



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

Projet de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)

DÉBAT PUBLIC

VERBATIM DE L'ATELIER
Nevers, le 18 janvier 2017, 18 h30 à 21 h

En tribune

Commission particulière du débat public :

Ilaria CASILLO, présidente
Dominique HOESTLANDT, membre
Lucie ANIZON, membre
Christine JEAN, membre

Maîtrise d'ouvrage :

Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau
Adeline DORBANI, directrice pôle Environnement et Développement durable, direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté
Emmanuelle HONORÉ, chargée de projet Environnement et Développement durable, direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



Début de la réunion à 18h30

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

2 Bienvenue à cet atelier consacré à une thématique particulière. Nous vous laissons prendre place et vous installer.
3 L'atelier de ce soir qui concerne le projet de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique est un atelier thématique, c'est-à-
4 dire que nous ne sommes pas dans le cadre d'une réunion publique, comme nous les avons faites dans les semaines
5 précédentes. Nous allons aborder un thème particulier. Avant de vous présenter la manière dont se passera l'atelier
6 de ce soir, je rappelle rapidement pour ceux qui ne le savent pas que la Commission particulière du débat public qui
7 organise le débat est une entité distincte par rapport au maître d'ouvrage, qui est à ma gauche et qui présentera le
8 projet tout à l'heure. Je pense qu'un certain nombre d'entre vous ont déjà assisté aux réunions publiques.

9 Ce soir, je vous présente rapidement la manière dont nous travaillerons. Nous aurons de très courts moments, une
10 vingtaine de minutes, de travail par table. Les tables qui sont là ont été prévues pour être des tables qui travailleront
11 plutôt sur les effets et les impacts sur l'environnement de la modernisation. Et les deux tables qui seront là aborderont
12 plutôt la question de l'effet sur le trafic de la modernisation. Ensuite, nous aurons une mise en commun, c'est-à-dire
13 vraiment le débat lui-même qui démarrera. Nous vous demanderons d'avoir un rapporteur par table, une personne qui
14 rédigera les différentes questions sur le *paper-board* pour faire en sorte que le maître d'ouvrage réponde à tout. Le
15 débat démarrera donc entre nous et vous aurez toute la série de réponses de la part du maître d'ouvrage.

16 Je vais faire de cette manière, ainsi nous gagnerons peut-être une bonne dizaine de minutes : qui n'était pas là lors
17 des réunions publiques et ne connaît pas la Commission particulière du débat public, le dispositif du débat ? Si
18 quelqu'un n'en a jamais entendu parler, n'hésitez pas. Est-ce que quelqu'un nous voit pour la première fois ici ce
19 soir ? Tout le monde nous connaît. Est-ce que vous nous le confirmez ? Du coup, je saute toute la partie de
20 présentation de la Commission. Je laisserai juste les membres se présenter. Ainsi, nous gagnerons une bonne
21 dizaine de minutes sur notre débat. Je laisse à nouveau les membres se présenter, comme cela vous savez qui est
22 qui, et leur rôle à l'intérieur de la Commission.

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

24 Je m'appelle Dominique HOESTLANDT. Je viens du monde de l'entreprise, et j'ai fait toute ma carrière dans les
25 matériaux de construction.

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

27 Je m'appelle Christine JEAN. Je viens du monde de la protection de la nature et de l'environnement et j'ai fait une
28 partie de ma carrière au bord de la Loire.

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

30 Lucie ANIZON. Je suis plutôt spécialiste des questions de participation et débat public.

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

32 Ilaria CASILLO, présidente de cette Commission, vice-présidente de la Commission nationale du débat public, et
33 maître de conférence à l'École d'urbanisme et d'aménagement. Vous connaissez les principes du débat public, nous
34 les avons déjà abordés. Je vous rappelle juste encore une fois que cette Commission ne donne aucun avis sur le
35 projet. Nous sommes là pour garantir que vous soyez au courant de tous les éléments de projet, ses impacts et que
36 vous puissiez en débattre. Je vous rappelle aussi les résultats d'un débat public, sur quoi cela débouchera. La
37 Commission rédigera à la fin du débat public un compte-rendu où nous rendrons compte aussi de cette soirée, de tout
38 ce qui ressortira, de toutes vos interrogations, vos inquiétudes. Et le maître d'ouvrage, trois mois après la publication
39 du compte-rendu et du bilan, devra rendre publique sa décision qui est attendue pour le 20 août 2017. Là, il dira s'il va
40 poursuivre, et si oui, à quelles conditions.

41 Je passe la parole au maître d'ouvrage pour sa présentation. Et ensuite, nous enchaînerons avec les travaux sur les
42 tables. Pour les travaux sur les tables, vous aurez quelques matériaux, des cartes, et des mots « enjeux », que nous
43 avons imprimés et vous avons mis là. À partir de là, vous pourrez vraiment commencer les discussions entre vous. Je
44 laisse la parole au maître d'ouvrage.

45 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

46 Merci Madame la Présidente. Bonsoir à tous. Tout d'abord, nous allons nous présenter. Je suis
47 Laurent MAZZUCHELLI de SNCF Réseau et je suis directeur projet à la direction territoriale Bourgogne-Franche-
48 Comté, située à Dijon. Et je suis accompagné d'Adeline et Emmanuel qui vont se présenter.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

51 Bonsoir à tous. Adeline DORBANI, je suis la directrice du pôle Environnement et Développement durable de la
52 direction territoriale SNCF Réseau, Bourgogne Franche-Comté.

53 **Emmanuelle HONORÉ, chargée de projet Environnement et Développement durable, direction territoriale**
54 **Bourgogne Franche-Comté**

55 Bonsoir. Emmanuelle HONORÉ, je suis chargée de projet Environnement et Développement durable à SNCF
56 Réseau, Bourgogne-Franche-Comté.

57 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

58 Ce soir, nous vous avons préparé une présentation sur la base de différents chapitres.

- 59 - Tout d'abord, un rappel du périmètre et des enjeux de l'opération.
60 - Un point sur les aménagements techniques.
61 - Le diagnostic environnemental, qui est une partie importante de cette présentation.
62 - Et un petit rappel sur le calendrier.

63 Concernant le périmètre et les enjeux de l'opération, tout d'abord un rappel sur la consistance du projet. VFCEA
64 consiste à moderniser la ligne existante de 160 km entre Nevers et Chagny en Saône-et-Loire. La réalisation d'un
65 raccordement de cette ligne à la Ligne à grande vitesse Paris – Sud-Est, raccordement prévu en gare du Creusot-
66 Montceau-Montchanin TGV. Puis, la création d'une halte d'interconnexion TGV (Train à Grande Vitesse) – TER (Train
67 Express Régional) en gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV. Sur l'écran, nous voyons la position de cette halte
68 qui est envisagée juste au droit de la gare TGV actuelle.

69 Concernant le rappel sur les fonctionnalités et les enjeux, tout d'abord sur les fonctionnalités voyageurs, notamment
70 les déplacements régionaux et interrégionaux, VFCEA permettrait des relations ferroviaires de bout en bout entre
71 Tours et Dijon, plus confortables en matériel électrique et surtout moins polluantes. Cela permettra de relier le
72 territoire au réseau à grande vitesse par des correspondances TER – TGV du fait de la halte d'interconnexion. Pour
73 ce faire, il faudra réaliser un certain nombre d'aménagements, l'électrification qui est symbolisée par ce sigle, le
74 traitement des ponts existants, donc tous les ouvrages, et du tunnel du Creusot, le traitement des passages à niveau
75 et l'installation d'un système de télécom plus moderne, appelé GSM-R (Global System for Mobile communications -
76 Railways). Pour la halte TER, il faudra construire cette halte, ainsi qu'un raccordement sur la ligne existante. Donc, un
77 petit rappel du service actuel sur la ligne. Il y a aujourd'hui 30 allers-retours dans les deux sens confondus par jour de
78 semaine, correspondant à 13 TER Dijon – Nevers, 4 TER Dijon – Tours et 13 TER Montchanin – Chalon-sur-Saône.

79 Sur le diaporama, une cartographie du trafic annuel de voyageurs. Si nous additionnons l'ensemble de ces trafics sur
80 le périmètre entre Dijon et Nevers, cela représente environ 2,5 millions de voyageurs par an, avec pour l'essentiel
81 environ 1 million de voyageurs sur l'axe entre Dijon et Chagny. Je ne vais pas m'étendre sur tous ces chiffres. Vous
82 les retrouvez dans le dossier du maître d'ouvrage qui est disponible dans cette salle.

83 Quels sont les effets attendus du projet sur ces déplacements régionaux et interrégionaux ? Ils sont plusieurs, ils sont
84 variés. Le premier, par la combinaison des TER Centre-Val de Loire avec les TER Bourgogne-Franche-Comté, sur la
85 base de 2 allers-retours par jour. Cette combinaison permettrait un gain de voyageurs supplémentaires d'environ
86 6 000 voyageurs par an. Le deuxième effet concerne le déplacement du *hub* TER de Montchanin dans la gare du
87 Creusot, par la création de la halte d'interconnexion. Là, nous avons plutôt une baisse de voyageurs de l'ordre de
88 1 500, qui est due au fait – nous le verrons sur le troisième effet – que les TER venant de Chalon iraient directement
89 en halte TER projetée en gare du Creusot. Le troisième, et c'est le plus important, est l'élargissement de la zone de
90 chalandise de la gare du Creusot, avec des correspondances qui seraient améliorées, correspondances TER – TGV
91 pour les voyageurs en provenance de Chalon. Et là, nous aurions un saut de 22 000 voyageurs supplémentaires par
92 an. Le quatrième concerne l'élargissement de la zone d'emploi au niveau de la gare de Montceau-Montchanin TGV, la
93 zone Coriolis. Et là, nous avons évalué un potentiel de voyageurs supplémentaires de l'ordre de 8 500. L'ensemble de
94 ces chiffres représente environ 35 000 voyageurs supplémentaires par an.

95 Concernant la deuxième fonctionnalité voyageurs, qui concerne les liaisons grande distance, il y a deux trajets qui ont
96 été regardés. Le premier est surtout l'évolution de la desserte de l'axe Rhin-Rhône, notamment desservie aujourd'hui
97 par les liaisons entre Strasbourg et Lyon. Le fait de créer ce raccordement permettrait de gagner un peu de temps et



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

98 de bénéficier de ce temps pour faire évoluer cette desserte sur l'axe. Je ne vais pas m'étendre sur le deuxième, c'était
99 sur les évolutions du trajet Nantes – Tours – Lyon. Nous avons simplement regardé la faisabilité technique de pouvoir
100 réaliser un raccordement spécifique. Mais nous n'avons pas fait varier le trafic voyageur, parce que cette
101 fonctionnalité n'est pas avérée aujourd'hui, donc elle n'a pas été plus développée dans notre dossier de trafic. Pour ce
102 faire, il faudra des aménagements spécifiques. Chaque fois, nous retrouvons l'électrification, la mise au gabarit des
103 ouvrages, le traitement des passages à niveau, l'installation du GSM-R et en plus, là, la réalisation du raccordement
104 en gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV.

105 En termes de nombre de voyageurs supplémentaires, sur le premier effet sur l'évolution des dessertes de l'axe Rhin-
106 Rhône, nous avons évalué, en insérant 3 TGV par jour, par sens, un gain potentiel de voyageurs annuels de l'ordre de
107 50 000 par an. Et pour l'effet de la création de la halte d'interconnexion en gare du Creusot-Montceau-Montchanin
108 TGV, là, le potentiel de voyageurs en provenance de Nevers et au-delà serait de l'ordre de 23 000 voyageurs, ce qui
109 fait un global d'environ 73 000 voyageurs sur cette fonctionnalité longue distance.

110 La troisième fonctionnalité traite du transport de marchandises. Donc, un petit rappel de la cartographie avec la
111 position de la ligne, les 160 km non électrifiés. Et sa position entre les deux grands corridors européens de fret, le
112 corridor 4 Atlantique et le corridor 2 Méditerranée.

113 Qu'est-ce que tout cela apportera ? Cela permettra de proposer aux transporteurs une transversale électrifiée, qui
114 manque aujourd'hui, puisque 160 km ne le sont pas. Cela offrira une alternative au passage par l'Île-de-France,
115 puisque l'essentiel du trafic ferroviaire transite par l'Île-de-France. Cela permettrait de répondre à des besoins de
116 transport aujourd'hui exprimés entre la façade Atlantique et les axes Saône – Rhône et Rhin. Et également, il ne faut
117 pas l'oublier, électrifier cette ligne contribuera au report modal de la route vers le rail, et du coup réduira les émissions
118 polluantes.

119 Pour les aménagements, nous retrouvons les mêmes aménagements que précédemment, l'électrification, le
120 traitement des passages à niveau et des ouvrages et l'installation du GSM-R. En termes de trafic, nous avons évalué
121 sur la base d'une quinzaine de trains marchandises par jour dans les deux sens, environ 1,410 million de tonnes de
122 marchandises qui pourraient transiter par VFCEA. Dans ces 15 trains, nous avons pris comme objectif deux trains en
123 report modal et ces deux trains représentent le volume d'environ 165 000 tonnes de marchandises. Ce qui fait environ
124 une soixantaine de camions en moins par jour sur la route, pour vous donner un ordre d'idées.

125 Voilà pour le rappel des généralités sur le projet. Un petit point sur le contrat de plan État / région. Ce contrat de
126 plan 2015-2020 dans lequel est inscrit le projet comporte deux hypothèses de réalisation du projet. Je les rappelle très
127 rapidement. La première traite de l'électrification partielle entre Montchanin et Chagny, plus la réalisation du
128 raccordement sur la LGV (Ligne à Grande Vitesse), plus la halte TER et l'installation du GSM-R sur la totalité de la
129 ligne. Les investissements sont d'un montant de 342 millions d'euros. Je ne vais pas rappeler les fonctionnalités, nous
130 venons de les voir. Et l'hypothèse 2 du CPER (Contrat de plan État-région) traite de l'électrification et de l'installation
131 du GSM-R sur la totalité de la ligne. Donc, il n'y a pas le raccordement. Et l'investissement des aménagements est de
132 l'ordre de 283 millions d'euros. Un rappel du coût estimé du projet global : 560 millions d'euros. Puis, un budget inscrit
133 à ce contrat de plan de 40 % à peu près du projet global, soit 247,2 millions d'euros. Voilà l'animation. C'est
134 l'hypothèse numéro 2.

135 Le deuxième chapitre concerne les aménagements. Très rapidement, tout d'abord sur l'électrification. Il y a deux
136 grands volets sur l'électrification. Le premier traite de l'installation de tout le système pour faire circuler les trains
137 électriques, donc les poteaux caténaires, les supports fils de contact le long de chaque voie. La deuxième installation
138 concerne la construction des sous-stations puisqu'il faudra du courant pour alimenter la caténaire, ainsi que le
139 raccordement de ces sous-stations au réseau de transport électrique RTE. Quelques schémas explicatifs : la voie
140 avec le système des installations caténaires, le principe d'une sous-station, un équipement qui est en fait entre la voie
141 ferrée et le réseau RTE.

142 Deux sous-stations sont aujourd'hui nécessaires en plus de celles qui existent actuellement et qui encadrent la ligne
143 Nevers – Chagny. Une première sous-station envisagée sur le secteur de Sémelay et une deuxième sous-station
144 envisagée sur le secteur de Montchanin. Pourquoi sur ces zones ? Parce qu'il y a du réseau RTE qui est relativement
145 proche. Et donc, autant limiter le linéaire de raccordement entre la sous-station et le réseau RTE. Donc,
146 l'électrification est aujourd'hui estimée à 203 millions d'euros.

147 Le deuxième aménagement important est la mise au gabarit des ouvrages, avec deux types de gabarit. Le premier est
148 le gabarit électrique, qui est plutôt en hauteur par rapport aux ouvrages pour pouvoir installer tout le système
149 caténaire. Et le deuxième gabarit concerne le gabarit de container international. Et là, il faudra rogner sur les côtés



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

150 des ouvrages. Plusieurs solutions pour le réaliser : la première est l'abaissement de la plateforme. Ce sera le cas
151 dans le tunnel du Creusot, ou l'élargissement de l'ouvrage, ou carrément une destruction et reconstruction d'un
152 ouvrage à proximité. Là, il y a quelques photos qui illustrent des travaux d'ouvrage sur la ligne, et ici très récemment
153 sur le secteur de Belfort – Delle où il a fallu relever un pont pour électrifier la ligne, et donc faire une déviation
154 provisoire. Cela se fait assez bien. Le coût de ce poste est évalué à 28 millions d'euros.

155 La troisième installation importante est l'installation du système de communication GSM-R. Très rapidement, c'est un
156 système qui est commun à 18 pays européens. C'est une composante d'un nouveau système de signalisation appelé
157 ERTMS. Il est dédié uniquement aux circulations ferroviaires. Voilà deux exemples de mâts. Un mât type rabattable
158 qui permet d'installer une antenne jusqu'à environ 20 m au-dessus du sol et un mât plus important qui, lui, permet
159 d'installer les antennes au-delà de 20 m. Des mâts un peu identiques à ceux que nous voyons le long des routes ou
160 des autoroutes. Ces installations seront positionnées en fonction de l'étude qui devra être faite, mais essentiellement,
161 comme vous pouvez le voir, dans les emprises ferroviaires existantes. Cela permettra un gain de sécurité grâce à une
162 communication continue entre le train et le sol. Cela permettra des fréquences un peu meilleures pour la circulation
163 des trains. Et – là, nous ne sommes pas concernés – du gain de temps pour le transport de marchandises,
164 notamment aux frontières.

165 Concernant le traitement des passages à niveau, d'un montant évalué à 19 millions d'euros, sur la ligne il y a
166 90 passages à niveau de toute nature. Il faudra faire un diagnostic assez précis, diagnostic de sécurité, et définir
167 quels seront les passages à niveau à traiter. Donc, plusieurs types d'aménagement sont possibles. Soit nous
168 maintenons le passage à niveau et nous aménageons de façon sécuritaire, notamment sur la section routière
169 concernée. Nous le supprimons et créons un nouvel ouvrage de franchissement, ou alors nous supprimons le
170 passage à niveau et rabattons la voirie sur un nouvel itinéraire le plus proche. Voici un exemple de passage à niveau,
171 sur la ligne Belfort – Delle, en travaux actuellement. La route départementale actuelle. Le passage à niveau est ici,
172 la voie ferrée est là. Il y a un ouvrage qui va être construit juste au-dessus de la voie, à une cinquantaine de mètres de
173 l'emplacement actuel, et une voie routière qui est déviée sur à peu près 400 – 500 m de long pour rétablir la
174 circulation.

175 Concernant le raccordement et la halte d'interconnexion, il y a plusieurs variantes de raccordement et options de
176 halte. Un raccordement court avec halte de passage : c'est un raccordement d'environ 5 km, qui prend son origine sur
177 le secteur d'Écuisses. Par cette solution, le tracé est commun au TGV Strasbourg – Lyon, ainsi qu'au TER. Et la halte
178 est positionnée juste en face de la gare. Le raccordement court avec l'option halte de passage, la différence est que
179 les circulations sont séparées entre le TGV et la circulation TER qui est totalement indépendante. Nous avons le
180 même cas de figure en bas avec le raccordement un peu plus long qui fait 6,5 km et qui prend son origine au pied de
181 la retenue de Montaubry, sur la commune d'Essertenne. Mais le principe reste le même entre halte de passage et
182 halte en impasse. L'estimation de ces raccordements varie entre 231 millions d'euros pour le raccordement long, halte
183 en impasse, jusqu'à 332 millions d'euros pour le raccordement long, halte de passage.

184 Un point sur la halte d'interconnexion. Deux solutions, comme je l'ai évoqué précédemment pour cette halte. Cette
185 halte sera positionnée juste au droit de la gare TGV actuelle. Quelle que soit la solution, sa position varie peu. Et
186 donc, le principe de passage : une circulation directe, le principe de halte en impasse, et un rebroussement. Quand le
187 train a marqué son arrêt, il repart dans l'autre sens. Voilà un exemple de halte en impasse. Et voilà la carte du secteur
188 de la gare du Creusot avec la ligne grande vitesse Paris – Lyon, la ligne Dijon – Nevers, la voie de service actuelle
189 avec l'ouvrage, le bâtiment voyageur de la gare TGV avec les quais et la position envisagée de la halte
190 d'interconnexion en face des quais, avec bien sûr des cheminements qu'il faudra prévoir.

191 Je passe la parole à Adeline.

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

194 Merci. S'agissant de l'environnement, en tant que maître d'ouvrage, SNCF Réseau est amené à prendre en compte
195 l'environnement très en amont des études de projet. Les études environnementales que nous menons à ce stade, au
196 niveau du stade du débat public, ont pour objectif en fait d'alimenter les études techniques un peu plus détaillées, qui
197 vont venir par la suite. Ces études techniques vont, dans un second temps, alimenter de nouvelles études
198 environnementales, qui iront de plus en plus dans le détail, notamment les études d'impact.

199 À ce stade du projet, prendre en compte l'environnement est important. C'est important pour plusieurs choses : d'une
200 part, parce que cela peut nous éviter des coûts supplémentaires, par méconnaissance des sites, des sites particuliers,
201 des enjeux particuliers. D'autre part, cela nous permet bien évidemment d'être conformes réglementairement. Le



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

202 Code de l'environnement aujourd'hui est quelque chose d'assez complexe. Donc, bien anticiper, c'est important.
203 Enfin, cela permet aussi de mieux intégrer nos nouveaux aménagements, nos modifications d'infrastructures aussi,
204 dans leur environnement. Il faut savoir que nous étudions à la fois le milieu humain, mais aussi le milieu physique et le
205 milieu naturel. Il y a donc plusieurs enjeux à prendre en compte. Et certains enjeux sont à cheval à la fois sur le milieu
206 humain, sur le milieu naturel et sur le milieu physique. Je pense notamment à l'agriculture.

207 S'agissant des études préliminaires pour le projet VFCEA, nous avons conduit un premier diagnostic environnemental
208 qui nous a permis en fait de faire une cartographie sur l'ensemble du tracé du projet des principaux enjeux à une
209 échelle assez large, une maille assez large. Il conviendra de préciser cette cartographie par la suite. Pour faciliter
210 notre diagnostic, nous avons détaillé tout le tracé en 5 unités géographiques. Tout d'abord, en partant de Nevers vers
211 Chagny, la vallée de la Loire, ensuite le massif du Morvans, ensuite la montagne autunoise. Lorsque nous arrivons
212 sur le secteur du Creusot, nous sommes dans l'ancien bassin minier. Et enfin, la vallée de la Dheune sur tout le
213 secteur entre Le Creusot et Chagny.

214 Aujourd'hui, je vous propose de nous concentrer sur les enjeux identifiés pour la vallée de la Loire. Tout d'abord, la
215 ligne ici à Nevers traverse un secteur urbanisé de manière assez importante, puisque la ligne a été construite en 1866
216 et allait jusqu'au cœur de ville. Nous retrouvons cet aspect de cette ligne intégrée dans les centres-bourgs, un peu
217 tout au long de la ligne. Nous pouvons citer notamment les bourgs comme Imphy, Sauvigny-les-Bois, Béard, Saint-
218 Léger-des-Vignes, Decize ou Cercy, où les villes et villages se sont développés autour de l'infrastructure. Par
219 conséquent, un des premiers enjeux de notre projet sera d'une part d'identifier la problématique bruit et d'autre part
220 d'identifier les mesures d'atténuation du niveau sonore à mettre en œuvre pour être conformes réglementairement.
221 Ensuite, cette ligne traverse bien évidemment des secteurs qui sont parfois industriels, avec des activités humaines
222 développées. Nous pouvons être amenés à être à proximité par exemple d'installations classées pour l'environnement
223 (ICPE), qu'il faudra bien prendre en compte dans nos aménagements. Enfin, vous les voyez repérés un peu sur cette
224 carte : vous avez aussi des secteurs avec un patrimoine historique important. Nevers en fait partie. Avec des
225 périmètres de protection. Là encore, il faudra prendre en compte cet enjeu dans nos études ultérieures.

226 S'agissant du bruit, nous avons identifié cet enjeu comme important à prendre en compte, puisqu'il y aura une
227 quinzaine de circulations fret supplémentaires sur la ligne. Un petit rappel sur le bruit. Le bruit, c'est une variation de
228 pression de l'atmosphère, qui se propage d'une source du bruit, jusqu'à un récepteur. Ici, quand nous parlons du bruit
229 ferroviaire, la source, au niveau de l'exploitation ferroviaire, c'est le train qui circule sur le rail. Et le récepteur est bien
230 évidemment nous tous. Le récepteur est l'oreille humaine. L'unité de mesure au niveau du bruit est le décibel. D'un
231 point de vue mathématique, c'est une unité de mesure logarithmique. C'est important à prendre en considération,
232 parce qu'il faudra parfois apporter des éléments d'explication, notamment une particularité : quand on double le
233 nombre de sources de bruit, on ne double pas forcément le niveau de bruit. C'est-à-dire que deux trains qui circulent à
234 60 décibels ne donnent pas 120 décibels comme bruit résultant, mais 63 décibels. C'est important à prendre en
235 compte. Le décibel, c'est bien, mais cela ne caractérise toujours pas la gêne que nous pouvons ressentir, nous, êtres
236 humains. Nous avons caractérisé une mesure nouvelle : c'est le décibel adapté (dB (a)). Ce dB (a) permet dans les
237 mesures de bruit, les mesures acoustiques qui sont standardisées, de donner plus de poids aux fréquences de bruit
238 que l'oreille humaine perçoit plus facilement. C'est-à-dire que nous augmentons le poids de ces fréquences que nous
239 percevons plus facilement et diminuons les fréquences qui sont moins perceptibles à l'oreille humaine. Cela
240 caractérise beaucoup mieux la gêne que nous pouvons avoir par rapport au bruit.

241 Une petite échelle de référence en couleur vous permet d'avoir quelques notions de comparaison. À titre d'exemple,
242 un train fret qui circule à 100 km/h sur une ligne génère un bruit d'environ 80 dB (a) lorsque nous sommes positionnés
243 à peu près à 25 m de cette ligne. Ce sont des données qui sont des données de référence. Néanmoins, le bruit est
244 quelque chose qui est évolutif et, surtout, peut être perturbé ou modifié par certains paramètres, comme la
245 topographie par exemple, les bâtiments qui sont présents. Certains bâtiments peuvent faire écran par rapport à
246 d'autres bâtiments. Et la météo. C'est un paramètre important lorsque nous parlons de mesures acoustiques. La
247 nature du sol aussi, entre la voie et les bâtiments.

248 Pourquoi parlons-nous du bruit ? Le bruit peut avoir un impact sur la santé humaine. Et c'est en raison de cet impact
249 qu'il y a aujourd'hui toute une réglementation qui s'impose au maître d'ouvrage dans le cadre des infrastructures
250 linéaires de transport et qui a pour vocation de préciser les mesures d'atténuation qu'un maître d'ouvrage doit mettre
251 en œuvre, soit en cas de création d'infrastructure, soit en cas de modification significative d'une infrastructure
252 existante. Et c'est le cas ici pour la ligne Nevers – Chagny. Le Code de l'environnement s'intéresse à deux périodes
253 particulières : la période de jour, 6 h – 22 h et la période de nuit, de 22 h à 6 h. La réglementation impose au maître
254 d'ouvrage que l'infrastructure de transport modifiée ou créée ne génère pas sur ces périodes de temps un niveau
255 sonore moyen au-delà des seuils réglementaires.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

256 Comment est-ce que SNCF Réseau s'engage d'une part, et d'autre part met en place une méthode pour respecter
257 justement les niveaux réglementaires ? Nous procédons toujours de la même manière pour nos projets de
258 modernisation de l'infrastructure. Ce qu'il faut retenir déjà, c'est que le maître d'ouvrage a une obligation de résultat.
259 Et ça, c'est très important. Ensuite, nous procédons par différentes étapes. La première étape est d'évaluer le niveau
260 sonore existant le long de la ligne, c'est-à-dire aujourd'hui, à quel niveau de bruit les populations riveraines sont
261 exposées. La deuxième étape, sur la base des hypothèses de trafic qui sont retenues aujourd'hui, est de développer
262 une cartographie, de modéliser le bruit et de le calculer. Cela se fait relativement facilement. Il y a des outils qui sont
263 développés pour cela. Et cela nous permet effectivement de produire une cartographie de niveau sonore. À partir de
264 cette cartographie, nous identifions les zones où nous dépassons réglementairement les seuils acoustiques qui sont
265 imposés par la réglementation. Dans ces zones-là, bien évidemment, nous pouvons avoir des habitations. Et à ce
266 titre-là, nous étudions les mesures d'atténuation qui peuvent être mises en place. Elles sont de différentes natures. Je
267 ne vais pas vous les développer dans cette partie-là. Si vous avez des questions, nous pourrions en parler tout à
268 l'heure. Une fois que nous avons identifié les mesures d'atténuation, nous mettons en œuvre ces mesures à nos frais,
269 quelles qu'elles soient, avec ensuite un contrôle de conformité à la mise en service, donc comme je le disais avec une
270 obligation de résultat.

271 Je te passe la parole pour le diagnostic sur le milieu naturel.

272 **Emmanuelle HONORÉ, chargée de projet Environnement et Développement durable, direction territoriale**
273 **Bourgogne Franche-Comté**

274 Merci Adeline. Concernant le milieu naturel, les enjeux de la vallée de la Loire, qui dit vallée de la Loire, dit un fleuve,
275 la Loire. Pas un des moindres. Un des plus grands de France. C'est un fleuve qui structure le paysage, un paysage
276 qui est diversifié, qui présente de nombreux contrastes. C'est aussi des zones inondables, avec des milieux humides
277 associés à la Loire. La voie ferrée suit la Loire. C'est vrai que nous avons une voie ferrée qui s'inscrit dans un
278 paysage assez diversifié, qui évolue entre colline, plaine alluviale, traverse des bois et de grandes clairières de
279 champs ouverts.

280 La vallée de la Loire, c'est aussi de grands sites environnementaux, avec une forte biodiversité, une richesse
281 naturelle. Nous avons notamment le site Natura 2000, vallée de la Loire entre Imphy et Decize. Nous vous avons
282 également mis quelques exemples en termes d'illustration, comme le castor à Béard ou le saumon atlantique que l'on
283 retrouve dans la Loire. Comme j'ai pu vous le dire, les bords de Loire sont dotés d'une richesse faunistique et
284 floristique avec des milieux humides, mais c'est aussi un corridor écologique qui permet le déplacement des animaux.
285 C'est aussi un lieu de reproduction et des endroits où les animaux peuvent se nourrir.

286 Donc, continuité écologique. Sur la transparence de la voie ferrée, il y aura également des actions à conduire dans le
287 cadre de la modernisation de l'infrastructure. Et continuité écologique également inscrite dans le schéma régional de
288 cohérence écologique de Bourgogne-Franche-Comté, document qui a été validé dernièrement.

289 Également, nous pouvons indiquer aussi la problématique liée à la ressource en eau. Nous avons également des
290 points de captage situés sur l'axe de la voie ferrée, pour lesquels il y aura aussi des préconisations, une attention
291 particulière à avoir vis-à-vis de la ressource.

292 Concernant le paysage, nous proposons de faire un zoom sur le secteur de Nevers où nous nous retrouvons ce soir.
293 Nevers, ville patrimoniale chargée d'histoire, avec le palais Ducal, sa cathédrale notamment. Nevers, qui a bien grandi
294 depuis cette époque moyenâgeuse, a une agglomération qui s'est fortement développée. Aujourd'hui, c'est un
295 carrefour ferroviaire avec deux lignes : la ligne Nevers – Chagny et la ligne Paris – Clermont. Nous avons également
296 un technicentre avec le site de maintenance pour le matériel roulant au nord-ouest, qui correspond sur la
297 photographie au secteur numéro 3. Nous sommes à proximité également de la halte les Perrières. À savoir que sur
298 Nevers nous avons trois arrêts : la gare de Nevers qui est située sur un axe commerçant, la halte des Perrières et la
299 halte de Nevers-le-Banlay. Cette ligne ferroviaire, dans l'agglomération de Nevers, présente un profil variable. Elle est
300 parfois en déblai, en remblai, et parfois à niveau.

301 Concrètement, comment le projet de modernisation s'inscrira-t-il dans le paysage ? Tout d'abord, l'électrification.
302 L'électrification consiste à installer des poteaux et une caténaire. À gauche, vous avez une illustration de la ligne
303 Nevers – Chagny entre Imphy et Decize, qui n'est pas électrifiée à l'heure actuelle. Et à droite, une photographie
304 d'une ligne similaire en Bourgogne-Franche-Comté qui, elle, est électrifiée. Donc, ligne à deux voies. Nous voyons
305 tout à fait la différence entre ces insertions. À savoir que dans les études ultérieures du projet, il sera réalisé une
306 étude paysagère pour laquelle il y aura des simulations d'insertion paysagère réalisées.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

307 Concernant les sous-stations, celles qui seront à créer nécessitent une emprise foncière d'environ 1 hectare. Celles-ci
308 seront implantées à proximité du réseau RTE. Elles seront également implantées, dans la mesure du possible, en
309 dehors des zones habitées et en évitant toute implantation dans les sites naturels à fort enjeu.

310 Concernant le mât GSM-R, nous vous avons mis une photographie de la LGV Rhin-Rhône, dans laquelle s'inscrit la
311 ligne TGV qui est située en déblais, et où nous avons des mâts GSM-R. Là, en l'occurrence, au-dessus de la flèche
312 bleue, un mât qui a été installé avec ses équipements au sol. Là, sur cette photographie, c'est le seul élément qui
313 témoigne de l'insertion de la ligne TGV dans le paysage.

314 Enfin, pour finir, je vous ai parlé tout à l'heure du castor, du saumon. Ce n'est qu'un exemple. Mais comment limiter
315 les impacts sur la biodiversité dans le projet ? Aujourd'hui, nous avons une lutte contre le phénomène d'érosion à
316 conduire, ce qui est une priorité nationale et également une obligation pour SNCF Réseau en tant que maître
317 d'ouvrage pour lutter contre la fragmentation des habitats, c'est-à-dire limiter les déplacements des espèces pour se
318 reproduire, pour s'abriter, pour se nourrir. Une doctrine est mise en application par SNCF Réseau dans ses études
319 environnementales : « éviter, réduire, compenser » (ERC). C'est éviter les impacts autant que peut se faire. C'est
320 réduire en appliquant des mesures d'accompagnement ou des mesures de précaution. Et, s'il demeure des impacts
321 résiduels, mettre en place des mesures de compensation. Les mesures de compensation consistent à trouver des
322 sites équivalents à ceux impactés par le projet et d'en améliorer la fonctionnalité écologique, pour que les espèces
323 impactées puissent mieux se développer par ailleurs. Ce qu'il faut également savoir, c'est que ces mesures
324 compensatoires sont souvent assorties d'un suivi de 25 ans et nécessitent du foncier, en plus du projet en tant que tel.

325 Laurent, je te repasse la parole.

326 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

327 Pour terminer, un point très rapide sur le calendrier. Voilà un calendrier avec une période de débat public, 2016 –
328 2017. Ensuite, la décision du maître d'ouvrage à l'été 2017 et, derrière, dans l'hypothèse où le projet est poursuivi, un
329 certain nombre d'études plus détaillées, notamment pour préparer les enquêtes publiques. Derrière ces enquêtes
330 publiques, les autorisations administratives, pour ensuite préparer le chantier, la méthodologie d'exécution et engager
331 les travaux. La période à venir suivant le type de projet qui sera poursuivi variera de 3 à 5 ans en termes de procédure
332 et d'étude. Et derrière, donc des travaux qui aujourd'hui ne sont pas évalués précisément en termes de durée.

333 Un point simplement par rapport à tout ce qui a été dit par Adeline et Emmanuelle sur le fait que l'environnement est
334 une partie intégrante du projet et qu'à chaque étape du projet passé et à venir, l'environnement a toute sa place et
335 devra travailler en itération avec les techniciens qui vont concevoir les différents ouvrages. Je vous remercie de votre
336 attention.

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

338 Merci beaucoup. Juste une précision. Vous avez remarqué que cette présentation est différente de celle du 5 janvier,
339 parce que nous avons l'obligation, pour chaque atelier thématique, de bien informer les citoyens. Cette explication –
340 présentation visait à vous présenter dans le détail la question des impacts sur l'environnement, le bruit, sur la
341 biodiversité, vous présenter la manière dont SNCF va s'y prendre. Il est normal que nous consacrons un temps
342 comme cela pour bien poser le cadre de notre débat. C'est à partir de là que les personnes peuvent réagir. Peut-être
343 qu'il y a des personnes averties dans la chambre, mais nous, nous adressons au grand public. Nous ne savons pas
344 qui vient, donc nous devons faire en sorte que tout le public soit bien informé. Voilà pourquoi dans chaque atelier
345 thématique, il y a un temps peut-être un peu dense, mais qui est nécessaire pour comprendre les différents enjeux.

346 Maintenant, je vais juste demander s'il y a des questions de compréhension. Parce que là, nous passerons tout de
347 suite après au travail par table, cartes à la main, et un jeu à la main. Une petite vingtaine de minutes, pas plus. Vous
348 avez une table consacrée, pour ceux qui sont intéressés, à l'impact sur les trafics, sur les circulations, et une table
349 consacrée aux impacts sur l'environnement. Avant de se mettre au travail et de vous présenter les éléments, est-ce
350 qu'il y a des questions de compréhension ? Après, à la lumière de toutes les questions que vous allez poser, dans
351 une vingtaine de minutes vous discuterez entre vous, poserez et identifierez toutes les questions que vous pouvez
352 poser, et le débat démarrera. Je vous répète que nous vous demandons d'avoir un rapporteur par table. Après que le
353 rapporteur a résumé ce qui s'est dit à la table, la parole circulera dans le cadre normal d'un débat. Tout le monde
354 prendra la parole. Nous ne sommes pas nombreux, soyez rassurés. C'est le cadre de travail que nous avons organisé
355 pour ce soir. Est-ce qu'il y a des questions de compréhension sur le projet ? Concernant le positionnement, les points
356 de vue, il y aura le débat après.

357 **Michel CANIAUX, délégué général de l'association Logistique transport Ouest**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



358 Michel CANIAUX, délégué général de l'association Logistique transport Ouest de La Rochelle. Je m'interroge sur
359 l'utilité – et là, je n'ai pas eu toutes les réponses – du raccordement TGV. Si je regarde actuellement les meilleurs
360 temps de parcours entre Dijon et Lyon Part-Dieu, c'est 1 h 36. Et dans le cas du raccordement, nous mettrions 1 h 32.
361 Est-ce bien intéressant de prévoir un raccordement ou est-ce que mes chiffres ne sont pas bons pour le gain de
362 temps ? Sachant que nous pourrions faire des améliorations sur la ligne entre Dijon et Lyon.

363 **Illaria CASILLO, présidente de la CPDP**

364 Très bien. Ce n'est pas une question de compréhension. C'est une question qui relève de l'opportunité du
365 raccordement que nous aborderons tout à l'heure.

366 **Michel CANIAUX, délégué général de l'association Logistique transport Ouest**

367 Il y a tout de même quelque chose que je n'ai pas compris.

368 **Illaria CASILLO, présidente de la CPDP**

369 Absolument. Dans 20 minutes, votre rapporteur rendra compte de cela aussi. Nous rentrerons dans le détail. Là,
370 c'était vraiment s'il y a des choses que vous n'avez pas comprises ou sur lesquelles vous avez des doutes. Je vous
371 propose de démarrer une petite vingtaine de minutes. Vous faites le point de tout ce que vous avez à demander et
372 nous démarrerons avec le débat.

373 **Didier SAGET, mairie de Varennes-Vauzelles**

374 Monsieur SAGET, mairie de Varennes-Vauzelles et ancien cheminot et conducteur qui a effectué pas mal de parcours
375 entre Tours et Dijon. Je me pose juste une question. Je n'arrive pas à comprendre que la ligne Nevers – Chagny
376 existe, que le projet est d'électrifier la ligne et que l'on nous parle de protéger des espèces. La ligne existe, nous ne
377 changerons rien. Je vais juste vous rappeler qu'en 1985 j'ai participé à l'électrification de la ligne Morey – Nevers.
378 Nous ne nous sommes jamais posé la question des espèces. Je veux bien admettre que les temps ont changé, que
379 nous avons créé l'environnement, mais la ligne existe. Nous n'allons pas changer les habitudes des animaux sur cette
380 ligne-là.

381 **Illaria CASILLO, présidente de la CPDP**

382 Le maître d'ouvrage va vous expliquer pourquoi ils abordent cette question, parce que cela prévoit tout de même des
383 travaux. Allez-y, très rapidement.

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

386 Très rapidement. Nous n'allons pas rentrer dans le détail. Mais nous allons mettre de nouveaux aménagements. Déjà,
387 nous mettons des caténaires. Certaines espèces peuvent être impactées. Je pense aux chauves-souris et aux
388 oiseaux. Ceci dit, je suis ici représentante de la maîtrise d'ouvrage. Comme je vous l'ai dit, le Code de
389 l'environnement est quelque chose de compliqué. Le Code de l'environnement s'impose au maître d'ouvrage. Et entre
390 autres, lorsque nous avons une étude d'impact à faire – et notre projet est soumis à étude d'impact - aujourd'hui, nous
391 devons prendre en compte la biodiversité. Mais ce n'est pas le seul sujet. Il y a l'eau, évidemment, il y a le bruit,
392 l'électromagnétisme, énormément de sujets qui font l'environnement. Aujourd'hui, nous vous avons présenté dans le
393 détail le bruit et la biodiversité, mais nous pourrions parler également des autres enjeux. Mais sachez que c'est
394 d'abord une réglementation et que, d'autre part, quand nous mettons des caténaires, nous pouvons impacter des
395 espèces. Lorsque nous allons modifier des passages à niveau, des ouvrages d'art, il peut y avoir aussi des espèces.
396 En 1985, il n'y avait pas la réglementation sur la préservation des espèces. Mais le phénomène d'érosion de
397 biodiversité, c'est aussi parce que les activités humaines n'ont pas souvent pris en compte, justement, les impacts sur
398 l'environnement. Et maintenant, nous sommes obligés de faire cela.

399 **Illaria CASILLO, présidente de la CPDP**

400 Il y a une intervention de la part d'une membre de la Commission.

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

402 Je voudrais rappeler aussi au Monsieur qui pose la question par rapport à l'environnement que s'il existe un débat
403 public, c'est parce que c'est une obligation pour des projets au-delà d'un certain montant, mais il faut savoir que le
404 débat public est régi par le Code de l'environnement, justement, parce que nous considérons que ces grands projets
405 peuvent avoir des effets significatifs non seulement sur les aspects économiques et d'aménagement du territoire, mais

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

406 aussi sur l'environnement. Et le débat public, c'est pour faire parler les gens, les entendre et pour que les projets
407 prennent mieux en compte ces questions d'environnement, en lien avec la législation en cours.

408 **Illaria CASILLO, présidente de la CPDP**

409 Merci. C'était très bien de le rappeler. Nous vous avons posé aussi un certain nombre d'enjeux, mais peut-être que
410 nous n'avons pas tout listé. Si vous en avez d'autres, maintien des trafics, des gares et d'autres enjeux, n'hésitez pas.
411 Allez-y, je vous propose de commencer.

412 *Travail par table*

413

414 **Illaria CASILLO, présidente de la CPDP**

415 Je vous demande d'avoir un rapporteur par table, et la parole circulera pour tout le monde. Je propose de démarrer
416 par la table qui est là, qui s'occupait des impacts sur le trafic. Avez-vous désigné un rapporteur ? Pendant que le
417 rapporteur parle, est-ce que quelqu'un peut noter les questions pour que le maître d'ouvrage puisse répondre à toutes
418 les questions. Nous récupérerons aussi le *paper-board*. Merci.

419 Qui est le rapporteur ? Allez-y.

420 **François KARINTHI, Directeur général adjoint du Conseil départemental de la Nièvre**

421 François KARINTHI, je suis directeur général adjoint du Conseil départemental de la Nièvre. Nous avons autour de
422 cette table abordé la question, parce qu'il y avait un certain nombre de thématiques qui nous étaient proposées, de la
423 fiabilité des temps de transport. La question que nous avons soulevée porte sur la question de la régénération et du
424 renouvellement de la voie. Nous avons bien conscience que ce n'est pas aujourd'hui ce que le maître d'ouvrage
425 propose. Pour autant, nous considérons que cette question doit être portée à la connaissance de la Commission
426 particulière du débat public et à l'ensemble des habitants du département, en demandant à ce que les études que le
427 maître d'ouvrage a pu conduire sur le coût de la régénération du renouvellement de cette voie puissent être portées à
428 la connaissance du public. Puisqu'aujourd'hui l'enjeu pour le département et les habitants est certes la question du
429 fret, mais aussi la question de la liaison Nevers – Dijon, et donc la réduction du temps de trajet entre Nevers et Dijon,
430 pour rendre cette liaison ferroviaire compétitive par rapport à la voiture, pour toutes les raisons que je ne développerai
431 pas sur la sécurité, l'environnement, liées au fait qu'il vaut mieux que les voyageurs soient dans le train que dans la
432 voiture. Or, aujourd'hui, avec un temps de voiture équivalent au train, le train n'est pas compétitif. Ce que nous
433 demandons, c'est que ces études puissent être portées à la connaissance de tous pour que nous puissions les
434 expertiser et porter un avis.

435 La deuxième question, puisque cela a été évoqué lors de la réunion du 5 janvier dernier, est que ces travaux de
436 régénération de la voie seraient potentiellement inéligibles aux fonds européens. Là aussi, nous demandons à ce que
437 la démonstration soit apportée sur cette inéligibilité aux fonds européens, et que la démonstration soit aussi portée à
438 la connaissance de tous, pour que nous puissions disposer de l'ensemble des éléments permettant *in fine* à chacun
439 de se positionner, et en particulier au département de la Nièvre, qui fera un cahier d'acteur le moment venu, et a
440 besoin d'éléments plus précis sur ces deux questions.

441 Je m'exprime bien évidemment au titre de la fonction qui est la mienne, mais également après échanges avec les
442 personnes autour de la table. Et dans cette question, nous avons aussi évoqué la question du maintien des gares
443 existantes, puisque l'accélération du temps de trajet ne peut pas se faire au détriment du territoire. D'après les
444 premiers éléments qui ont été évoqués sur le coût de cette régénération de la voie, puisqu'il y a des chiffres qui ont
445 été évoqués de l'ordre de 240 millions, nous pourrions imaginer que ces 240 millions, plutôt que d'être mis sur le
446 raccordement et l'interconnexion, puissent servir à la régénération de la voie qui, en termes de priorité, semblent à
447 mettre en avant par rapport à la fonctionnalité du raccordement de l'interconnexion.

448 **Illaria CASILLO, présidente de la CPDP**

449 D'accord. Merci. Je propose au maître d'ouvrage d'aborder les différentes questions sur la fiabilité des temps de
450 transport, la régénération renouvellement de la voie, s'il y a des études sur le coût de la régénération qui ont été
451 effectuées, qui est compétent pour les effectuer, etc. ? Pourquoi les travaux de régénération sont-ils inéligibles aux
452 fonds européens ? À combien les coûts sur la régénération reviendraient-ils ? C'est donc un calcul. Je vous passe la
453 parole.

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

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

455 Concernant la fiabilité de la voie, c'est vrai que nous n'avons pas évoqué les différentes sections, les différentes
456 vitesses aujourd'hui sur la ligne. C'est vrai qu'elles sont un peu variables suivant les secteurs. Les vitesses varient de
457 60 à 140 km/h. Aujourd'hui, concernant le trafic voyageurs, il y a deux points de ralentissement : un point à la sortie de
458 Nevers, sur 500, 600 mètres, où la vitesse est réduite ponctuellement à 40 km/h. Et au niveau du passage à niveau à
459 Mesvres, dans la Saône-et-Loire, pour des raisons de sécurité routière et non pas de qualité de voie ferrée, il y a un
460 ralentissement également à 40 km/h, sur 500 ou 600 mètres.

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

462 Pouvons-nous voir les points sur la carte ?

463 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

464 Oui. Emmanuelle est en train de regarder. C'est vrai qu'aujourd'hui cette voie n'a pas fait l'objet d'une grosse
465 opération de régénération. Pour autant, elle est entretenue. Il y a eu des opérations ponctuelles de remises en état de
466 la voie par du changement de ballasts, de traverses et de rails. Je ne saurai pas vous dire ce soir quelles sont les
467 sections qui ont été traitées ces années précédentes, mais cela a été fait. Aujourd'hui, nous ne pouvons pas affirmer
468 que cette voie est de très mauvaise qualité, mais il y a quelques points de faiblesse. Nous avons mis la vitesse de la
469 ligne au tableau. Vous voyez que les couleurs qu'il faut éviter, c'est du rouge ou jaune. Nous en avons très peu. Nous
470 avons une vitesse de 30 km/h sur le secteur de Chagny. Mais globalement, nous sommes plutôt dans le vert et dans
471 le bleu. Il y a tout de même des vitesses qui sont relativement correctes sur cette voie ferrée.

472 Pour ce qui est de la régénération, cela a été évoqué le 5. C'est vrai. Un chiffre a été annoncé de l'ordre de
473 240 millions d'euros, qui traiterait l'ensemble des 160 km de voies. À ce jour, nous n'avons pas fait de diagnostic
474 précis et je ne suis pas en mesure de pouvoir vous dire ou de présenter des résultats d'études sur cette régénération
475 parce que cela n'a pas été fait. Mais j'entends bien que c'est une demande qui émane de cette table, et notamment
476 du département de la Nièvre.

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

478 Pouvez-vous préciser à qui revient la compétence de décider de ces études ?

479 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

480 En fait, cette voie ferrée, comme tout le réseau ferré national, a une classification. La section entre Nevers et
481 Montchanin est de classification 7 et la section entre Montchanin et Chagny est de classification 6. Aujourd'hui, les
482 voies ferrées classées de 7 à 9 – donc, Nevers – Chagny est dans cette catégorie – les opérations de régénération
483 sont faites en partenariat avec les régions, notamment la région Bourgogne-Franche-Comté. Il va de la compétence
484 de la région Bourgogne-Franche-Comté – je crois que cela a été précisé lors de la réunion du 5 – de prendre en
485 charge cette régénération. La section entre Montchanin et Chagny est une voie ferrée classée 6. Et donc, la
486 régénération est à la charge de SNCF Réseau.

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

488 Juste un élément, parce qu'hier dans un autre atelier quelqu'un posait la question de savoir s'il y avait du trafic fret qui
489 augmentait, si ce serait en mesure de faire basculer le classement de la ligne. Pouvez-vous dire quelque chose, plus
490 ou moins ? Parce que le critère est le trafic. S'il y a plus de trafic, est-ce que cela pourra basculer, est-ce que ce
491 classement changerait ou pas ?

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

493 Oui, c'est vrai que ces voies ferrées sont classées en fonction du trafic qui passe. Si le trafic évolue dans le bon sens
494 – je ne vais pas m'avancer, je ne connais pas les seuils de trafics – nous pouvons imaginer que la ligne pourrait être
495 classée d'un niveau supérieur. Aujourd'hui, nous ne savons pas en dire plus.

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

497 Voulez-vous rajouter des choses ?

498 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

499 Sur la régénération, non. Sauf si je n'ai pas totalement répondu aux interrogations de Monsieur.

500 **Ilaria CASILLO, présidente 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

501 Voulez-vous dire un mot sur la liaison Nevers – Dijon qui a été évoquée ?

502 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

503 Quelle était la question précise ?

504 **François KARINTHI, Directeur général adjoint du Conseil départemental de la Nièvre**

505 J'entends ce que vous dites. Ce n'est pas forcément des éléments nouveaux. La question qui est posée aujourd'hui
506 est que les éléments dont le maître d'ouvrage dispose, qui est SNCF Réseau aujourd'hui, qui permettent d'annoncer
507 ce chiffre de 240 millions, puissent être partagés. Parce qu'aujourd'hui le détail ce chiffre n'est connu que du maître
508 d'ouvrage. Vous comprendrez qu'à un moment c'est un peu court pour que nous puissions juste nous arrêter dessus,
509 pour considérer que finalement la question est un peu sortie du débat ou du sujet.

510 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

511 Le chiffre qui a été annoncé est un chiffre à dire d'experts, sur la base de ce qui a été fait sur d'autres voies ferrées.
512 Pour avoir un chiffrage précis, il faut se pencher de façon un peu plus prégnante sur le cas de la voie ferrée entre
513 Nevers et Dijon. C'est ce que j'ai dit. Il n'y a pas eu d'études approfondies qui ont été faites sur cette section. Donc,
514 les 240 millions qui ont été annoncés ont été annoncés sur la base de comparaisons par rapport à ce qui s'est fait
515 précédemment.

516 **François KARINTHI, Directeur général adjoint du Conseil départemental de la Nièvre**

517 C'est un coût moyen. Donc, cela peut être plus ou moins.

518 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

519 Oui, cela peut varier.

520 **François KARINTHI, Directeur général adjoint du Conseil départemental de la Nièvre**

521 Quand nous allons affiner, cela peut monter ou cela peut être beaucoup moins. C'est le problème.

522 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

523 Tout à fait, c'est une estimation. La question est posée. Il y a une première réponse qui a été donnée. Ou alors, la
524 réponse aurait été de dire : « Je ne sais pas et je n'annonce pas de chiffres ». Un chiffre a été annoncé sur la base de
525 ce qui a été fait précédemment, en estimant au kilomètre, cela fait tant du kilomètre. Si nous multiplions par 160 km,
526 par 2 voies, donc 320 km, nous arrivons à 240 – 250 millions. C'est le chiffre qui a été annoncé.

527 **Jean-Claude BOULÉ, FNAUT Bourgogne**

528 Sans étude plus complète, nous ne pouvons pas trop savoir.

529 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

530 C'est pour cela que je vous donne l'explication. C'est sur la base de ce qui a été fait précédemment. Il faut que nous
531 nous y penchions un peu plus pour affiner ce chiffre.

532 **Jean-Claude BOULÉ, FNAUT Bourgogne**

533 À notre table, nous n'avons parlé que de cela. Parce que le Conseil général a une vue bien particulière du problème,
534 en disant qu'il faudrait mieux faire tout en même temps.

535 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

536 De toute façon, ce ne sera pas multiplié ou divisé par 2. Il y a une variable dans tout cela et il faut que nous
537 regardions de près.

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

539 Monsieur MAZZUCHELLI, tout à l'heure, vous avez dit que pour la régénération, selon le classement, les
540 compétences varient. Par contre, pour les études qui concernent la régénération, qui est compétent à les décider ?
541 Est-ce que SNCF peut décider de financer des études sur la régénération ou pas ?

542 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

543 Vous savez, autour de ce projet qui est porté par les partenaires qui sont l'État, la région, il faudra en parler avec la
544 région et estimer le coût de ce diagnostic et voir le financement, la prise en charge de ce diagnostic. À mon avis, ce
545 n'est pas cela qui sera onéreux.

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

547 Vous ne savez pas, plus ou moins, à combien pourrait revenir une étude de ce type. N'avez-vous aucun chiffre ?

548 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

549 Je ne peux pas vous dire, mais cela n'ira pas chercher loin.

550 **François KARINTHI, Directeur général adjoint du Conseil départemental de la Nièvre**

551 En tout cas, il y a dans le contrat de plan aujourd'hui, dans la maquette financière du contrat de plan sur cette action
552 VFCEA, il y a deux sous-actions : une action qui porte sur les études avec une enveloppe globale de 22,2 millions
553 d'euros. Nous pouvons faire la demande que la Commission particulière du débat public porte auprès du maître
554 d'ouvrage le fait que puisse être débloquée une partie de ces enveloppes pour étudier un peu plus précisément que le
555 ratio le coût de la régénération de la voie, pour que cette information soit portée à la connaissance du public au
556 travers de cette démarche du débat public.

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

558 Nous enregistrons votre volonté que cette partie de l'argent qui devrait être consacrée aux études devait, pour vous,
559 être dédiée en particulier aux études sur la régénération. Soyez assurés que cela sera vers dans le débat public.
560 Monsieur ? N'oubliez pas de vous présenter, s'il vous plait.

561 **Guy GRAFEUILLE**

562 Guy GRAFEUILLE, Nevers. Ce que je constate, c'est que c'est un projet purement fret. En gros, c'est cela. Je partage
563 tout ce qui a été dit, bien entendu, puisque j'étais à la table et nous sommes tous d'accord là-dessus. Ce que
564 j'aimerais, c'est tout de même que... c'est bien gentil, parce que l'on nous donne moult chiffres, mais ce sont des
565 chiffres qui viennent de la SNCF. Je ne veux pas remettre en cause tout ce que fait la SNCF, mais en France
566 j'aimerais bien qu'il y ait des organismes indépendants qui puissent vérifier les chiffrages. Parce que nous avons eu
567 d'autres exemples dans d'autres domaines, dans l'atome par exemple. Nous avons vu ce que cela a donné. Moi,
568 j'aimerais bien que ce ne soit pas que les chiffres de la SNCF, parce que l'on peut, à la limite, nous dire un peu
569 n'importe quoi. Donc, cela me gêne un peu quelque part. Est-ce qu'il n'y a pas moyen de faire expertiser les
570 documents de la SNCF qui chiffrent tout cela par des personnes indépendantes, comme vous l'êtes-vous ?

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

572 Une question. Le chiffrage que vous « remettez en cause » concerne-t-il le fret, les études qui ont été réalisées sur le
573 trafic fret ? Parce que de toute manière, ce que je vais faire d'abord, c'est que je demanderai au maître d'ouvrage si
574 vous pouvez expliquer comment les études ont été réalisées, les critères retenus, qui a réalisé les études. Déjà, cela
575 peut donner des informations. Continuez votre question.

576 **Guy GRAFEUILLE**

577 Je précise ma pensée. Quand vous discutez avec des personnes de la SNCF en privé, les chiffres ne sont pas les
578 mêmes. C'est le pourquoi de mon interrogation.

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

580 D'accord. Si vous avez des éléments plus précis, n'hésitez pas. Pouvez-vous nous donner des éléments en ce qui
581 concerne la manière dont vous avez produit ces chiffres et expliquez aussi d'où ils sortent, si vous pouvez ?

582 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

583 Ce sont des chiffres que vous retrouvez dans le dossier du maître d'ouvrage, qui sont extraits d'une étude qui a été
584 faite par un bureau d'études spécialisé, qui s'appelle Sistra, dont le rendu de son étude est disponible et a été mis en
585 ligne. Ce sont des éléments qui sont donc disponibles pour le public. Comment cela se passe-t-il quand nous
586 décidons de faire des études de trafic sur un projet ou d'autres études ? En l'occurrence, là, il y a eu des études de
587 trafic et une analyse socioéconomique. Nous lançons un appel d'offres sur la base d'un cahier des charges. Des
588 bureaux d'études répondent et nous retenons le bureau d'études qui est le mieux-disant à l'issue de l'appel d'offres.
589 Et ça, toutes les collectivités font de la même manière. Là-dessus, déjà pour vous dire que les études n'ont pas été

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



590 faites au sein de l'ingénierie propre de la SNCF, mais par un bureau d'études. Après, le bureau d'études se base sur
591 des hypothèses de trafic, par rapport à des données d'évolution sur le réseau, par rapport au trafic qui existe et qui
592 encadre la voie ferrée, et sur la base d'un référentiel très précis, référentiel qui impose au bureau d'études de
593 présenter son travail de façon normative. Ce n'est donc pas fait « au doigt mouillé ». C'est un travail fait avec sérieux,
594 qui a duré plusieurs mois et qui, aujourd'hui, présente un certain nombre d'estimations. Nous sommes sur des
595 estimations, nous n'affirmons rien. Voilà comment les choses ont été évaluées sur la base d'hypothèses, en prévision
596 d'évolution de trafic à une date donnée. Et cela correspond à ces différents chiffres.

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

598 Est-ce que vous vous souvenez de certaines des hypothèses retenues, notamment pour le trafic fret ? Sur quelle
599 base dites-vous que nous pouvons passer à 14 trains fret par jour ?

600 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

601 Sur la base d'hypothèses, parce que la voie ferrée... en fait, il y a plusieurs critères. Le premier est que la voie ferrée
602 entre Nevers et Chagny est située, comme je l'ai dit précédemment, entre deux corridors européens de transport de
603 marchandises. Ces deux corridors sont porteurs de trafic. Aujourd'hui, il y a des circulations, des trajets de
604 marchandises qui sont allongés, parce qu'elles doivent passer par l'Île-de-France. Donc, il y a une hypothèse de dire
605 que nous pourrions capter un certain nombre de volume de marchandises, de manière à ce que ce soit intéressant
606 pour les transporteurs et pour les chargeurs de marchandises, réduire les distances, réduire le temps de parcours et
607 emprunter VFCEA. Donc, le bureau d'études est parti sur un certain nombre de trains, que nous pourrions détourner
608 d'un corridor, du corridor Atlantique, le détourner par VFCEA et le faire rejoindre l'axe rhodanien.

609 Ensuite, sur le report modal, comme je l'ai dit précédemment, nous avons évalué l'équivalent de deux trains sur la
610 quinzaine qui est estimée, considérant que ces deux trains, sur un volume de 165 000 tonnes, sont envisageables par
611 rapport au trafic actuel de camions sur l'axe Est-Ouest, faire transporter 165 000 tonnes sur le rail, plutôt que sur la
612 voie routière devient du possible.

613 C'est ainsi que les études sont faites. Ensuite, il y a eu des rencontres avec les dirigeants des deux grands ports
614 maritimes que sont les ports de La Rochelle et de Nantes – Saint-Nazaire, pour recueillir leur perception, comment ils
615 voient l'intérêt de faire transiter leur matière par VFCEA, plutôt que par l'Île-de-France. Et à partir de là, le bureau
616 d'étude a estimé qu'un certain nombre de volume qui était transporté par ces ports maritimes pourrait transiter par
617 VFCEA. C'est ainsi que le travail est mené, de manière très synthétique.

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

619 Merci. Il y a aussi une chose. La Commission a voulu que cette étude, qui a été citée par le maître d'ouvrage, soit
620 disponible complètement en ligne. Vous pouvez la télécharger et la lire. D'ailleurs, la Commission a aussi missionné
621 une boîte de cartographie pour représenter les flux envisagés à l'horizon 2025. Elle est également en ligne. C'est nous
622 qui l'avons produite sur la base des données que SNCF nous a fournies. Tout cela est téléchargeable en ligne. Nous
623 avons essayé de résumer de manière visuelle ce qui était dit par le maître d'ouvrage. En tout cas, l'étude est en ligne,
624 vous pouvez la vérifier et la lire.

625 Est-ce que, pour cette table, vous avez d'autres éléments ? Est-ce que les réponses fournies par le maître d'ouvrage
626 sont complètes ? Souhaitez-vous d'autres types de compléments, d'autres types de réponses ? Allez-y.

627 **François KARINTHI, Directeur général adjoint du Conseil départemental de la Nièvre**

628 La question de l'éligibilité des travaux de régénération de la voie aux fonds européens n'a pas été traitée. Ce n'est pas
629 pour que nous ayons une réponse ce soir, parce que c'est un sujet un peu complexe, y compris administrativement et
630 réglementairement, mais à un moment donné il faudrait que cette question puisse être expertisée de manière
631 objective une fois de plus pour que nous puissions disposer de la bonne compréhension, quant à ce qui est éligible et
632 ce qui ne l'est pas.

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

634 Merci. Est-ce que vous pouvez répondre à la question de l'éligibilité ?

635 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

636 Ce n'est pas vraiment une question. Comme vous le dites, c'est un point qu'il faudra développer. Ce que je peux dire,
637 c'est que les partenaires, la région et l'État sont attentifs aux appels à projets de l'Union européenne, de manière à
638 pouvoir présenter – je crois qu'en 2018 il y a un appel à projets qui doit sortir... et l'objectif est de voir si VFCEA sera

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

639 éligible à cet appel à projets de manière à pouvoir bénéficier d'éventuelles subventions. Tout le monde est attentif
640 pour que le financement soit complété par des fonds européens.

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

642 La régénération ? Ou le fait que ce soit éligible aux fonds européens ?

643 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

644 Il faut voir. Cela dépend du type d'appel à projets. Aujourd'hui, je ne peux pas vous dire si le projet le sera. Il faut voir
645 quels sont les critères d'éligibilité des appels à projets.

646 **François KARINTHI, Directeur général adjoint du Conseil départemental de la Nièvre**

647 Merci de cette réponse qui confirme que nous ne pouvons pas aujourd'hui affirmer, ni dans un sens ni dans l'autre,
648 que la question de la régénération de la voie ne sera pas éligible aux fonds européens, ce qui a pourtant été laissé
649 penser lors de la réunion du 5 janvier. Je pense que c'est une question légitime aujourd'hui, que cette question soit
650 beaucoup plus précisément expertisée et que nous ayons ces calendriers-là, de manière à pouvoir peser aux côtés du
651 maître d'ouvrage et de l'État, au niveau de la Commission européenne, quant au contenu de ces appels à projets,
652 parce que s'ils ne sont pas aujourd'hui définitivement écrits, il y a une marge, à un moment donné, de lobbying,
653 puisque c'est comme cela aussi que les choses se font, pour que cette question puisse faire partie d'un éventuel
654 appel à projets. Quand nous disons lobbying, c'est de l'État français bien évidemment auprès de la Commission.

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

656 Merci. Nous allons retourner votre question au maître d'ouvrage pour approfondir dans les jours suivants cette
657 question pour vous donner plus d'éléments. Et nous allons aussi vous montrer le résumé de bilan par fonctionnalité
658 des études socioéconomiques pour clôturer sur la question des études. Sachez qu'à la page 96 du dossier du maître
659 d'ouvrage, vous avez ce schéma qui résume la question de la rentabilité du projet.

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

661 Peut-être une précision : c'est la rentabilité, mais pas uniquement économique. Socioéconomique, cela veut dire que
662 cela intègre les externalités, ce que nous appelons... Sauf erreur de ma part, cela veut dire que par exemple l'intérêt
663 en matière environnementale est aussi intégré dans cette analyse. Ce n'est pas quelque chose de purement financier.

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

665 C'est bien de le tenir en compte. Heureusement que nous avons un expert en environnement qui nous le rappelle
666 chaque fois. Je pense pouvoir passer à la seconde table. De toute manière, après si vous voulez reprendre la parole,
667 le débat est libre. Nous allons juste écouter l'autre table. Avez-vous désigné un rapporteur ? Monsieur FOURCADE.

668 **M. FOURCADE**

669 Madame la Présidente, vous allez encore me supporter un peu. Nous avons accueilli avec plaisir le représentant de
670 La Rochelle qui nous a ouvert vers le grand large et les aspects fret. Et nous partageons effectivement beaucoup
671 d'éléments avec lui.

672 Sur les questions qui ont été posées, c'est presque les mêmes questions que celles qui ont été abordées à l'autre
673 table. C'est entre autres sur la question des temps de parcours pour les passagers. Allons-nous vers les 2 heures ou
674 pas ? Comment y allons-nous ? Comment finançons-nous ? Donc, toutes les questions qui ont été abordées tout à
675 l'heure. Sans suppression d'arrêts. Nous avons tout de même bien précisé, au moins pour le train Nevers – Dijon, que
676 nous restons à 9 arrêts. Après, se posent aussi les questions des dessertes plus locales.

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

678 Pouvez-vous préciser cette question ? Je n'ai pas compris. Quand vous dites temps de parcours pour les passagers,
679 voulez-vous dire si l'électrification permettra un gain de temps ? Vous vous référez au temps de parcours Nevers –
680 Dijon. Pouvez-vous préciser, développer un peu plus cette question ?

681 **M. FOURCADE**

682 Je reprends exactement les mêmes termes que Monsieur KARINTHI, à savoir que si nous voulons développer le rail,
683 le transfert modal – les lois Grenelle, etc. –, il faut effectivement pour le confort et l'intérêt des usagers qu'il y ait des
684 temps de parcours nettement plus courts en train qu'en voiture. Nous l'avons déjà dit. Donc, l'objectif que nous avons

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

685 affiché, de 2 heures par exemple, est un objectif mobilisateur à atteindre dans un temps certain, voire un certain
686 temps. Après, il y a tous les aspects environnementaux, moins de voitures, moins d'accidents, l'aménagement du
687 territoire, puisqu'il faut dire que maintenant que nous sommes dans la grande région Bourgogne-Franche-Comté...
688 J'étais encore à Dijon, lundi. De temps, en temps, nous allons aussi à Besançon. Et je ne suis pas le seul. Ce n'est
689 tout de même pas la porte à côté. Se pose aussi la question qu'avait posée le maire de Decize, je crois, les
690 correspondances Nevers – Besançon, ou direct, ou au moins avec des correspondances qui ne durent pas 1 heure.
691 Malheureusement, cela attendra le service 2018, nous a annoncé Monsieur NEUGNOT. C'est dommage.

692 Concernant les travaux de voie, ce qui a été dit autour de la table, parce que nous avons aussi des cheminots et des
693 pratiquants, c'est qu'il ne faut pas oublier aussi qu'il y a eu 30 ou 40 km de voies régénérées il y a 4 ou 5 ans autour
694 de Luzy, voies et ballasts. Quand nous disons qu'il faut refaire intégralement la voie, je crois qu'il faudrait aussi
695 regarder un peu dans les archives de la SNCF Réseau, qui s'appelait RFF à l'époque, quels ont été exactement les
696 travaux qui ont été faits, puisqu'entre autres il y a eu deux mois d'interruption du trafic complet, en juillet et août, pour
697 faire ces travaux voies et ballasts. Il y avait à l'époque des montagnes de voies et de ballasts sur la gare de Luzy,
698 entre autres. Je me rappelle bien de cela.

699 Qu'avons-nous dit encore ? Les autres questions ont déjà été largement abordées à l'autre table. C'est-à-dire
700 comment améliorer le service. Et vous avez répondu en partie sur les questions de coût, de choses comme cela.

701 Beaucoup de questions ont déjà été abordées, ce n'est donc peut-être pas la peine de vous les reposer.

702 Il y avait aussi la question du matériel. Si je lis l'étude Sistra, je suis allé voir un peu dessus. Il est marqué page 21 de
703 l'étude FR dont je ne vous donne pas les numéros en détail : « Les opportunités sont multiples ». Ils parlent de
704 l'électrification Chagny – Nevers. « D'un point de vue de l'exploitation, les matériels électriques ont généralement une
705 meilleure capacité d'accélération et de décélération. C'est pour cela aussi que nous disons comment... là encore, est-
706 ce que cela a été étudié, je n'ai pas l'impression. Effectivement, nous pouvons gagner du temps à chaque
707 changement de vitesse, c'est-à-dire les neuf arrêts sur Nevers – Dijon. Et aussi à chaque changement d'allure,
708 puisqu'il y a à peu près une quinzaine de moments où nous changeons d'allure selon les caractéristiques de la voie.
709 Vous avez montré la carte tout à l'heure. Est-ce que ces gains de temps possible ont été chiffrés, dus au matériel
710 électrique par exemple ?

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

712 Il y avait la question du raccordement de Monsieur, tout à l'heure.

713 **Jean-Pierre POUBON, membre de l'association VFCEA**

714 Nous préconisons aussi une accélération de la vitesse sur la voie et plus particulièrement avec du matériel pendulaire,
715 étant donné que nous ne pourrions jamais aborder la vitesse au-dessus de 180 km/h.

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

717 Merci.

718 **Michel CANIAUX, délégué général de l'association Logistique transport Ouest**

719 En ce qui concerne la régénération, au niveau de la somme que cela nécessiterait, que ce soit 220, 240 ou 250, il faut
720 que ce soit précisé, comme cela a été dit avant. Mais effectivement, l'argent pourrait être mis, au lieu du raccordement
721 TGV, en priorité dans cette régénération de façon à faire vraiment un Nevers – Chagny qui tienne la route, d'abord qui
722 soit électrifié à 100 % pour permettre le trafic fret, et qui permette un trafic voyageurs de qualité, qui se reposerait sur
723 les 4 piliers, RPFS : rapidité, prix, fréquence, service. Et sur la rapidité, comme l'a dit notre ami, le train est condamné
724 à aller vite entre A et B, parce qu'il faut compenser les parcours d'approche, 15 à 20 minutes à chaque bout pour
725 effectivement avoir un temps compétitif avec la voiture. Si quelqu'un dit qu'il met 2 h 30 pour faire Nevers – Dijon,
726 c'est de porte-à-porte. Il faut toujours comparer ces temps-là.

727 Je reviens aussi sur ce fameux raccordement, avec le POCL (Paris - Orléans - Clermont-Ferrand – Lyon). Il y a le
728 fantôme qui plane au-dessus de nous. Est-ce qu'il est intéressant de mettre une grosse partie de l'argent qui pourrait
729 être utilisé à la régénération dans un raccordement TGV ? Cela semble un peu prématuré. Après, pour les services, là
730 aussi, une des faiblesses du service ferroviaire actuel, c'est les correspondances. Moi qui voyage beaucoup en train,
731 je m'aperçois que maintenant les TER ne s'attendent plus. La SNCF préfère payer des taxis, plutôt que d'attendre
732 parfois 3 ou 4 minutes des correspondances. Pour la fiabilité, pour que les voyageurs soient enclins à prendre le train,
733 là j'ai entendu – parce que je ne suis pas dans ma région, mais j'ai bien compris la géographie de la région – qu'il
734 faudrait des Nevers – Besançon directs, de façon à ce que le rail structure réellement la région. Et après, par contre, à

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

735 Nevers que nous ayons de bonnes correspondances pour aller vers Tours et vers Clermont. Et à Besançon pour aller
736 vers l'Alsace. C'est important d'utiliser le chemin de fer comme colonne vertébrale. Il faut que ce soit un produit
737 performant qui serve de colonne vertébrale à la région, en collaboration avec les autres modes qui viennent se
738 rabattre sur cette colonne vertébrale.

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

740 Merci beaucoup. Est-ce que quelqu'un veut rajouter des choses autour de la table ?

741 **M. FOURCADE**

742 Je parle au nom du collectif. Un autre élément qui n'est pas dans les études. Nous avons envoyé une contribution
743 avec 5 questions sur le débat public. Je les redis pour les personnes. Cela recoupe largement les questions posées
744 par l'autre table. À savoir que si nous réduisons le temps de parcours – il est aujourd'hui de 2 h 30 entre Nevers et
745 Dijon, pour simplifier – à 2 heures, cela fait -20 % en temps de parcours. L'étude Sistra dit sur l'élasticité est de moins
746 de 0,7. C'est-à-dire que si nous réduisons le temps de parcours de 20 %, le nombre de voyageurs augmentera de
747 14 %. 14 % de voyageurs supplémentaires, sur 447 000 sur Nevers – Dijon, c'est 62 500 et quelques. Cela veut dire
748 que cette simple accélération produirait 62 000 voyageurs de plus par an, plus ou moins, à comparer aux 73 000 qui
749 nous donnent déjà une rentabilité positive avec l'électrification complète. Donc, le collectif demande que cet aspect-là
750 soit étudié comme hypothèse, que nous refassions les calculs détaillés. Sans compter qu'en plus, quand nous
751 prenons en compte le bien-être des passagers, le fait de gagner du temps est aussi évalué. Quand nous calculons
752 pour les TGV, vous savez très bien comment cela se passe. C'est intéressant de gagner 10 minutes. On nous
753 explique que gagner 10 minutes est important, parce que pour les hommes d'affaires, une minute vaut tant d'euros.
754 Donc, que l'on intègre aussi ce gain de temps des usagers et des passagers dans le calcul socioéconomique, puisque
755 c'est prévu dans le modèle. Et nous verrons si la rentabilité de l'électrification complète, et donc de la réduction du
756 temps de parcours, sera plus importante. Nous souhaitons avoir des éléments chiffrés. Pas ce soir, Monsieur
757 MAZZUCHELLI, rassurez-vous. Mais que ce soit étudié dans le modèle.

758 Deuxième chose, je l'ai dit tout à l'heure : chiffrer le gain sur le freinage et effectivement l'accélération du matériel.
759 Nous n'avons pas encore parlé de la marche tendue. Le directeur régional de SNCF Mobilités l'a reconnu dans cette
760 salle le 5 janvier, à la dernière réunion : les trains actuels ne sont pas en marche tendue. C'est-à-dire que, par
761 exemple, quand ils ont 10 ou 15 minutes de retard, ils rattrapent le temps perdu. Cela veut dire qu'il faudrait estimer
762 de manière précise par SNCF Mobilités, je pense, quel est le gain possible en vitesse de croisière. Est-ce que nous
763 pouvons gagner 5 ou 10 minutes ? Nous avons connu des trains qui allaient plus vite, à 2 h 14, etc. Cela aussi est à
764 estimer pour avoir une idée des gains possibles pour aller vers une marche plus tendue, en intégrant aussi les
765 questions de freinage, etc. Je passe les détails.

766 Le dernier point que je voudrais dire aussi, c'est sur la rénovation de la ligne. Je le disais tout à l'heure. Une partie a
767 déjà été rénovée il y a 4 ou 5 ans. Je pense qu'elle n'est pas usée. Autour de Luzy. Nous pourrions demander aussi...
768 je n'ai plus tout cela en tête, à l'époque nous l'avions vu passer quand j'étais au Conseil économique et social de
769 Bourgogne, une trentaine de kilomètres refaits. Il y a d'autres endroits de la ligne qui sont aussi en bon état. Tout ne
770 serait pas forcément à refaire. Il faudrait regarder dans une étude pour compléter ce que disait Monsieur KARINTHI.
771 Qu'une étude analyse précisément quels sont les principaux points noirs qui ralentissent fortement les trains, que ce
772 soit voyageurs ou marchandises. Est-ce qu'il faut relever des courbes ? Est-ce qu'il faut raccourcir une courbe ? Est-
773 ce qu'il faut par exemple remplacer le passage à niveau de Mesvres ? Nous avons appris l'autre fois que c'était
774 8 millions d'euros. Est-ce qu'il y d'autres passages à niveau importants comme cela ? Nous demandons que cette
775 question soit étudiée. Et je souscris à ce qui a été dit, que nous prenions une partie des 22 millions d'études pour
776 analyser les points noirs. Et après, je dirais qu'il y aura une question de phasage. Nous ferons peut-être des choses
777 tout de suite et des choses un peu plus tard. Mais il serait important que ces travaux d'amélioration de la voie soient
778 faits concomitamment, et encore mieux un peu avant l'électrification. Et tous ces éléments ajoutés, je pense... j'ai
779 consulté des cheminots de la CFDT (Confédération française démocratique du travail), entre autres, qui m'ont dit qu'il
780 était tout à fait possible d'arriver à 2 heures avec un certain nombre de gains de temps sur différents points. Voilà un
781 peu les choses que nous avons demandées, qui sont écrites, et nous attendons avec intérêt les réponses de SNCF
782 Réseau.

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

784 Merci beaucoup. Il y avait une autre question.

785 **Intervenante non présentée**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

786 Je voudrais juste, par rapport à ce qui a été dit sur la question de la régénération, vous avez présenté tout à l'heure un
787 schéma qui montre les mutations de vitesse le long de la ligne. Comment décidez-vous ou aboutissez-vous à la
788 conclusion qu'il faut ralentir les vitesses ou pas ? La réflexion sous-jacente est que pour aboutir à cette carte des
789 limitations de vitesse, vous devez déjà avoir des éléments sur l'état de la ligne, puisque cela doit être l'état de la ligne
790 qui permet de définir que sur telle ou telle ligne vous avez intérêt à ralentir la vitesse. Est-ce que vous pouvez
791 préciser ? Qu'est-ce qu'il y a comme études antérieures qui permettent d'aboutir à cette carte ? En d'autres termes, je
792 me pose la question. Vous devez déjà avoir des éléments un peu précis sur l'état de la ligne, puisque vous arrivez à
793 cette carte.

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

795 En sachant que la géographie physique, parfois, conditionne aussi.

796 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

797 Cette carte ne présente pas l'état de la ligne. C'est simplement les vitesses qui sont autorisées sur la section entre
798 Nevers et Chagny, pour différents critères. Soit parce que les rayons de courbure sont tels que nous ne pouvons pas
799 aller à une vitesse supérieure, soit pour d'autres raisons de rampe, etc. C'est comme cela que les vitesses de ligne
800 sont déterminées.

801 Je remercie Monsieur FOURCADE d'avoir précisé qu'il y avait eu une opération de remise en état de la voie il y a
802 quelques années. C'est pour cela qu'il faut faire une étude, un diagnostic précis. Le chiffre qui a été donné est un
803 ratio. Si nous voulons affiner, il faut regarder de près, prendre en compte ce qui a été fait précédemment et qui n'a
804 pas lieu d'être repris. Il y a donc un travail à mener pour préciser la chose.

805 Il y a beaucoup de questions, de souhaits sur les temps de parcours par rapport au matériel électrique et par rapport à
806 l'étude Sistra. Effectivement, nous n'avons pas pris en compte les éventuels gains de temps de parcours qui
807 proviendraient du fait de matériel électrique un peu plus souple dans les accélérations et dans les décélérations,
808 parce que nous avons voulu rester dans l'étude à temps constant. C'est un point qu'il faudra certainement approfondir
809 par rapport à ces temps de parcours, mais aussi au regard du projet de création de la halte d'interconnexion, qui
810 générera un petit linéaire supplémentaire, puisque vous avez bien compris qu'il faudra faire une petite boucle. Et
811 donc, nous n'avons pas voulu trop rentrer dans le détail, nous considérons que c'est le même temps. C'est
812 l'hypothèse qui a été prise. C'est une hypothèse qui a été prise dans l'étude socioéconomique, pour vous répondre
813 sur ce point. Dans la suite des études, il y aura encore des études de trafic et une analyse socioéconomique qui devra
814 être menée au cours des études AVP (études d'avant-projet), et qui sera à disposition pour l'enquête publique au titre
815 de la DUP (déclaration d'utilité publique). Et donc, là, il faudra que nous affinions ces éléments de manière à avoir des
816 temps de parcours ajustés.

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

818 Vous parlez de l'hypothèse de gare de passage.

819 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

820 De passage ou en impasse, quelle que soit...

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

822 La configuration de la halte de correspondance, en impasse ou de passage, n'aura pas d'impact...

823 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

824 Il faudra regarder. Aujourd'hui, nous avons considéré temps équivalents. Nous ne sommes pas rentrés dans le détail,
825 impasse ou de passage.

826 **M. FOURCADE**

827 Les vitesses qui ont été présentées sont bien les vitesses optimales qui ne tiennent pas compte des éventuels
828 ralentissements pour le mauvais état de la voie.

829 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

830 Oui, absolument.

831 **M. FOURCADE**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

832 Parce que sinon ce serait formidable, si nous en étions à...

833 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

834 Mais en fait, il n'y a que trois zones de ralentissement. Il y a une première zone de ralentissement ici. 100 km/h au lieu
835 de 125 km/h, suite à un défaut de tracé sur environ 600 mètres. Ensuite, la deuxième zone est la problématique du
836 devers du passage à niveau de Mesvres, où nous passons à 40 km/h au lieu de 120. Et là, ce n'est pas lié à l'état de
837 la voie, mais pour des raisons de sécurité routière, parce qu'il y a des convois de transport exceptionnel qui coïncident
838 sur le passage à niveau. Pour éviter des collisions, le train circule à 40 km/h. Pour les trains voyageurs, ce sont les
839 seules contraintes sur la ligne. Ensuite, pour le trafic fret, entre Millay, une commune de la Nièvre, jusqu'à Chagny, il y
840 a aussi un ralentissement de 80 au lieu de 100 à 125 sur cette section, pour une question d'écartement de voies, qui
841 n'est pas des meilleurs.

842 **M. FOURCADE**

843 Donc, si nous parlons de régénération, cela concernera en priorité ces points-là, mais pas toute la ligne. Finalement, il
844 ne s'agit pas de régénérer toute la ligne.

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

846 Vous voulez dire si la régénération ne porte que sur les points de ralentissement.

847 **M. FOURCADE**

848 Voilà. C'est pour cela que quand nous disons qu'il n'est pas question de...

849 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

850 Non, parce que le passage à niveau de Mesvres, tant qu'il n'y aura pas une solution pour supprimer ce passage à
851 niveau par un ouvrage probablement, je pense que c'est la sécurité qui prime et cela restera toujours à 40 km/h.

852 **M. FOURCADE**

853 Ce qu'il y a à régénéré finalement, nous excluons le passage à niveau. Donc, il reste les deux autres points. Il n'y a
854 pas besoin de refaire toute la ligne, si je comprends bien.

855 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

856 Il faut faire un diagnostic. Aujourd'hui, nous avons une demande de 2 heures. Il faut vraiment regarder de près pour
857 avoir une réponse claire sur cette demande d'atteindre un temps de parcours de 2 heures. Il faut regarder sur
858 l'ensemble de la ligne quels sont les traitements à faire.

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

860 Ce sont des questions qui sont revenues hier, sur les 2 heures de temps de parcours. Il faut que nous soyons clairs.
861 La régénération, et je me tourne vers le maître d'ouvrage, remet la ligne en l'état. Est-ce que régénérer la ligne
862 permettrait de faire Nevers – Dijon en 2 heures ? Ou est-ce le changement de la géométrie de la ligne qui permettrait
863 de faire Nevers – Dijon en 2 heures ? Est-ce que cela peut être dit ? Parce que si nous régénérons tout, mais que
864 Nevers – Dijon ne peut tout de même pas être fait en 2 heures, il faut le savoir.

865 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

866 Je ne sais pas aujourd'hui. Il faut que nous fassions cette analyse.

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

868 À plusieurs reprises, ce qui est sous-tendu -, c'est qu'il faudrait tout de même faire des études complémentaires.
869 Certains ont dit qu'il ne faudrait pas que cela coûte plus cher. Comme il y a eu une enveloppe de 22 millions, ma
870 question n'aura peut-être pas de réponse aujourd'hui, mais je l'aimerais bien pour le 27, quand nous parlerons du
871 financement : sur les 22 millions, combien y a-t-il de consommés et combien pourraient être éventuellement
872 consacrés à ces études complémentaires ? Nous comprenons très bien que vous ne puissiez pas, sans études un
873 peu plus précises, répondre à un certain nombre de questions. Mais les questions sont posées et il faudra y répondre.
874 Et donc, est-ce qu'il vous reste de l'argent pour faire quelques études ?

875 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

876 Oui, il reste de l'argent.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

878 Combien, si vous le savez ?

879 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

880 Il reste de l'argent. Vous avez bien vu, sur le calendrier, nous n'avons fait que les études préliminaires. Il y a donc
881 toutes les études AVP à conduire, avant-projet. Il y a toutes les études environnementales. Nous ne sommes pas
882 rentrés dans le détail, mais il y a pas mal de choses.

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

884 Pouvez-vous dire combien il vous reste, si vous le savez ? Ou pour le 27.

885 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

886 Oui, pour le 27, je saurai dire le chiffre.

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

888 Merci beaucoup.

889 **M. FOURCADE**

890 Que l'on comprenne bien ce que je veux dire. Si nous voulons accélérer le temps de parcours – et je pense que c'est
891 une demande unanime des personnes de la Nièvre, mais aussi des personnes de Decize, parce que chacun en
892 profitera au prorata de la longueur de la ligne – si nous voulons un report modal important... parce que là aussi est-ce
893 que nous chiffrons un peu tout ce qui est pollution, tout ce qui est particules fines, etc. ? Nous avons parlé tout à
894 l'heure du bruit des trains. Avons-nous mesuré le bruit des camions sur les routes ? Je veux dire qu'il faut comparer
895 aussi ce que l'on appelle le coût d'opportunité, ce qui existe, ce que nous pourrions faire et ce que nous gagnons. De
896 manière très large, dans toutes les aménités possibles, la santé des personnes, etc. Ce que nous disons dans le
897 collectif, c'est que si nous voulons améliorer le temps de parcours, cela ne se fera pas en une fois. Cela combinera un
898 certain nombre de mesures. Nous ne sommes pas en informatique, 0 ou 1. Nous ne faisons rien ou nous faisons tout
899 d'un coup. Ce sera un certain nombre d'éléments que nous avons avancés sur les temps de freinage, sur des
900 rectifications ponctuelles. Refaire le passage à niveau de Mesvres, il faudra s'y « coller » un jour ou l'autre. Nous
901 savons que c'est 8 millions d'euros. Il y aura peut-être d'autres points noirs à voir à certains endroits. C'est une
902 marche plus tendue. C'est peut-être le pendulaire demain. C'est l'ensemble de ces choses-là. Il n'y a pas de solution
903 unique, radicale, qui va tout régler. Je crois qu'il faut se sortir cela de la tête. Effectivement, c'est l'ensemble de ces
904 mesures, qui petit à petit – le plus vite possible, nous le souhaitons – permettra d'avoir un temps de trajet plus
905 court, etc. En repérant par les études, et c'est ce que nous demandons. Ce ne sont pas des études complètes,
906 intégrales, donc elles ne sont pas forcément très chères. En repérant de manière prioritaire quels sont les points à voir
907 et à revoir, etc. Nous ne sommes pas manichéistes. Moi, je suis un peu réformiste dans ma tête, j'essaie de faire
908 avancer des choses qui soient atteignables, et non pas des chimères du type le POCL ou autre, pour ne pas fâcher
909 d'autres personnes, par exemple.

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

911 Merci beaucoup. Est-ce que vous voulez apporter une réponse ?

912 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

913 Je regardais s'il y avait d'autres questions auxquelles je n'avais pas répondu, mais je ne crois pas. Peut-être Monsieur
914 qui évoquait, en début de réunion, les questions du raccordement. Comme vous l'avez compris, le projet VFCEA,
915 c'est plusieurs choses. Il n'y a pas que l'électrification de la section existante. Il y a également ce raccordement. Il fait
916 partie du programme. L'intérêt du raccordement, c'est vrai, ne concernera que quelques TGV. Dans notre étude, nous
917 avons indiqué que 3 TGV auraient la possibilité de pouvoir s'insérer sur la ligne.

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

919 Venant de Strasbourg. Rappelons-le.

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

921 Venant de Strasbourg ou de Lyon, dans les deux sens. Ils vont pouvoir s'insérer sur la ligne à grande vitesse au
922 niveau du Creusot et terminer leur course à grande vitesse, et donc générer du gain de temps.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

924 En s'arrêtant ou pas au Creusot, nous pouvons le rappeler.

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

926 Ils ne s'arrêtent pas au Creusot. Dans l'hypothèse, ils ne s'arrêtent pas au Creusot. Cela génère du gain de temps,
927 entre 2 et 8 minutes suivant les circulations. Ce gain de temps, aujourd'hui, est envisagé d'être utilisé pour faire un
928 arrêt supplémentaire sur l'axe, pour faire simple, entre Mulhouse et Dijon. Cet arrêt supplémentaire générerait des
929 voyageurs en plus dans le train, d'où ces 50 000 voyageurs qui ont été estimés, évalués dans ces études de trafic, qui
930 représentent un peu plus de 1 % du nombre de voyageurs annuels.

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

932 Vous pouvez citer aussi les arrêts qui risqueraient de fermer.

933 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

934 Non, il n'y a pas d'arrêt. Ah oui. Comme le TGV rentre sur la ligne à grande vitesse au Creusot, il ne passe plus sur
935 PLM (Paris – Lyon – Marseille). Donc, sur certains TGV, il ne s'arrêtera plus ni à Chalon, ni à Mâcon. Pour ces
936 liaisons qui font Strasbourg – Lyon, ce n'est pas très péjorant pour les voyageurs de Chalon et de Mâcon, parce qu'il y
937 a des TER sur PLM qui circulent et qui les mèneraient à Lyon sans difficulté. C'est vrai que la question se pose plutôt
938 dans le sens Lyon - Strasbourg, où là les voyageurs de Mâcon ou de Chalon devront aller prendre le train à Dijon, s'il
939 s'arrête à Dijon. Donc, prendre le TER et emprunter un changement. C'est l'intérêt de ce raccordement. Et c'est
940 intérêt est double, puisque dans la solution raccordement court ou long avec halte de passage, ce raccordement est
941 commun pour les TER, qui iraient s'arrêter à la halte de passage. Voilà l'explication. J'espère que cela vous a apporté
942 un éclairage.

943 **Intervenant**

944 Pour l'histoire de l'arrêt supplémentaire, c'est vrai que je n'avais pas percuté.

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

946 À Dijon ?

947 **Intervenant**

948 Non, ou ailleurs. J'ai compris que ce n'était pas tant pour avoir un gain de temps entre Strasbourg et Lyon que pour
949 permettre un arrêt supplémentaire.

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

951 Effectivement.

952 **M. FOURCADE**

953 Juste une remarque un peu polémique. Je constate tout de même que nous savons très bien chiffrer les voyageurs
954 supplémentaires si nous faisons un arrêt supplémentaire à Dijon, mais nous n'avons pas pensé à chiffrer les
955 voyageurs supplémentaires si nous réduisons le temps de parcours entre Nevers et Dijon. J'ai entendu que cela allait
956 être fait. Dont acte, M. MAZZUCHELLI. Je pense qu'il faut aussi envisager toutes les hypothèses. C'est à partir des
957 différentes hypothèses qui sont mises sur la table dans le cadre du débat public que nous pourrions voir effectivement
958 la rentabilité, les intérêts, puisqu'au bout du compte ce sera tout de même un peu le politique qui tranchera au bout du
959 compte, et notamment la région si j'ai bien compris.

960 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

961 Je vais juste répondre à ce que vous venez de dire. C'est vrai que nous avons fait nos études de trafic sur la base du
962 programme. Le programme du projet ne prend pas en compte – j'ai bien compris que c'est peut-être un souhait global
963 sur le secteur de Nevers et de la Nièvre – une amélioration du temps de parcours. Mais c'est pour cette raison.
964 Demain, peut-être que les choses évolueront et qu'il faudra – c'est pour cela que je l'ai précisé – mettre à jour cette
965 étude de trafic. Tout cela est évolutif.

966 **M. FOURCADE**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

967 Tout à fait. Et je crois que cela a été clair à la réunion du 5. C'était tout de même la quasi-unanimité des personnes
968 qui étaient là, de tous les politiques et autres, de dire qu'il y a un vrai enjeu pour améliorer la desserte pour de
969 nombreuses raisons. Je crois qu'il faut aussi que les décideurs aient à venir – nous les connaissons, c'est en grande partie
970 la région – tiennent compte aussi du fait que la région Bourgogne-Franche-Comté va aussi jusqu'à Nevers, même si
971 Nevers est à 3 km de la région Centre. Nous sommes encore en Bourgogne-Franche-Comté. Nous sommes tout de
972 même la seule préfecture qui a les liaisons les moins bonnes avec les capitales régionales, Dijon ou Besançon.
973 Quelque part, nous sommes tout de même le seul département qui perd des habitants. Cela a été dit l'autre fois.
974 Avons-nous pris en compte les questions d'aménagement du territoire ? Je ne vais pas vous le répéter à tous, vous
975 en êtes tout à fait convaincus. Et nous ne sommes pas simplement là pour donner encore un bonus à ceux qui ont
976 déjà de bonnes relations type TGV. Nous allons leur mettre 2 minutes de plus ou de moins. Il y a des notions qu'il faut
977 prendre en compte dans ces aspects-là.

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

979 Je suppose que vous reliez cela à la question de financement et donc de la hiérarchie des priorités.

980 **M. FOURCADE**

981 C'est clair. Nous le disions à notre table. La priorité entre électrification complète et raccordement est claire autour de
982 la table : c'est la priorité à l'électrification complète qui, si j'ai bien compris, sera la seule capable de déclencher
983 éventuellement les fonds européens puisqu'il faut, pour que les fonds européens soient déclenchés, que cette liaison
984 marchandises soit incluse dans le corridor numéro 4, condition nécessaire, qu'ensuite une demande soit faite à
985 Bruxelles, et que Bruxelles déclenche les 70, 80 millions d'euros qui sont en jeu, et qui permettront de financer la
986 première phase du plan. J'ai bien compris que c'était ainsi que cela se jouait, avec des cliquets chaque fois.

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

988 Voulez-vous ajouter des éléments, Monsieur MAZZUCHELLI ? Non. Un élément a été soulevé tout à l'heure par
989 Monsieur FOURCADE aussi concernant le passage de Mesvres. Est-ce que des choses sont déjà prévues ? Où est-
990 ce que cela en est ? Pouvez-vous donner des éléments de la décision quant à ce passage ? Je sais que vous avez
991 déjà mené une petite concertation là-dessus. Si vous pouvez chiffrer, dire là où vous en êtes, les décisions prises.
992 Merci.

993 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

994 Des études ont été faites. La maîtrise d'ouvrage est assurée par le département de la Saône-et-Loire puisque c'est
995 une route départementale qui est concernée. Le travail est en cours. Je n'ai pas d'échéance à préciser, mais c'est un
996 point sensible, un point d'attention de SNCF Réseau sur ce passage qui est en interaction avec le projet de la Voie
997 Ferrée Centre Europe Atlantique. Nous sommes associés aux études et au travail avec le département. Il y a eu des
998 réunions locales pour présenter les différentes solutions de projet à Mesvres.

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

1000 Des projets de suppression ?

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

1002 Oui. Il y a plusieurs variantes de solutions. Et donc, c'est en cours.

1003 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1004 Quand la décision devrait-elle arriver ?

1005 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1006 Je ne sais pas. Je n'ai pas de date sur la décision.

1007 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1008 Juste une précision. Est-ce que cela veut dire qu'aujourd'hui, le département de Saône-et-Loire a décidé d'affecter
1009 des crédits pour étudier, concerter, etc., mais qu'il n'y a pas encore les crédits pour les travaux ? Parce que
1010 normalement une fois que la décision est prise, nous arrivons tout de même à avoir à peu près un calendrier, entre les
1011 études nécessaires, la réalisation des travaux et donc la mise en œuvre.

1012 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1013 De toute façon, sur ce passage à niveau, à partir du moment où un ouvrage doit être construit, il y aura besoin
1014 d'emprises. Il faudra donc acquérir. Il faudra lancer une étude d'impacts. Tout cela est en cours. Il y aura une enquête
1015 publique. Il y aura beaucoup de choses et, donc, cela prendra un peu temps. De toute façon, ce ne sera pas sur
1016 l'année 2017. C'est sûr. 2018, je ne sais pas. Mais le dossier est ouvert et avance.

1017 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1018 Donc, la concertation était volontaire. Vous n'étiez pas dans le cadre d'une concertation imposée par la loi, parce que
1019 vous étiez dans un stade...

1020 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1021 Non, c'était une concertation volontaire.

1022 **M. FOURCADE**

1023 Je rappellerai que Marmagne n'est pas très loin de Mesvres. Il a fallu attendre qu'il y ait deux morts, deux étudiants
1024 qui se sont fait faucher par un train, parce qu'ils n'avaient pas regardé – il y avait deux trains qui circulaient dans les
1025 sens contraires – pour que l'on mette une passerelle en place. Je ne souhaite pas que nous attendions qu'il y ait
1026 vraiment un accident grave, parce qu'il pourrait y avoir aussi des accidents routiers, vous pouvez imaginer tout ce que
1027 vous voulez. Je souhaite que nous anticipions et que nous n'attendions pas qu'il y ait un accident grave à ce passage
1028 à niveau, comme à certains autres, parce que nous sommes toujours à la merci de quelque chose.

1029 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1030 Merci. Est-ce qu'il y a d'autres questions, remarques de la part de la salle ?

1031 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

1032 C'était une demande de précision. Je crois que c'était à la table de Monsieur FOURCADE. À un moment donné,
1033 quand nous parlions des temps de transfert, vous avez évoqué deux fois 15 minutes. Est-ce que j'ai bien compris en
1034 disant que lorsque l'on veut comparer le trajet en train au trajet en voiture, il faut toujours garder en tête qu'il faut
1035 15 minutes pour aller à la gare de départ et qu'il faut ensuite 15 minutes de la gare d'arrivée pour aller au point
1036 d'arrivée ? Est-ce que c'était bien cela ?

1037 **M. FOURCADE**

1038 Cela dépend de l'agglomération.

1039 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

1040 D'accord.

1041 **M. FOURCADE**

1042 Pour Nevers et Dijon, 15 minutes, cela semble raisonnable. Je dirais que quand nous comparons par exemple le train
1043 et l'avion, c'est encore plus important, puisque les temps de transfert entre la ville et l'aéroport sont ce qu'ils sont. Ils
1044 peuvent être beaucoup plus longs, plus les temps d'attente dans les aéroports. Donc, effectivement, il a tout à fait
1045 raison de dire que ce qui compte, c'est le temps global de déplacement, y compris pour les TGV. Quand nous avons
1046 une gare betteraves qu'on nous propose, par exemple pour Nevers, à 20 km de Nevers, peut-être sur le POCL se fait
1047 un jour, tenons toujours compte du temps global de déplacement, et pas simplement du temps de gare à gare ou
1048 d'aéroport à aéroport, etc. C'est tout de même tout cela qui compte, parce que tout s'ajoute après, les temps de
1049 parkings, etc.

1050 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1051 Je voudrais vous rappeler que nous serons le 22 février à Mesvres et le 23 février à Marmagne. Ensuite, je vous
1052 rappelle aussi la réunion du 27 janvier à Dijon, qui portera sur ces éléments financiers, la question de budget, de la
1053 contrainte financière. Ce sera une réunion vraiment très importante. Le 23 janvier, ce sera sur le fret à Nevers, ici, un
1054 atelier. Nous calerons beaucoup plus la présentation sur le fret. Nous nous consacrerons vraiment à cette question
1055 dans le détail.

1056 Est-ce qu'il y a d'autres questions ? Allez-y.

1057 **François KARINTHI, Directeur général adjoint du Conseil départemental de la Nièvre**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1058 La réunion du 27 janvier que vous venez d'évoquer à Dijon sur les enjeux économiques sera-t-elle en visio ?

1059 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1060 Non. C'est celle du 24 à Lyon. Par contre, nous pourrions faire en sorte qu'il y ait un direct Tweet et Facebook. C'est-
1061 à-dire que si vous lancez des questions sur Twitter, nous avons un hashtag du débat. Je serai vigilante, comme nous
1062 l'avons fait pour la conférence-débat que nous avons faite en streaming, à les lire et demander au maître d'ouvrage
1063 de répondre. Cela a été fait déjà.

1064 **François KARINTHI, Directeur général adjoint du Conseil départemental de la Nièvre**

1065 Merci pour cette réponse, mais effectivement vous avez bien compris la question. C'est qu'à 19 h à Dijon un vendredi
1066 soir, ce n'est pas forcément évident, compte tenu du fait que si nous voulons revenir en train ce ne sera pas possible.

1067 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1068 Je sais. En tout cas, si vous avez déjà des questions préalables, vous pouvez les laisser. Je vous rappelle que toute
1069 question posée sur le site dans le cadre d'un débat doit faire l'objet d'une réponse de la part du maître d'ouvrage sous
1070 les 15 jours. Et c'est la Commission qui valide la question, pour s'assurer qu'elle soit complète, etc. Puis, vous pouvez
1071 nous faire parvenir toutes vos questions. Et il y aura le verbatim de cette réunion également, qui est téléchargeable.
1072 Tous les verbatim de nos échanges sont téléchargeables si jamais cela vous intéresse pour nourrir ensuite vos
1073 réflexions.

1074 S'il n'y a pas d'autres éléments, je vous remercie beaucoup pour ces échanges très riches. Nous avons bien tout
1075 noté. Le verbatim sera bientôt en ligne. Je vous remercie encore une fois et vous dis à très bientôt. À la semaine
1076 prochaine.