrification si on laisse la ligne se
977 dégrader parce qu'elle n'est pas dans le classement qui implique la régénération. Je pense que c'est un point important ;
978 c'est un peu technique, mais ces enjeux doivent être clarifiés.

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

980 Tout ouvrage, au fil des décennies, se dégrade avec le trafic, donc il faut assurer une maintenance pour garder le niveau
981 de service. La vitesse est limitée sur des points singuliers pour des raisons de sécurité. La sécurité des circulations
982 ferroviaires d'une manière générale doit être assurée et ces points d'arrêts ont donc été décidés. Je ne vais pas
983 m'engager au nom des collectivités chargées également de contribuer à l'entretien des lignes, mais il est évident qu'il faut
984 entretenir cette ligne. Si, demain, elle est électrifiée, donc modernisée avec un système de télécommunication performant
985 et si un trafic de marchandises plus performant se développe, cela générera un entretien supérieur. C'est évident, mais je
986 ne peux pas en dire plus ce soir.

987 **René CHAUSSIN, Decize**

988 Mais pourquoi les collectivités doivent-elles financer cela ? On veut développer le transport, que ce soit le fret ou de
989 voyageurs. Donc, c'est le service public. C'est quand même à l'État de prendre cela en charge ; c'est la SNCF. Ce n'est
990 pas aux collectivités que revient de faire la régénération des voies. C'est des choix politiques ; des choix financiers.

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

992 Les voies sont classées selon la classification : soit SNCF Réseau prend en charge la régénération des voies soit cela se
993 fait par le biais des contrats de plan État/Région entre l'État et les collectivités régionales ; c'est la règle, donc je vous
994 donne l'information.

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

996 Si l'électrification est réalisée, le classement de la voie autorisera-t-il SNCF à reprendre la main sur la question de la
997 régénération ou cela restera-t-il du ressort des collectivités ?

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

999 La classification des voies se fait suivant le trafic.

1000 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1001 L'électrification est censée faire augmenter le trafic ; non ?

1002 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**

1003 Oui. C'est l'objectif du projet, en tout cas pour le trafic fret. Le trafic Voyageurs, aujourd'hui, n'est pas diminué et n'est pas
1004 augmenté, sauf sur la section entre Chagny et Montchanin puisqu'il y aura un peu plus de trafic si des TGV empruntent le
1005 raccordement. Cela mis à part, le service TER est constant, et ce sera le même service si la ligne est électrifiée demain.
1006 L'électrification permettra donc de développer le trafic fret, et peut-être de changer la classification de la ligne, mais je ne
1007 peux pas l'affirmer.

1008 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1009 Il existe certainement des critères et des seuils de trafic. Peut-être n'avez-vous pas la réponse ce soir et l'on peut le
1010 comprendre, mais je pense qu'il serait intéressant de creuser ce point pour donner des éléments d'information sur le site
1011 Internet du débat. Monsieur le Maire, vous avez une question.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1012 **Alain LASSUS, maire de Decize**

1013 Oui. Puisqu'on vient d'apprendre que, finalement, des travaux seront réalisés pour rénover la voie de Chagny à
1014 Montchanin, pourquoi ne ferait-on pas plutôt Nevers – Cercy ? Je vois qu'il y aura plus de train, mais le but est aussi de
1015 désenclaver les gens. Quand je regarde ce plan, je vois qu'on va faire Rhin – Rhône et aider Le Creusot et Montchanin
1016 qui seront les bénéficiaires de cette amélioration. Dans cette stratégie, c'est toujours les mêmes territoires qui sont aidés
1017 et d'autres ne sont jamais désenclavés. Chez moi, les autoroutes sont loin, les trains sont loin. Vous venez de dire que
1018 les collectivités payaient les travaux, alors quelle collectivité a décidé en l'occurrence ? Et pourquoi a-t-on décidé qu'il
1019 fallait commencer par faire des travaux sur cette voie entre Chagny et Montchanin et pas entre Nevers et Cercy ? Parfois,
1020 certaines choses semblent bizarres. Je comprends qu'on va me parler de rentabilité, mais l'aménagement du territoire est
1021 au-delà de la rentabilité. Il faut se dire que si l'on n'aide pas les territoires à se désenclaver, on les conduit tout
1022 doucement vers une désertification. On est là pour faire de l'aménagement de territoire, donc pourquoi n'imagine-t-on pas
1023 commencer par faire des travaux à l'endroit où cela nous apporterait une amélioration ? Puisqu'on nous explique que
1024 c'est les collectivités qui décident, cela veut dire que c'est nous, ensemble. Qui décide qu'il faut d'abord faire Chagny –
1025 Montchanin, avant de faire Nevers – Chagny ? Où cela se décide-t-il ? Je comprends que ce n'est pas vous. Je voudrais
1026 répondre à Monsieur CHAUSSIN que si les collectivités financent, c'est parce que c'est la loi qui décide ; cela a été voté.
1027 Par contre, si c'est les collectivités qui décident, où cela se décide-t-il, et qui décide qu'on va continuer à aider les riches
1028 et non les pauvres ? Puisque cela revient à cela finalement ; vous l'avez tous compris.

1029 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1030 À vous, Monsieur MAZZUCHELLI. Nous sommes bien conscients que vous n'êtes pas comptable des décisions des
1031 collectivités, mais vous pouvez peut-être expliquer le schéma de décision, les parcours, les règles et les responsabilités
1032 sur les prises de décision et les échelles de temps sur ces prises de décision.

1033 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**

1034 Effectivement, je ne suis pas comptable. Je ne suis pas décisionnaire. On vous présente là un projet qui a été décidé par
1035 l'État et la Région sur la base d'un contrat de plan État/Région, signé par l'État et la Région et pas SNCF Réseau ; que
1036 cela soit bien clair. SNCF Réseau est maître d'ouvrage du projet puisqu'il est propriétaire et gestionnaire des voies
1037 ferrées, donc à ce titre on lui confie la maîtrise d'ouvrage d'un projet décidé par l'État. On étudie les projets envisagés par
1038 l'autorité suprême. Voilà comment cela se passe.

1039 Aujourd'hui, la parole est libre et je crois que chacun s'exprime. On entend vos points de vue. Depuis plusieurs jours, on
1040 a compris que les habitants de la Nièvre portaient la remise en état de cette voie ferrée, parce que vous avez conscience
1041 du fait qu'elle aurait besoin d'un petit coup de jeune. Vous mettez en avant cette demande. Moi, je dis simplement que ce
1042 n'est pas prévu dans le projet qu'on vous présente. On vous explique comment c'est décidé et comment les projets et
1043 programmes sont établis, mais je ne sais pas ce qui sera décidé dans six mois. Je n'ai rien d'autre à dire. On entend bien
1044 la position des habitants de Decize et des environs ; en tout cas du maire de Decize.

1045 **Noël FUMAT, La Machine, Association pour la VFCEA**

1046 On n'est pas l'Allemagne et je ne veux pas de Länder, mais les super régions ont été fabriquées pour que l'État se
1047 désengage de beaucoup de choses, et quand ce sera transféré aux régions, on y ira tout droit. On voit bien que l'État se
1048 désengage avec les baisses de dotations. Tout a été prévu et étudié. Les super régions auront des conséquences et l'on
1049 n'a pas fini de parler de la désertification des campagnes.

1050 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1051 Merci. Quelqu'un d'autre souhaite-t-il apporter des éléments ? Je crois qu'il n'y a pas eu de réponse sur deux questions,
1052 celle des plateformes multimodales, puis celle du maintien des deux modes de traction. Sur les plateformes, vous avez
1053 déjà donné quelques éléments.

1054 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**

1055 Oui. Pour les plateformes, j'ai déjà répondu à Monsieur. Il est vrai qu'aucune plateforme n'est arrêtée dans le programme
1056 du projet. J'ai cité les installations existantes et les plateformes multimodales qui encadrent la ligne entre Nevers et
1057 Chagny. Cette électrification est aussi intéressante pour les ports de l'Atlantique. On a eu l'occasion d'entendre la
1058 position des dirigeants du port de Saint-Nazaire et du port de La Rochelle, des ports en développement. Ils voient cette
1059 électrification d'un bon œil pour relier l'axe rhodanien depuis la façade atlantique. Ensuite, on ne sait pas de quelle

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1060 manière les choses se développeront, de quelle manière les acteurs économiques réagiront et s'ils mettront en projet des
1061 installations pour développer le transport de marchandises.

1062 Concernant le transport bimode, oui, sur une ligne électrifiée peuvent toujours circuler des trains à moteur thermique,
1063 mais ce n'est pas le but puisque l'objectif est d'y mettre des trains électriques.

1064 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1065 Merci. Quelqu'un souhaite-t-il apporter un autre élément ? Monsieur.

1066 **François COMTE, Cercy-la-Tour**

1067 La question de la desserte de la gare de Cercy-la-Tour n'a pas été abordée. Je pense que Monsieur ne saura pas
1068 répondre à ma question. Je fais partie des habitants de Cercy-la-Tour. Beaucoup de gens de Cercy travaillent à Nevers
1069 et une desserte périurbaine assez intéressante existait jusqu'en 2013 aller y travailler. À partir de 2013, cette desserte a
1070 été raccourcie, et la décision a été prise de raccourcir cette liaison et de l'arrêter à Decize. Cela oblige les personnes
1071 travaillant à Nevers, les étudiants et les lycéens qui vont jusqu'à la gare du Banlay de prendre le train à Decize pour avoir
1072 des horaires corrects. Les gens de Cercy prennent tous les matins leur voiture pour aller à Decize et prendre le train.
1073 Cette desserte a été supprimée et c'est vraiment une remise en cause, comme le disait Monsieur LASSUS, de l'égalité
1074 des chances vis-à-vis des lycéens. Quel est le message envoyé aux jeunes qui doivent prendre le train à Cercy ? On lui
1075 dit : « Tu habites à Cercy-la-Tour, et ce sera plus difficile pour toi de faire des études ». À l'heure où l'on nous fait de
1076 grands discours sur l'égalité des chances, c'est une discrimination, selon moi. Les gens le ressentent comme cela. Je
1077 n'attends pas forcément de réponse. Je souhaitais exprimer mon opinion et compléter ce qu'a dit Monsieur LASSUS ;
1078 cela va dans le même sens : le désenclavement, la prise en compte de l'égalité des chances, les grands discours qu'on
1079 nous tient et le fait que, sur le terrain, l'on voit des choses inverses aux annonces.

1080 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**

1081 La seule réponse qu'on peut faire est que le service ferroviaire est décidé par l'autorité organisatrice des transports qui
1082 est la région Bourgogne Franche-Comté.

1083 **François COMTE, Cercy-la-Tour**

1084 Je profite de ce débat pour exprimer les craintes et le ressenti des gens. Cela complète ce qu'a dit le maire de Decize.

1085 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1086 Vous avez tout à fait raison. Le débat public sert à cela, Monsieur. Vous êtes dans la justesse de l'exercice. De toute
1087 manière, la Région est forcément partenaire du maître d'ouvrage puisque les décisions n'appartiennent pas à SNCF
1088 Réseau seul, mais à ses partenaires financiers que sont l'État et la Région notamment. Donc, la question est tout à fait
1089 pertinente.

1090 **François COMTE, Cercy-la-Tour**

1091 J'avais déjà signalé ce problème au Comité de lignes auquel j'ai participé de nombreuses fois, mais c'est resté lettre
1092 morte. Je pense que le compte-rendu est dans un placard quelque part, au Conseil régional ou ailleurs.

1093 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1094 La question sera tracée ; elle sera posée. Merci beaucoup. Encore une prise de parole ici, puis une autre. Monsieur.

1095 **Claude ROYÉ, Saint-Hilaire-Fontaine**

1096 Merci. Je voulais poser une question concernant la LGV. Est-ce toujours d'actualité ? Quelles seraient les liaisons entre
1097 cette ligne et cette fameuse LGV ?

1098 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**

1099 Quelle LGV ?

1100 **Claude ROYÉ, Saint-Hilaire-Fontaine**

1101 Paris – Nevers ; celle qui passait par Bourges. La ligne médiane qui devait se faire ; le TGV bis qui devait passer soit par
1102 Bourges soit par Nevers. Cela n'existe plus ?

1103 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1104 Si. Le projet existe. Ce n'est pas l'objet du débat. Je n'ai pas de précision sur ce projet. Je crois que des études
1105 complémentaires ont été décidées l'année dernière, donc cela suit son cours.

1106 **Claude ROYÉ, Saint-Hilaire-Fontaine**

1107 Comme cela touchait aussi Nevers et comme cela nous touche, je voulais savoir de quelle façon cela s'articulait par
1108 rapport à votre ligne.

1109 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**

1110 Il n'y a pas d'articulation. Ces deux projets sont indépendants. Notre projet commence à Nevers-gare Ville et se termine à
1111 Chagny sur la zone de raccordement sur Paris, Lyon, Marseille. Ces projets sont indépendants, avec des financements
1112 indépendants et avec des fonctionnalités indépendantes et différentes. C'est un grand projet en cours.

1113 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1114 Monsieur.

1115 **Alain LASSUS, maire de Decize**

1116 Concernant Nevers – Besançon, ce n'est pas à vous que je dois poser la question, mais à Monsieur NEUGNOT, je l'ai
1117 bien compris. Je lui ai posé la question la dernière fois et il ne m'a toujours pas répondu, mais je la lui poserai à nouveau.
1118 Je voudrais dire un mot de conclusion. Pour vous, c'est intéressant parce que vous arrivez dans la France périphérique,
1119 mais je dois ajouter qu'elle n'est pas désespérée, donc tant qu'il y a de la vie, il y a de l'espoir. Vous avez là un exemple
1120 de ce qu'est la France périphérique.

1121 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1122 Merci pour votre note d'espoir. Merci pour l'accueil et pour la qualité des travaux menés ici ce soir. Tout ce que vous avez
1123 dit est enregistré et fera l'objet d'un verbatim. Si vous avez porté des annotations sur les cartes qui vous ont été remises,
1124 il serait intéressant que vous nous les donniez pour permettre de les verser au débat sur le site Internet. En effet, sur le
1125 site, une application cartographique qui s'appelle J'enparle® permet de poster de manière très précise les annotations
1126 afin de les géolocaliser. Merci beaucoup. Vous avez été patients et vous avez accepté de jouer le jeu. C'était très
1127 intéressant.

1128 On affiche les prochains rendez-vous. Demain, nous sommes à Luzzy, et mercredi à Nevers pour ce même type de travail.
1129 Puis, sachez que, lundi 23 janvier, à Nevers, un cercle de travail sera dédié à la question des enjeux économiques du
1130 fret, notamment sur le tissu productif régional. Vous retrouverez toutes les informations sur le site Internet du débat.
1131 Merci à tous et bonne fin de soirée.