



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

Projet de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)

DÉBAT PUBLIC

Atelier thématique :

Thème : Modernisation de la ligne Nevers-Chagny, impacts sur l'environnement et effets

VERBATIM DE L'ATELIER

Luzy, le 17 janvier 2017, 18h30 à 21h30 h

En tribune

Commission particulière du débat public :

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

Maîtrise d'ouvrage :

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

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

Début de la réunion à 18h30

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

2 Bonsoir, bienvenue à toutes et à tous. Je vous invite à prendre place librement autour des tables, là où vous voulez.
3 Surtout, mélangez-vous. Nous allons démarrer, donc veuillez vous asseoir. Merci d'être venus ici participer à cet
4 atelier et de vous être mobilisés, merci à Madame le Maire de Luzy de nous avoir accueillis et d'avoir mis à notre
5 disposition la salle des fêtes. Je me présente, je suis Ilaria CASILLO, la vice-présidente de la Commission nationale
6 du débat public, présidente de la commission particulière du débat public sur la voie ferrée Centre Europe Atlantique.

7 Je ne sais pas si la plupart d'entre vous connaissent la CNDP, Commission nationale du débat public. Elle est une
8 autorité administrative indépendante qui a la tâche d'organiser des concertations, des procédures de participation
9 impliquant les citoyens pour les grands projets qui ont un impact non négligeable sur l'environnement, le milieu socio-
10 économique, etc. Pour certains projets, nous organisons ce que nous appelons des débats publics. Notre rôle est de
11 faire en sorte que les citoyens soient informés d'un projet et qu'ils puissent débattre en opportunité, débattre si oui ou
12 non le projet doit se faire selon eux, et si oui, à quelles conditions. Un débat public vise donc à vous informer, à
13 recueillir votre parole, et à vous informer non seulement de ce qu'un projet aura peut-être lieu, mais aussi de ses
14 caractéristiques, ses coûts, ses impacts divers et variés. Nous sommes là pour vous permettre de vous exprimer. Le
15 débat public est un moment vraiment délimité dans la vie d'un projet, et il ne repassera donc pas deux fois : un débat
16 public ne se déroule qu'une seule fois. Cet atelier fait partie du dispositif de rencontres que nous avons mis en place
17 pour débattre de ce projet de voie ferrée Centre Europe Atlantique.

18 L'atelier de ce soir sera structuré de la façon suivante. Je vais d'abord vous présenter le travail de la commission, puis
19 vous allez entendre une présentation du maître d'ouvrage, qui se trouve ici à ma gauche et qui se présentera tout à
20 l'heure. Il vous fera une présentation plutôt orientée sur le thème de ce soir, la modernisation de la ligne
21 (électrification, mise au gabarit, installation du système GSM-R - Global System for Mobile communications -
22 Railways), ses impacts, ses conséquences sur le trafic. Il vous présentera également la gare d'interconnexion, ses
23 fonctionnalités, etc. Aussitôt après cette présentation, nous aurons un petit moment d'échanges, pour voir si tous les
24 éléments du projet sont clairs. Puis, nous nous organiserons par tables pour travailler. Je n'animerai pas la réunion de
25 ce soir, ce sera une des membres de la commission particulière, que je vais vous présenter tout à l'heure,
26 Mme Christine JEAN. Elle va organiser les échanges entre nous, en sachant que ce qui compte pour nous quand
27 nous montons un atelier, c'est votre point de vue, vous entendre. Nous espérons beaucoup vous entendre lors du
28 débat.

29 Pour la commission, vous pouvez voir le nom des personnes qui la composent. Elle n'est pas présente dans sa
30 totalité ce soir, mais je vais rapidement donner la parole aux autres membres pour que vous sachiez qui en fait partie.

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

32 Marc d'AUBREBY. Je suis ingénieur général honoraire des ponts, des eaux et des forêts, autrement dit je suis à la
33 retraite depuis six mois. Pendant dix ans, j'ai coordonné ce que l'on appelle le collège Transports terrestres, qui
34 conseille le ministre pour tout ce qui relève des transports terrestres au ministère chargé des transports.

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

36 Bonsoir. Isabelle BARTHE. Je suis commissaire enquêteur, c'est-à-dire que je conduis des enquêtes publiques, qui
37 sont à l'autre bout de la chaîne de concertation, avant que les autorisations administratives ne soient données sur un
38 projet. Je suis également garante de concertation recommandée par la CNDP. J'ai aussi participé à une autre
39 commission du débat public.

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

41 Bonsoir. Christine JEAN. Je suis ex-membre de la Commission nationale du débat public, membre également il y a
42 quelques temps d'une autre CPDP, et membre de cette CPDP. Je suis issue de ce monde de la protection de la
43 nature et de l'environnement.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

45 Merci. Je vous disais tout à l'heure que lorsqu'il y a un débat public, la Commission nationale qui siège à Paris nomme
46 une commission particulière, qui a la charge d'organiser le débat public sur le territoire et qui peut être composée de
47 membres de la société civile ou d'experts divers et variés. Un débat public porte sur l'opportunité : oui ou non un
48 projet doit-il se faire, avec quelles caractéristiques, quels impacts potentiels ? Sa particularité, par rapport à d'autres
49 types de procédures, est qu'il intervient alors que la décision est encore possible. La preuve en est qu'à la fin du débat
50 public le maître d'ouvrage doit communiquer ce qu'il retient de ce débat et la décision qu'il compte prendre à la
51 lumière de ce qui est ressorti de nos échanges. Il faut bien comprendre que la commission particulière est une
52 commission neutre et indépendante. Nous n'avons aucun lien avec le maître d'ouvrage, nous sommes là pour faire en
53 sorte que le maître d'ouvrage donne toutes les informations de façon claire, transparente, accessible et
54 compréhensible, et pour faire en sorte qu'il réponde à toutes vos questions. Toute question posée dans le cadre d'un
55 débat public doit par exemple faire l'objet d'une réponse sous les 15 jours, réponse validée par la commission. Disons
56 qu'il y a un travail structuré entre nous, qui veillons à ce que vous soyez bien informés de tout, et la SNCF, le maître
57 d'ouvrage, qui porte le projet. Nous ne répondrons donc pas aux questions sur le fond du projet, elles concernent le
58 maître d'ouvrage, nous veillerons à ce que les réponses soient satisfaisantes, complètes, etc.

59 Bien évidemment, il y a des principes qui dirigent un débat public. Toutes les informations doivent être transparentes,
60 claires et disponibles. Toutes les paroles comptent de la même manière. Quand, à la fin, nous allons rédiger le
61 compte-rendu, nous n'allons pas faire de hiérarchie entre les arguments et leur poids : tout argument, même s'il n'est
62 porté que par une seule personne, sera représenté ; nous rendrons compte de tout ce qui s'est dit lors d'un débat
63 public. Bien sûr, à chaque fois que vous prenez la parole, nous souhaitons que les positions des uns et des autres
64 soient argumentées, que vous expliquiez le pourquoi de votre position.

65 Je vous ai expliqué tout à l'heure le rôle de notre commission. J'insiste sur le fait qu'à la fin d'un débat public nous
66 rédigeons un compte-rendu, qui est une cartographie, une photographie : il donne à voir tout ce qui s'est dit. Trois
67 mois après la publication de ce compte-rendu, rédigé par la commission particulière, et le bilan fait par la Commission
68 nationale, le maître d'ouvrage devra rendre sa décision publique. Pour la suite de ce débat public, je vous donne les
69 dates : publication de notre compte-rendu et du bilan le 20 mai, et nous attendons pour le 20 août la décision du
70 maître d'ouvrage. En cas de poursuite du projet, il doit indiquer ce qu'il va retenir de ce qui est ressorti du débat
71 public.

72 Je vais vous proposer maintenant de rentrer dans le détail, mais je tiens à vous dire une chose avant cela. Venir aux
73 ateliers n'est pas la seule manière de participer, nous avons des dispositifs en ligne : de nombreuses réunions, des
74 conférences-débats que vous pouvez suivre en direct sur le web si vous ne pouvez pas vous déplacer, un site Internet
75 sur lequel vous pouvez poser des questions, rédiger des avis ou des commentaires. Nous avons aussi un outil de
76 cartographie participative, qui s'appelle J'enparle® Si vous voulez par exemple géolocaliser des inquiétudes, s'il y a
77 un point de la ligne par rapport auquel il y a des problèmes, vous allez sur l'outil, vous zoomez, vous glissez et vous
78 laissez votre contribution. Vous verrez, c'est un système très intuitif. Vous avez de multiples manières à votre
79 disposition pour contribuer à ce débat.

80 Je m'arrête là, je vous propose de rentrer dans le vif du sujet. C'est donc le maître d'ouvrage qui va enchaîner avec sa
81 présentation, Ensuite, Christine JEAN vous exposera la manière dont vous allez travailler ce soir et animera la
82 réunion. Je lui laisse la parole. Bon atelier à tout le monde.

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

84 Rebonsoir. Une fois que le maître d'ouvrage aura présenté son projet, je vous inviterai à vous déplacer, mais vous
85 devrez attendre un peu, et vous répartir en deux groupes, puisque, je vous le rappelle, la réunion de ce soir est un
86 atelier thématique, qui est plus axé sur la question des impacts du projet sur l'environnement d'une part et sur le trafic
87 voyageurs d'autre part. Après la présentation par le maître d'ouvrage, nous vous suggèrerons de vous répartir entre
88 les deux tables près d'ici, qui traiteront des questions environnementales, et les deux tables plus éloignées débattront
89 des questions liées au trafic voyageurs. Vous aurez à ce moment 20 minutes pour travailler. Vous disposerez de
90 matériel sur les tables : une carte de présentation du projet, pour vous repérer, une carte qui situe le projet plus
91 globalement dans le réseau ferré de la région, et deux cartes qui présentent les enjeux dans votre secteur, ici les
92 enjeux humains et ceux relevant des milieux naturels. Vous pourrez travailler à partir de cela. Nous avons
93 effectivement identifié plusieurs enjeux, mais vous pourrez bien sûr faire tous les commentaires que vous souhaitez,
94 poser vos points de vigilance, soulever vos inquiétudes par rapport à ce qui aura été dit par le maître d'ouvrage. Je ne

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

95 vais pas rentrer dans le détail, mais nous avons ici identifié un certain nombre de thèmes sur lesquels vous pourrez
96 intervenir. Vous disposez de feuilles blanches et de crayons qui vous permettront d'écrire. Vous pouvez aussi utiliser
97 ces documents si vous avez par exemple quelque chose à dire sur le paysage.

98 Nous imaginons que pour ces deux tables rondes, vous allez travailler ensemble pendant 20 minutes. Ensuite, pour
99 chaque table, un rapporteur restituera le travail de la table, et j'inviterai une personne à aller noter ce que vous avez
100 retenu, ce que vous avez comme commentaires à faire et comme questions à poser sur un *paperboard*, là encore
101 pour chaque table. Enfin, bien sûr, le maître d'ouvrage répondra à toutes les questions que vous aurez posées. Le
102 maître d'ouvrage va donc essayer d'intervenir en un peu moins de 30 minutes. Vous aurez ensuite 20 minutes de
103 travail ensemble, qui vous demanderont de vous répartir en trois ou quatre tables, en fonction des thèmes que vous
104 voulez traiter. Ensuite, pour les réponses, nous épuiserons toutes vos questions, sans limite de temps. On ne va pas
105 dire qu'il faut que ça soit réglé en cinq minutes, sous prétexte qu'on ferme ensuite, nous passerons le temps qu'il faut
106 pour répondre à toutes les questions que vous posez.

107 Je passe la parole au maître d'ouvrage.

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

109 Merci. Bonsoir à tous. Nous allons tout d'abord nous présenter. Je suis Laurent MAZZUCHELLI, de SNCF Réseau.
110 Je suis directeur de projet à la direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté à Dijon. Je suis accompagné de Karine
111 et d'Emmanuelle, qui vont se présenter.

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

113 Bonsoir, Karine MAGALHAES, chargée de projet SNCF Réseau.

114 **Emmanuelle HONORÉ, chargée de projet Environnement et Développement durable, direction territoriale**
115 **Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

116 Emmanuelle HONORÉ, chargée de projet Environnement – Développement durable

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

118 Nous vous avons préparé une présentation, qui va se dérouler en trois chapitres principaux :

- 119 1) un rappel sur le périmètre et les enjeux de l'opération ;
- 120 2) plus de détails sur les aménagements du projet, tels qu'ils sont envisagés ;
- 121 3) le diagnostic environnemental, qui est la partie un peu plus développée pour cet atelier de ce soir.

122 Sur le périmètre et les enjeux de l'opération, je ferai tout d'abord un rappel sur la consistance du projet. Le projet
123 consiste en la modernisation de la ligne existante, sur les 160 km entre Nevers et Chagny (Saône-et-Loire), la
124 réalisation d'un raccordement de la ligne Nevers – Chagny à la ligne à grande vitesse Paris – Sud-Est (ce
125 raccordement est prévu en gare du Creusot – Montceau – Montchanin TGV) et puis la création d'une halte
126 d'interconnexion TGV (Train à Grande Vitesse) – TER (Train Express Régional) en gare du Creusot – Montceau –
127 Montchanin TGV. Sur le diaporama, vous pouvez voir la position de cette halte qui est envisagée juste au droit de la
128 gare TGV actuelle.

129 **Les fonctionnalités et les enjeux.**

130 Tout d'abord les déplacements régionaux et interrégionaux de voyageurs – ce que l'on appelle les TER.
131 L'électrification permettra des relations ferroviaires plus aisées de bout en bout entre Tours et Dijon, plus confortables
132 et surtout moins polluantes, avec un matériel électrique. Ce projet permettra également de relier le territoire à la
133 grande vitesse par des correspondances en gare du Creusot TGV, grâce à la réalisation de la halte TER.

134 Pour ce faire, différents aménagements sont prévus :

- 135 – l'électrification de la ligne, bien sûr ;
- 136 – le traitement des ouvrages existants, notamment pour permettre le gabarit de l'électrification et du transport de
137 marchandises ;
- 138 – le traitement des passages à niveau ;



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

139 – l'installation d'un système de télécommunication plus moderne, que l'on appelle GSM-R.

140 De plus, pour permettre les correspondances en gare TGV – TER, il va falloir réaliser une halte TER et un
141 raccordement pour que les trains puissent accéder à cette gare.

142 Un petit rappel sur le trafic voyageurs actuel, avec des éléments que vous retrouvez dans le dossier du maître
143 d'ouvrage, qui est à disposition dans la salle. Aujourd'hui, il y a un certain nombre de circulations sur la ligne
144 existante : 13 TER Dijon – Nevers, 4 TER Dijon – Tours et 13 TER Montchanin – Châlons-sur-Saône, ce qui fait une
145 trentaine de circulations. Les circulations pour Autun apparaissent dans le dossier, le dossier ayant été réalisé avant
146 la fermeture de la ligne, qui a été effective fin novembre. On peut remarquer sur cette carte la répartition des trafics :
147 l'essentiel du trafic porte sur l'axe Dijon – Châlons, qui représente à peu près un million de voyageurs. Quand on
148 additionne tous ces trafics sur le périmètre de la ligne, on arrive à environ 2,5 millions de voyageurs par an. Je ne
149 m'étendrai pas plus sur ce point.

150 Quels sont les effets attendus du projet sur les déplacements régionaux et interrégionaux ?

- 151 1) Par la combinaison des TER Centre-Val de Loire et Bourgogne-Franche-Comté, deux allers et retours
152 seraient concernés par jour. Ils permettraient des gains de correspondance. Nous avons évalué le potentiel de
153 voyageurs supplémentaires de l'ordre de 6 000 voyageurs par an.
- 154 2) Le déplacement du *hub* TER de Montchanin dans la gare du Creusot – Montceau – Montchanin TGV. C'est un
155 déplacement d'arrêt et de terminus sans impact aujourd'hui, c'est l'hypothèse qui a été prise, sur le temps de
156 parcours. Cette fonctionnalité fait plutôt perdre environ 1 500 voyageurs par an.
- 157 3) La fonctionnalité la plus importante est l'élargissement de la zone de chalandise de la gare du Creusot, avec
158 les correspondances vers Paris améliorées, pour les voyageurs en provenance de Châlons-sur-Saône. Le
159 potentiel de voyageurs est estimé à 22 000 par an.
- 160 4) La desserte de la zone d'emplois Coriolis, qui est située juste à côté de la gare Le Creusot TGV. Le volume de
161 voyageurs supplémentaires est envisagé à 8 500 par an.

162 Ce sont les éléments que vous pouvez trouver dans le dossier du maître d'ouvrage.

163 Un point rapide sur les liaisons voyageurs de grande distance, avec deux enjeux :

- 164 1) L'évolution de la desserte des gares sur l'axe Rhin – Rhône par la réalisation du raccordement. Aujourd'hui, il
165 y a des TGV Strasbourg – Lyon qui empruntent PLM (Paris-Lyon-Marseille). L'objectif serait de les insérer sur
166 la ligne Paris – Sud-Est via un raccordement et via VFCEA.
- 167 2) Une étude technique pour déterminer la faisabilité de la création d'un raccordement, pour faire évoluer le trajet
168 Nantes – Tours – Lyon, mais cette fonctionnalité n'a pas été développée dans les études de trafic. Nous
169 avons simplement considéré la faisabilité technique.

170 Pour ce faire, un certain nombre d'aménagements seront nécessaires : l'électrification, le traitement des ouvrages et
171 des passages à niveau, l'installation du système de communication GSM-R, et, en plus, le raccordement entre la ligne
172 et la gare TGV. En termes de potentiel voyageurs sur cette fonctionnalité, la création de la gare d'interconnexion
173 permettrait une amélioration des correspondances depuis l'ouest de la France en direction de Lyon, et ce potentiel de
174 voyageurs est évalué à environ 23 000 par an. L'évolution des dessertes permettrait un gain un peu plus important, de
175 l'ordre de 50 000 voyageurs supplémentaires par an intéressés par cette possibilité.

176 Le troisième grand enjeu du projet concerne le transport de marchandises, avec une transversale Est – Ouest qui
177 serait complètement électrifiée par la réalisation du projet, qui offrirait une alternative au passage par l'Île-de-France
178 pour tous les convois fret, qui sont aujourd'hui obligés de passer par la région parisienne, largement saturée. C'est
179 plutôt un atout, un point favorable. Il répondrait à des besoins de transport de marchandises entre la façade atlantique
180 et les axes Saône – Rhône et Rhin, notamment par le développement des grands ports tels que Nantes – Saint-
181 Nazaire et La Rochelle. Et il ne faut pas oublier, nous en parlerons un peu plus loin, la contribution au report modal de
182 la route vers le rail, en débarrassant nos routes de certains camions pour les mettre sur les voies ferrées et en
183 réduisant les émissions polluantes par ce report modal et ce transport électrifié.

184 Les aménagements sont encore les mêmes : électrifier la ligne, traiter les ouvrages et les passages à niveau, et
185 installer le système GSM-R. En termes de trafic, les études sur la base d'hypothèses à horizon 2025 ont conclu à un
186 potentiel de volume supplémentaire qui pourrait transiter par VFCEA de l'ordre de 1,410 million de tonnes de



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

187 marchandises sur la base de 15 circulations de convois de marchandises par jour dans les deux sens sur l'axe. Dans
188 ce volume, et dans ces 15 circulations, nous avons pris en compte l'hypothèse de deux convois en envisageant du
189 report modal, ce qui représente 165 000 tonnes de marchandises que nous n'aurions plus sur les routes, soit environ
190 une soixantaine de camions par jour.

191 Le contrat de plan État – Région.

192 Le projet est inscrit au contrat de plan État – Région. Dans ce contrat de plan, il y a deux hypothèses sur sa
193 réalisation, puisque le budget qui est alloué à la période 2015-2020 ne couvre pas l'ensemble de l'estimation du projet
194 sur sa globalité. Il y a donc un budget inscrit de 247,2 M€, et il y a deux hypothèses de réalisation du projet dans ce
195 contrat de plan :

- 196 1) L'électrification partielle entre Montchanin et Chagny, la réalisation du raccordement pour les TER et les TGV
197 Rhin – Rhône, la création de la halte TER et l'installation du GSM-R sur l'ensemble de la ligne. C'est une
198 première hypothèse, avec un investissement pour les aménagements qui représente environ 342 M€. Cela
199 permettrait un certain nombre de fonctionnalités, sur lesquelles je ne vais pas revenir, puisque je les ai citées
200 tout à l'heure.
- 201 2) L'électrification complète de la ligne et l'installation du GSM-R sur l'ensemble du tracé. Cela ne comprend pas
202 le raccordement en gare du Creusot – Montceau – Montchanin TGV. Les investissements sont évalués à
203 283 M€ et les fonctionnalités sont celles que j'ai citées tout à l'heure.

204 Je rappelle que le projet global représente un budget de 560 M€ et traite des fonctionnalités à la fois voyageurs et fret.
205 Je ferai un point d'information supplémentaire : dans le programme qui est inscrit au contrat de plan État – Région, il
206 n'est pas prévu de traiter la voie. Que ce soit bien dit ce soir : comme je l'ai indiqué précédemment, on ne traite que
207 l'électrification, le traitement des ouvrages, le diagnostic et le traitement des passages à niveau, et l'installation du
208 GSM-R. La voie n'est pas au programme du CPER (contrat de plan État-Région).

209 Voilà pour ces généralités. Nous allons maintenant vous présenter les différents aménagements.

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

211 Le premier aménagement qui pourrait être réalisé est l'électrification de la ligne, pour 203 M€. Pour électrifier la ligne,
212 il faudra poser des poteaux caténaires, poser des supports et poser un fil de contact. Il faudra créer deux sous-
213 stations, qui permettront d'amener l'électricité au niveau de ces caténaires, et il faudra créer un raccordement entre le
214 réseau de transport électrique et les sous-stations. Au niveau des sous-stations, il y a deux sous-stations qu'il serait
215 possible de créer. Pour la première partie de section, entre Nevers et Decize, nous utiliserons la sous-station de
216 Garchizy, qui est au nord de Nevers. Entre Decize et Étang-sur-Arroux, nous aurions la possibilité de créer une sous-
217 station du côté du secteur de Sémelay, et entre Étang-sur-Arroux et Chagny, nous étudions la création d'une sous-
218 station aux environs de Montchanin. À ce jour, les positionnements exacts des sous-stations ne sont pas définis, il va
219 falloir attendre des études ultérieures pour pouvoir définir leur emplacement.

220 Le deuxième aménagement est la mise au gabarit des ouvrages, mise à gabarit électrique et mise au gabarit au
221 niveau des containers fret international. Comme vous le voyez sur ce schéma, le gabarit actuel de la ligne est le
222 gabarit noir. Pour passer au gabarit fret international, il va falloir toucher les côtés de l'ouvrage, et pour passer au
223 gabarit électrique, il va falloir toucher le dessous de l'ouvrage. Il y a plusieurs possibilités :

- 224 1) On abaisse la plate-forme, c'est-à-dire on creuse sous la voie.
- 225 2) On touche les angles sous l'ouvrage.
- 226 3) On reconstruit totalement l'ouvrage, comme vous pouvez le voir sur les photos jointes.

227 Au niveau du tunnel du Creusot, la solution développée dans le dossier est celle de l'abaissement de la plate-forme,
228 donc de la voie ferrée. On ne toucherait pas à la voûte, on toucherait seulement sous la voie. L'estimation de la mise
229 au gabarit est de 28 M€.

230 Le troisième aménagement est l'installation d'un système de communication GSM-R. Il s'agit d'un système de
231 communication moderne qui ressemble à celui de vos téléphones portables, d'une norme européenne, c'est-à-dire
232 que 18 pays européens sont concernés par cette installation de GSM-R. Comme il s'agit d'une norme commune au
233 niveau de l'Europe, cela va permettre un gain de temps pour le fret lors des passages au niveau des frontières, mais
234 aussi, concernant les circulations, d'améliorer la communication au niveau des trains et au niveau des régulateurs et



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

235 conducteurs. C'est un système dédié aux circulations ferroviaires : vous, usagers, ne pourrez pas l'utiliser. Vous avez
236 ici deux exemples de mats GSM-R qui pourront être positionnés au niveau de la ligne.

237 Le dernier aménagement possible sera le traitement des passages à niveau. La ligne comporte 90 passages à
238 niveau, donc beaucoup. Quand on procède à de gros aménagements de ligne ou quand on augmente le nombre de
239 circulations, on doit réaliser un diagnostic de sécurité : on procède à une analyse du risque. En fonction du résultat de
240 cette analyse de risque, plusieurs types d'aménagement peuvent en découler :

- 241 1) On maintient le passage à niveau et on procède à des travaux complémentaires pour améliorer la sécurité,
242 soit de la route, soit du passage à niveau.
- 243 2) On supprime le passage à niveau et on crée un ouvrage de franchissement.
- 244 3) On supprime le passage à niveau et on aménage un nouvel itinéraire.

245 Le projet comporte aussi la création d'un raccordement et d'une halte d'interconnexion. Il y a deux solutions pour le
246 raccordement, un raccordement court et un raccordement long, et il y a deux solutions pour la halte d'interconnexion,
247 dont je vous parlerai plus tard : une halte d'interconnexion en impasse et une halte d'interconnexion de passage. Vous
248 avez sur la rangée du dessus le raccordement court dans les deux possibilités. Il se raccordera au niveau de la
249 commune d'Écuisses, avec la création d'un tunnel, et il ferait environ 5 km de long. Le raccordement long se
250 raccorderait plutôt sur la commune de Saint-Julien-sur-Dheune, avec la création d'un viaduc au niveau de cet étang,
251 et il ferait environ 6 km de long.

252 Il y a aussi deux solutions au niveau de la halte d'interconnexion TER – TGV :

- 253 – Une halte de passage, sur les premiers exemples. Les trains vont rentrer par le sud et ressortir au niveau du
254 raccordement par le nord ou, à l'inverse, vont rentrer par le nord et ressortir par le sud pour aller sur la section
255 de ligne Nevers – Chagny.
- 256 – Une halte en impasse. Les trains vont rentrer par le sud et ressortir par le sud, toujours sur cette ligne
257 classique existante. Vous avez sur l'exemple une halte en impasse, ce que nous appelons en tiroir.

258 Nous vous avons aussi préparé des schémas comportant la gare du Creusot TGV. La halte d'interconnexion serait à
259 créer en face de cette gare. Son positionnement exact n'est pas encore défini, et l'on créerait une passerelle ou un
260 passage qui permettrait de passer de la halte d'interconnexion à la gare du Creusot TGV.

261 Je laisse la parole à Emmanuelle, qui va vous parler de la partie environnementale.

262 **Emmanuelle HONORÉ, chargée de projet Environnement et Développement durable, direction territoriale**
263 **Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

264 SNCF Réseau, en tant que maître d'ouvrage, prend en compte l'environnement à plusieurs titres. Cela permet
265 d'identifier le plus en amont possible les enjeux environnementaux, de maîtriser les coûts, de respecter le cadre
266 réglementaire, pour permettre une intégration du projet dans les meilleures conditions possible. Nous avons à ce titre
267 déjà conduit des études environnementales dans le cadre d'études préliminaires, ce qui nous donne déjà à l'heure
268 actuelle une première cartographie des enjeux, qui seront bien sûr affinés ensuite par les études à venir. Il faut savoir
269 que les études qui ont été conduites jusqu'à présent s'inscrivent dans un processus itératif : ces études vont alimenter
270 des études techniques, qui vont elles-mêmes alimenter ou générer par la suite de nouvelles études
271 environnementales plus précises. Plus nous allons avancer dans le projet, plus les études en environnement vont être
272 fines. Nous pourrions affiner les enjeux et les actions à mettre en place. L'évaluation environnementale porte sur le
273 milieu humain, le milieu physique et le milieu naturel, et nous avons des problématiques et des thématiques qui
274 regroupent ces différents milieux.

275 À l'heure actuelle, nous avons identifié sur l'ensemble de l'axe Nevers – Chagny plusieurs entités géographiques.
276 Comme nous sommes aujourd'hui à Luzy, nous vous parlerons plus particulièrement du massif du Morvan, entre
277 Cercy et Étang-sur-Arroux.

278 **Les enjeux sur ce secteur :**

- 279 – La ligne a été mise en exploitation en 1867, elle a permis à l'époque de relier des centres-bourgs qui se sont
280 depuis développés de part et d'autre de la voie ferrée, de manière différente selon les communes (plus au



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

281 sud, plus au nord, de part et d'autre, au cœur même des centres-bourgs). Cela nous amène aujourd'hui à
282 l'enjeu du bruit, avec une maîtrise du niveau sonore qui sera intégrée dans nos réflexions pour le projet.

- 283 – Il y a des problématiques qui pourront se poser vis-à-vis des installations classées protection de
284 l'environnement. À titre d'exemple d'installation classée, nous avons notamment le site des carrières Lafarge
285 à proximité de Luzy.
- 286 – Comme Karine vous l'a précisé, nous aurons des ouvrages d'art, des passages à niveau qui pourront
287 potentiellement être pris. Nous y porterons là aussi une attention particulière en termes d'impact le cas
288 échéant sur l'environnement. Ce sont des ouvrages que vous retrouvez dans les cartographies présentes sur
289 les tables.
- 290 – Pour les enjeux milieu naturel, vous avez une cartographie qui synthétise ces enjeux. Nous nous situons au
291 sud du parc naturel régional du Morvan, un site avec une forte sensibilité environnementale, un relief de
292 collines (bien que de faible altitude), un paysage constitué de bocages avec des hameaux et des fermes
293 isolées. Il y a donc une forte sensibilité : on traverse des boisements, on passe à côté de sites naturels
294 sensibles. Je souhaiterais vous parler à titre d'exemple de l'étang de Bousson, qui fait l'objet d'une zone
295 naturelle d'intérêt faunistique et floristique, mais qui a aussi un rôle à jouer par rapport à la ressource en eau,
296 du fait de la proximité immédiate de captages.

297 Les paysages

298 Nous vous proposons de faire de brefs zooms sur des bourgs traversés par la ligne :

- 299 – Luzy est vraiment blottie au creux de collines au sein du PNR (Parc Naturel Régional). Ici, la commune s'est
300 principalement développée au sud de la voie, avec une ligne qui est à l'heure actuelle très végétalisée. Nous
301 aurons des enjeux en matière de bruit et de préservation du cadre de vie, du fait de la proximité d'habitations,
302 et aussi de limitation d'emprise, s'il y a des ouvrages à reprendre sur le secteur.
- 303 – À Étang-sur-Aroux, on a de la même manière un développement de la commune qui s'est fait au sud, mais
304 avec des quartiers au nord de la ligne, notamment sur la section est de la commune. S'il y a à cet endroit des
305 reprises d'ouvrage, il y aura aussi des réflexions à conduire pour assurer la transparence des déplacements.

306 Comment le projet va-t-il concrètement se matérialiser dans le paysage, qu'il s'agisse de l'électrification, de
307 l'implantation de sous-stations ou des mats GSM-R ?

- 308 – L'électrification : vous pouvez voir à gauche une photographie d'un secteur de la ligne à Millay, en déblais,
309 avec une végétation assez développée, et à droite une ligne ferroviaire à deux voies, électrifiée, dans un autre
310 secteur de la Bourgogne-Franche-Comté. On y voit bien les poteaux caténaux et la ligne électrifiée. Comme
311 vous pouvez le constater, il y a une maîtrise de la végétation qui est plus importante sur la photographie de
312 droite. En termes de sécurité ferroviaire, il faut davantage couper les arbres pour éviter les chutes sur les
313 caténaux et limiter les risques de coupure.
- 314 – Les sous-stations : ce sont des équipements d'une certaine ampleur (à peu près un hectare). Elles sont
315 généralement implantées à proximité du réseau RTE (Réseau de Transport d'Électricité). Nous évitons autant
316 que possible d'être à proximité d'habitations et, bien sûr, de s'implanter dans des sites naturels sensibles.
- 317 – Le GSM-R : nous vous avons fourni une illustration provenant de la ligne LGV Rhin – Rhône. La ligne passe
318 en déblais dans ce secteur, ce qui fait qu'on l'aperçoit très peu de loin. Les seuls éléments qui transparaissent
319 sont le mat GSM-R, de 30 mètres, avec les petits équipements au pied du mat, et la voie d'accès. De loin,
320 donc, la ligne s'intègre bien, il n'y a que le mat GSM-R qui ressort.

321 Le bruit

322 Comme je vous l'ai dit, les habitations sont développées le long de la ligne, et c'est une problématique qui sera bien
323 intégrée, parce que le bruit a un impact sur la santé et qu'il est important de protéger la population. Je vais vous
324 donner un élément de définition, avec le bruit ferroviaire. Il est causé par une variation de la pression régnant dans
325 l'atmosphère, se propageant entre la source, qui émet le bruit, et le récepteur, qui capte le bruit. Le bruit se mesure en
326 décibels. Pour calculer la gêne perçue par l'album, on parle cependant de décibels adaptés, dB(A). À titre
327 d'exemple, lorsque l'on a un train de fret qui circule à 100 km/h, on perçoit à une distance de 25 m un bruit de 80
328 dB(A). Il faut savoir que ces échelles de bruit sont variables et fonctions d'un certain nombre de paramètres.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

329 Comme je vous le disais, il y a un impact sur la santé, mais une réglementation a été mise en place et elle a été
330 enrichie depuis 1978. À ce titre, le maître d'ouvrage a pour obligation de mettre en place certaines mesures, de
331 conduire certaines études en cas de construction d'infrastructures neuves ou de modifications significatives d'une
332 infrastructure existante. Les seuils varient selon la nature des habitations à proximité.

333 Pour évaluer le bruit, le maître d'ouvrage met en place une méthodologie, qui est une obligation de résultats, pour
334 mettre en place le cas échéant des mesures d'atténuation. Cela consiste tout d'abord à évaluer l'ambiance sonore
335 actuelle de la ligne (aujourd'hui, avant de faire le projet, qu'en est-il ?). Il s'agit dans un deuxième temps de modéliser,
336 de calculer le niveau sonore que l'on peut s'attendre à avoir, sur la base d'hypothèses de trafic. Le but est de pouvoir,
337 dans un troisième temps, proposer des mesures d'atténuation. Une fois que les mesures d'atténuation sont réalisées,
338 avec des travaux à la charge du maître d'ouvrage, il y a un travail de vérification, de contrôle qui se fait à la mise en
339 service de la ligne.

340 Je vais brièvement vous préciser les aménagements acoustiques qui sont réalisés et qui sont étudiés au cas par cas
341 à l'issue des études acoustiques : s'il est nécessaire de mettre en place des merlons plutôt des murs anti-bruit ou des
342 isolations de façade. Il y a différents critères également pris en compte.

343 Le milieu naturel

344 Nous avons parlé jusqu'à présent du milieu humain, mais comment limiter les impacts sur la biodiversité ? On sait
345 aujourd'hui qu'il y a une érosion de la biodiversité, une fragmentation des habitats. La faune, la flore ont pour s'abriter,
346 se nourrir et se reproduire de moins en moins de lieux, d'axes de déplacement. SNCF ne doit pas détériorer les
347 continuités écologiques, qui sont notamment inscrites dans le schéma régional de cohérence écologique. Dans cette
348 optique de préservation des continuités écologiques, SNCF Réseau applique la doctrine dite E.R.C., *éviter, réduire,*
349 *compenser*. Éviter les impacts, autant que faire se peut. Réduire, en appliquant des mesures d'accompagnement.
350 Compenser, en mettant en place des mesures s'il y a des impacts résiduels. Les mesures compensatoires consistent
351 à trouver des sites équivalents sur lesquels on peut améliorer les fonctionnalités écologiques des espèces impactées.
352 Ces mesures compensatoires font d'ailleurs aussi l'objet d'un suivi sur une certaine durée, jusqu'à 25 ans comme cela
353 se pratique actuellement. Cela nécessite l'acquisition d'un foncier en plus de celui du projet.

354 Je rends la parole à Laurent.

355 Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau

356 Voilà pour les trois grands chapitres de cette présentation. Très rapidement, un rappel sur le calendrier du projet.

357 Nous sommes dans la période du débat public, qui va durer environ une année, entre le moment de la saisine de la
358 CNDP (Commission Nationale du Débat Public) et la décision du maître d'ouvrage. À l'issue de ce débat public, quelle
359 sera la décision du maître d'ouvrage ? Je ne sais pas. Le projet est soit poursuivi, arrêté ou modifié. En tout cas, dans
360 l'hypothèse où il serait poursuivi, il y aura un certain nombre de tâches à mener, notamment des études un peu plus
361 poussées, pour permettre d'élaborer les dossiers qui seront intégrés à l'enquête publique. Il y aura ensuite l'enquête
362 publique et des enquêtes environnementales, qui devront se dérouler pour permettre d'avoir toutes les autorisations
363 administratives et de préparer l'ordonnancement des travaux de manière à pouvoir les réaliser.

364 Cette période située après le débat public et allant jusqu'au démarrage des travaux est évaluée à une durée de trois à
365 cinq ans suivant la dimension des ouvrages à construire. Ensuite, une fois que le chantier sera terminé, ce sera la
366 mise en exploitation. Nous avons mis en parallèle ce calendrier et la thématique environnementale, qui vient d'être
367 développée, pour préciser qu'au fil de ces différentes étapes l'environnement travaille de concert avec les études
368 techniques. Nous nous trouvons aujourd'hui au niveau du diagnostic des principaux enjeux. Demain, il faudra analyser
369 les impacts par rapport au projet retenu. Ensuite, il faudra concevoir les aménagements et les études
370 environnementales. Lors de la phase des travaux, il faudra vérifier et porter attention à la réalisation du chantier par
371 rapport à la mise en œuvre des mesures de protection et des ouvrages à construire. Au cours de l'exploitation, il
372 faudra être vigilant et suivre de près l'évolution de ces impacts et des mesures qui auront été mises en œuvre pour
373 compenser.

374 Voilà, la présentation est terminée.

375 Christine JEAN, membre de la CPDP

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

376 Merci beaucoup. Si vous avez maintenant des questions de compréhension sur le projet, vous pouvez les poser au
377 maître d'ouvrage, suite à la présentation qui vous été faite, et avant de commencer à travailler de manière collective à
378 chacune des tables. Y a-t-il des questions de compréhension ? Monsieur, qui êtes là-bas...

379 Je tiens au passage à préciser que le document qui vous a été remis par le maître d'ouvrage figurera très vite sur le
380 site du débat public sur la VFCEA, comme beaucoup d'autres documents auxquels vous pouvez avoir accès sur ce
381 site.

382

383

Questions/réponses

384

385 **Jean-Yves DETRONCHET, agriculteur, Fours**

386 Bonsoir. Jean-Yves DETRONCHET, agriculteur sur la commune de Fours. Je suis exploitant à côté de la voie ferrée,
387 avec des passages à niveau qui ont été modifiés avec des barrières en 2016. L'un d'entre eux n'a pas encore de
388 barrière. Nous avons aussi un pont sous lequel nous faisons actuellement passer les animaux. Je voulais connaître
389 sommairement les travaux qui seront réalisés.

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

391 J'ai vu que vous étiez arrivé un peu après le début de la réunion, et je vais vous rappeler la règle. Je voulais
392 simplement vous rappeler qu'il n'y a ici que des questions de compréhension. Ensuite, vous allez justement vous
393 répartir entre les tables, et vous identifiez toutes les questions que vous avez à poser au maître d'ouvrage. Il y aura
394 une restitution, nous rentrerons alors vraiment dans le débat, et le maître d'ouvrage répondra. Votre question est très
395 précise. Je propose que vous la gardiez et que vous la posiez ultérieurement.

396 Il n'y a pas d'autre question de compréhension ? Je voulais simplement dire deux choses par rapport aux propos de
397 SNCF Réseau et de M. MAZZUCHELLI. Je voulais préciser que le débat public, en lui-même, ne dure pas un an :
398 c'est trois mois. Il se termine le 20 mars. Je tenais à apporter cette précision, car sinon on pourrait dire que l'on débat
399 pendant des années, ce qui n'est pas tout à fait le cas. Le processus dure un an, pas le débat public. Et, par rapport à
400 ce qui a déjà été dit dans d'autres débats, je voulais peut-être vous faire préciser certaines choses. Vous avez
401 notamment évoqué le besoin de foncier pour les mesures compensatoires, mais vous n'avez pas précisé qu'un des
402 impacts environnementaux ou agricoles était le besoin en terre. Pouvez-vous en deux mots nous rappeler quels
403 étaient ces besoins ? Il y en a pour le raccordement proprement dit, mais il y en a aussi qui sont liés à l'intervention
404 sur les ouvrages tout au long de la ligne entre Chagny et Nevers.

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

406 Très brièvement, c'est vrai que l'on est aujourd'hui sur le projet d'une ligne qui existe, avec des emprises ferroviaires
407 qui existent. Donc, en termes de besoins fonciers, sur la section entre Nevers et Chagny, ce sera très limité. Par
408 contre, nous aurons des besoins fonciers ponctuels, notamment la sous-station, pour laquelle on a évoqué un
409 hectare. Il faudra bien que l'on trouve cet hectare. Il y aura un accès à cette sous-station depuis une voirie existante,
410 et il faudra là aussi créer un chemin. Et, ponctuellement, suivant le cas, s'il faut déniveler un passage à niveau, il
411 faudra construire un ouvrage, ce qui va nécessiter un peu de foncier. Autre point que l'on peut évoquer : les
412 installations GSM-R. Nous ferons en sorte, tout comme sur la ligne Belfort – Delle qui est en cours de travaux,
413 d'installer nos mats GSM-R dans les emprises actuelles. Mais, tant que nous n'avons pas fait l'étude pour connaître la
414 position exacte de ces antennes, nous ne pouvons pas dire si nous pourrions toutes les implanter sur des emprises.
415 Cela nécessitera donc peut-être quelques emprises foncières ponctuelles.

416 Pour le raccordement, il s'agira de neuf, et, suivant la solution, cela concerne entre 30 et 60 ha d'emprise
417 supplémentaire. Voilà ce que je peux dire très brièvement.

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

419 Je vous remercie. Peut-être une autre précision : vous avez évoqué à propos du bruit des seuils réglementaires
420 différents, suivant la nature des habitations ou des bâtiments qui étaient concernés et soumis à une exposition
421 sonore. Sauf erreur de ma part, mais je pense que vous avez déjà eu l'occasion d'en parler, il y a aussi des
422 différences de réglementation, selon qu'il s'agisse de la modernisation d'une infrastructure existante ou de la création
423 d'une infrastructure nouvelle.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

425 C'est vrai que les seuils varient. Emmanuelle, tu veux peut-être préciser les niveaux de seuil. Je ne les ai pas en tête,
426 mais la réglementation est légèrement différente suivant que l'infrastructure soit neuve ou si c'est sur du neuf.
427 Emmanuelle va vous préciser les niveaux sonores.

428 **Emmanuelle HONORÉ, chargée de projet Environnement et Développement durable, direction territoriale**
429 **Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

430 Les niveaux sonores varient effectivement selon que l'on soit dans une modification ou dans une création. Lorsque
431 l'on se trouve dans une création d'une ligne type classique, avec un TER qui circule, et que l'on rencontre une
432 ambiance sonore préexistante qui est modérée, on sera suivant les créneaux horaires sur une base de 63 db (A) de
433 jour et de 58 dB (A) de nuit. Si l'on est sur une création TGV, avec une vitesse supérieure à 250 km/h, on part sur la
434 base de niveaux sonores moindres : de jour, 60 dB (A), et de nuit, 55 dB (A). Voulez-vous que je parle de la
435 modification ?

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

437 Je pense que c'est déjà bien. Il faut simplement avoir en tête cette question, par rapport à des questions que vous
438 pourriez poser.

439 Une dernière chose, si vous me le permettez, sur des questions de compréhension. Il y a plusieurs termes que vous
440 employez. Vous parlez parfois de « modernisation », nous avons parlé de « maintenance », de « régénération ».
441 Pourriez-vous préciser les termes ? De quoi parle-t-on quand on parle de modernisation, de maintenance ou de
442 « traitement de la voie », un terme que vous avez cité tout à l'heure ?

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

444 Quand on parle de modernisation de la voie ferrée, cela comprend l'électrification, la mise au gabarit des ouvrages,
445 l'installation d'un système GSM-R et le traitement des passages à niveau. Ce sont les aménagements que j'ai
446 évoqués, c'est ce que l'on englobe dans le terme « modernisation ». Pour ce qui est de la voie, je le répète, vous
447 évoquez le terme de « régénération de la voie », mais il n'est pas prévu dans le projet de faire une opération
448 d'ampleur, de régénération des 160 km entre Nevers et Chagny. Régénérer la voie, cela veut dire que l'on change
449 toute la superstructure, donc le système voie, le ballast, les traverses et les rails, autrement dit on refait du neuf. Ce
450 n'est pas prévu dans le projet.

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

452 Vous avez sinon des travaux de maintenance et d'entretien ponctuels.

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

454 Nous avons des travaux d'entretien sur la voie, comme pour toutes les voies. Ce sont des travaux ponctuels, des
455 travaux courants, qui se font suivant la demande : s'il y a besoin d'intervenir sur la voie ou sur d'autres équipements,
456 cela fait partie de la maintenance. Et il y a aussi une maintenance préventive annuelle qui se fait ponctuellement.
457 C'est toujours valable et ça restera toujours valable sur la voie, comme cela se fait sur les 30 000 km de voie ferrée du
458 réseau national.

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

460 Quand vous avez employé tout à l'heure le terme de « traitement », c'est un terme plus générique. Dès que vous avez
461 une intervention, est-ce que vous dites que vous traitez la voie ?

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

463 Il faut que je sois un peu plus précis. (*rires*)

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

465 C'est normal, vous êtes habitué... (*rires*)

466 Monsieur ?

467 **Hervé de CHESSE, Luzy**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

468 Bonjour, je suis Hervé de CHESSE. Je suis un habitant de Luzy. Veuillez m'excuser, mais je découvre ce projet
469 aujourd'hui et je n'ai pas bien compris l'intérêt global de ce projet. J'ai entendu parler de 6 000 voyageurs. Je vois déjà
470 que ce projet a l'air d'avoir deux variantes, qui ont été présentées extrêmement brièvement. Il y a une hypothèse 1,
471 une hypothèse 2. J'ai entendu parler de 6 000 voyageurs. 6 000 divisés par 365, ça représente dans les 20
472 voyageurs/jour de plus sur certains tronçons. Excusez-moi, j'ai une intelligence *moyenne*, et je n'ai pas compris un tel
473 aménagement. On a parlé de supprimer 60 camions/jour sur un axe est-ouest. Combien y a-t-il de camions par jour
474 sur la ligne Centre Europe Atlantique actuellement. J'aime bien comprendre les ordres de grandeur, j'ai même
475 entendu à un moment parler d'une perte de voyageurs avec le raccordement à la ligne TGV. Il y a donc beaucoup de
476 choses que je ne comprends pas dans ce projet. Vous êtes ici à Luzy. Quels sont les intérêts pour les Luzycois ? La
477 ligne traverse la ville. J'entends parler de 1,410 million de tonnes de marchandises par an, 15 circulations par jour. On
478 sait ce que c'est que le trafic actuel des wagons de marchandise, notamment via la carrière, qui sont très bruyants, y
479 compris la nuit.

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

481 Justement, Monsieur, dans votre question, il y a deux choses...

482 **Hervé de CHESSE, Luzy**

483 Découvrir le projet en une demi-heure, pour un projet de 500 M€, ça n'est pas beaucoup.

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

485 Je vous fais une proposition. Soit vous avez besoin que l'on vous précise des chiffres. Soit, j'ai l'impression que vous
486 avez bien compris un certain nombre de choses, auquel cas vous rentrez ici déjà dans le débat. Je pense, dans ce
487 cas, que les questions que vous posez sont effectivement des questions dont il faut que vous discutiez dans le cadre
488 de votre table et qui sont restituables après. Soit vous avez besoin d'avoir des précisions sur les chiffres, soit vous
489 posez la question de l'opportunité du projet, je n'arrive pas à le savoir. Si c'est plus cette question-là, alors à mon avis,
490 c'est à vous d'en débattre dans votre table, et plutôt sur les impacts, sur le trafic, quels sont-ils, etc. Vous en discutez
491 entre vous, on restitue après, et le maître d'ouvrage répondra à toutes vos interrogations.

492 Je vous remercie, je propose que vous vous mettiez à travailler. Comme je l'ai dit tout à l'heure, je vous invite
493 éventuellement à vous déplacer.

494 Ici, ce sont les tables qui traitent plus particulièrement des questions d'environnement. Vous avez sur votre droite des
495 papiers qui vous le précisent. Si vous avez des questions sur le paysage, vous avez déjà pu entendre des
496 problématiques d'insertion, sur la biodiversité, sur les cheminements et les accès, vu que des passages à niveau sur
497 la voie ferrée vont être refaits et qu'ils peuvent avoir des incidences sur les aspects.

498 Si vous voulez plutôt sur la question de l'influence des trafics voyageurs, ce sont les tables de ce côté. Vous y posez
499 des questions sur ce que la ligne va vous apporter, si l'on va mettre moins de temps pour aller à tel endroit, si vous
500 aurez droit à plus de confort, si le billet va coûter plus cher, etc. Ce sont toutes ces questions que vous pouvez vous
501 poser.

502 Vous pouvez voir un certain nombre de questions qui sont sur des listes. Ce n'est pas du tout exhaustif, c'est
503 simplement pour vous aider dans vos approches. Et je vous rappelle que vous avez plusieurs cartes pour vous aider
504 dans vos travaux. Je pense que vous pouvez commencer à travailler. Dans 20 minutes, si vous avez fini, on pourra
505 restituer.

506

507

Restitution des ateliers

508

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

510 Je propose d'appeler déjà une des tables, si elle a nommé en son sein un rapporteur, pour restituer vos
511 interrogations, vos commentaires, vos questions sur le projet de VFCEA. Je commence par la table à l'avant. Qui peut
512 rapporter à votre table ? Monsieur. Dites-nous les points que vous avez soulevés.

513 **Vincent CHAUVET, conducteur de train, Decize**



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

514 Bonsoir, je m'appelle Vincent CHAUVET, je suis conducteur de train et j'habite près de Decize. Ce qui est ressorti à
515 cette table, notamment de la part de mon voisin, c'est que nous ne comprenions pas nécessairement l'intérêt au
516 niveau local pour le voyageur. Qu'est-ce qu'un projet de cette ampleur apporterait au niveau du voyageur, du
517 Luzycois ? Ensuite, ce qui ne relève plus du thème voyageurs, la question des nuisances sonores, dues à
518 l'augmentation du trafic marchandises. Mais c'était avant tout l'intérêt au niveau des voyageurs, en local.

519 **Hervé de CHESSÉ, Luzy**

520 Nous avons eu du mal avec les chiffres annoncés, qui nous semblent infinitésimaux en termes de voyageurs, à
521 comprendre l'intérêt de l'ensemble de ce projet au niveau des voyageurs. Notre table portait sur le thème des
522 voyageurs. Malheureusement, ça a l'air d'être pour nous un thème qui n'est pas traité par le projet, qui n'offre pas
523 d'intérêt par rapport aux services actuellement rendus. Vous avez ainsi parlé de 6 000 voyageurs en supplémentaire.

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

525 Je vais expliquer les chiffres.

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

527 Avez-vous d'autres remarques ?

528 **Vincent CHAUVET, conducteur de train, Decize**

529 Ce n'est pas forcément lié ni au trafic voyageurs ni à l'environnement, c'est plus mon avis sur le projet. À propos des
530 deux hypothèses, celle qui est pour moi la plus logique à réaliser serait la deuxième : quand on regarde un peu dans
531 les bilans, dans les dossiers, la seule hypothèse qui a un impact socio-économique positif, c'est l'électrification totale.
532 On sait très bien comment se passent les grands projets nationaux avec les CPER (contrat de plan État-Région). Si
533 on fait aujourd'hui la gare au Creusot TGV avec l'interconnexion qui mobilise un grand budget, on peut être quasiment
534 sûr que dans les dix ou quinze années à venir, la partie Montchanin – Nevers ne sera jamais électrifiée. Même si la
535 déclaration d'utilité publique, DUP, est prorogée de cinq ou dix ans ensuite, j'ai honnêtement peur que cela ne se
536 fasse pas.

537 Pour le voyageur lambda à Luzy, l'électrification représente une faible évolution, mais l'intérêt du projet réside pour
538 moi dans le fret. Nous vivons dans une logique d'environnement où c'est le tout camion, malheureusement, l'État ne
539 fait pas grand-chose, c'est même tout le contraire. J'ai quand même espoir que le fret ferroviaire reprenne un jour de
540 la vigueur, et le projet est important pour moi. Je vais parler du niveau local. Près de Luzy, il y a des carrières de
541 matériaux au Moulin Neuf, et il serait intéressant pour cette carrière-là que la ligne soit électrifiée, pour sortir des trains
542 qui puissent être plus lourds, ce qui représentera moins de trains, et que cette carrière ait un avenir du côté du chemin
543 de fer.

544 Un petit détail sur l'électrification : il serait bien qu'elle ne soit pas faite « au rabais », ainsi que ça a été fait dans
545 certains endroits en Rhône-Alpes. Je suis conducteur de train à Chambéry, et entre Grenoble et Chambéry, on a
546 électrifié au rabais, autrement dit on n'a pas électrifié les voies de service, on a limité la vitesse à 140, on n'a pas fait
547 la communication entre les voies. Il serait dommage de faire la même chose pour cette ligne. Il y a un faisceau de
548 voies de service, pour faire des trains, à Cercy-la-Tour. Il serait dommage de ne pas s'en occuper. Cela permettrait
549 notamment de former des trains, desservir des clients. Il y a du bois à Sougy-sur-Loire, une desserte de sable à Saint-
550 Éloi, les matériaux à Luzy, une entreprise qui essaye de faire des trains à Cercy. Voilà pour moi.

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

552 Cela veut dire que les trois points qui ont été mis au tableau étaient des points partagés par toute la table. Pour ce
553 point, pour la deuxième hypothèse qui serait à privilégier, c'est plus vous qui êtes intervenu ou est-ce partagé ?

554 **Vincent CHAUVET, conducteur de train, Decize**

555 C'est ce que je pense, c'est mon point de vue au niveau du projet. Je conçois que ça ne soit pas le même pour tout le
556 monde, c'était simplement mon avis sur le sujet.

557 **Jocelyne GUÉRIN, maire de Luzy**

558 Jocelyne GUÉRIN, maire de Luzy. Je rajouterai qu'il serait difficile de comprendre que l'on va faire le maximum pour
559 l'électrification, alors qu'en bas, sur la voie, on ne fait rien. Comment cela va-t-il se passer dans le temps, et à quoi

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

560 cela rime-t-il de faire des travaux de cette importance si cette voie, vu son vieillissement, n'est pas rénovée à un
561 certain moment ? Il y a peut-être quelque chose que l'on ignore.

562 Je reviens sur la question du fret. A-t-on une idée aujourd'hui du nombre d'entreprises dont l'activité peut être liée à
563 cette amélioration ? Localement, on connaît la carrière, ou CFR (Compagnie Ferroviaire Régionale) à Cercy, on a
564 discuté d'Imphy et d'autres villes, mais a-t-on une idée de toutes ces entreprises qui pourraient bénéficier de cette
565 amélioration ?

566 Ensuite, je pense que le positionnement et l'avis des uns et des autres est souvent lié à la situation géographique. Il
567 est vrai que nous sommes plus proches de Chagny que, par exemple de Nevers, et que nous n'avons pas tout à fait
568 les mêmes objectifs. (rires) Donc, pour nous, la halte de raccordement peut être un élément qui peut nous faire
569 basculer en faveur de ce scénario-là, parce que nous n'en sommes pas très loin au final, et c'est peut-être là que l'on
570 peut gagner du temps pour les connexions, par exemple pour Paris. Les avis peuvent être partagés là-dessus.

571 **Hervé de CHESSE, Luzy**

572 Pour en finir sur cette table, je dirais que des questions se posent quand on entend parler de 15 circulations par jour.
573 Combien par nuit ? La voie traverse Luzy, il y a un certain nombre de gens qui habitent le long de la voie, qui, je le
574 pense, n'étaient pour la plupart même pas informés qu'il y avait une réunion de cette ampleur ce soir. Vous pouvez
575 remarquer qu'il y a étonnamment peu d'habitants. Pourtant je connais des gens qui sont très concernés par le
576 passage de la voie et le passage des convois. Si vous leur dites qu'il va passer 15 trains par jour, vous allez voir qu'ils
577 vont être affolés. J'habite Luzy depuis pas très longtemps, cinq ans, mais je n'ai jamais entendu parler de ce projet, en
578 dehors du conseil municipal d'il y a 15 jours.

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

580 Madame le Maire veut reprendre la parole.

581 **Jocelyne GUÉRIN, maire de Luzy**

582 Ça fait au moins dix ans que l'on en parle de ce projet. (rires)

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

584 Je vous laisse la parole, et je répondrai ensuite au nom de la CPDP. Il s'agit plus d'une interpellation de la CPDP.

585 **Jocelyne GUÉRIN, maire de Luzy**

586 Je pense que notre souci à tous ici est que nous ne voudrions pas que ce projet se fasse au détriment des arrêts dans
587 les petites gares. Nous voulons maintenir le nombre d'arrêts, le nombre de trains, les arrêts dans les petites gares,
588 dont la nôtre à Luzy, parce qu'on peut aussi penser que, pour cette amélioration qui va faire gagner du temps, ça peut
589 faire supprimer quelques arrêts.

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

591 Je vous en prie, nous avons noté un certain nombre de questions sur une liste. Cette question est la même que vous
592 reposez. Est-ce que c'est tout, à part la suppression des arrêts ? Il y a déjà une longue liste, et je vais proposer au
593 maître d'ouvrage de répondre à cette première liste d'interrogations.

594 Je précise simplement une chose, sur la question de l'information. Nous pouvons effectivement regretter de ne pas
595 être plus nombreux ce soir. Comme je vous l'ai dit, il y a quand même un grand nombre de moments qui sont prévus
596 pour discuter du projet, et vous avez tous pu prendre le programme à l'entrée. Vous avez évoqué l'importance pour
597 vous de ne pas discuter uniquement de ces aspects locaux et de ces aspects thématiques, mais globalement sur le
598 projet. Allez regarder. Comme je vous le rappelais, il y a un certain nombre de réunions qui ont déjà été réalisées à
599 Paris sur le fret, il y en a une prochaine à Lyon sur le trafic voyageurs. Ces réunions sont en plus retransmises sur le
600 web, ce qui permet d'assister à ce que disent un certain nombre d'acteurs du fret, ou de gens qui sont plus
601 spécialistes de la mobilité ferroviaire, de l'aspect voyageurs. On peut donc assister à ces réunions depuis chez soi en
602 regardant son ordinateur. Il y a ensuite énormément d'informations sur le site Internet : tout ce qu'a produit le maître
603 d'ouvrage – pas uniquement le dossier du maître d'ouvrage, mais aussi des études qui lui ont permis d'aboutir à ce
604 dossier et à son projet – est sur le site Internet. Vous avez jusqu'au 20 mars pour vous exprimer, et vous avez un
605 certain nombre d'outils interactifs sur le site Internet qui vous permettent de vous exprimer.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

606 Vous avez recueilli ici les documents. Je pense que vous allez donc pouvoir participer activement à ce débat, vous
607 aurez encore un peu de temps pour regarder toutes les informations et poser les questions qui vous semblent
608 pertinentes.

609 Je passe la parole à Ilaria.

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

611 Une simple remarque : sachez que vous êtes tous des relais de débat. Si vous avez l'information et que vous
612 connaissez des gens qui sont potentiellement intéressés, il faut les inviter. Si nous ne l'avons pas fait, rien ne vous
613 empêche de le faire. Chacun de vous qui êtes informé et qui considérez utile que les autres se mobilisent, vous
614 pouvez être un relais de débat. Cette attitude est la bienvenue. Donc, n'hésitez pas à en parler autour de vous s'il y a
615 des gens qui seraient intéressés.

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

617 Je passe la parole au maître d'ouvrage.

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

619 Il y a beaucoup de choses. Je vais remonter la liste.

620 Sur le maintien des arrêts, la politique des arrêts est du ressort de la Région, qui est l'autorité organisatrice des
621 transports. Aujourd'hui, dans le projet, nous ne parlons pas de modifier d'une quelconque façon les dessertes TER sur
622 l'axe Nevers – Chagny. Le projet apporte au contraire plutôt des améliorations, notamment par la réalisation de la
623 halte d'interconnexion TGV – TER. J'ai bien compris vos inquiétudes, Madame le Maire, vous n'êtes pas la seule. À
624 chaque fois que nous sommes en réunion, c'est un sujet d'inquiétude des habitants des villes qui sont desservies par
625 le projet, ce qui est tout à fait normal. Mais ce soir, je ne suis pas en qualité de pouvoir discuter avec vous de la
626 desserte de demain sur la voie ferrée. Ce n'est en tout cas pas l'objectif du projet d'apporter des modifications au
627 détriment des arrêts actuels.

628 Concernant le nombre d'entreprises fret qui seraient bénéficiaires, avant même le débat public, au cours de l'année
629 dernière, il y a eu un certain nombre de colloques, il y a eu des réunions, des rencontres auprès d'acteurs
630 économiques et notamment auprès des entreprises qui seraient intéressées par un développement, une amélioration
631 de cet axe ferroviaire, pour faire transiter leurs convois par VFCEA. À l'heure actuelle, il en ressort qu'ils sont porteurs
632 du projet, ils pensent que l'électrification de cette ligne de 160 km qui manque sur l'axe entre Tours et Dijon, pour faire
633 très simple, serait une bonne chose pour faire transiter leurs marchandises. Mais nous n'avons pas le nombre exact.
634 Dans le trafic fret, le nombre de trains est une hypothèse qui a été prise dans nos études de trafic. Les études de
635 trafic se font sur la base d'hypothèses, sur une façon de voir les choses. Si on électrifie la ligne, que cela va-t-il
636 pouvoir apporter ? Au regard de la position des acteurs économiques, des entreprises, comment estimer le potentiel
637 de trafic qui pourrait transiter par cette ligne ? Nous sommes donc partis sur cette hypothèse d'une quinzaine de trains
638 dans les deux sens, je le précise.

639 Demain, pour la concrétisation du projet, je ne suis pas devin : je ne sais pas s'il y en aura 15, 13, 14 ou 20. Ce sera
640 de toute façon progressif. L'électrification de la ligne avec tout ce que cela comprend, la modernisation telle que je l'ai
641 décrite tout à l'heure est une première brique pour le développement autour du projet. C'est un vecteur, ça va donner
642 du potentiel. Mais l'avenir sera construit par tout le monde, tous les acteurs économiques : SNCF Réseau bien sûr,
643 puisqu'il est maître d'ouvrage et intéressé par le fait que les voies ferrées se développent, mais ce sera à tout le
644 monde de s'activer pour qu'il y ait un retour positif derrière.

645 Monsieur, je peux vous dire qu'aujourd'hui, sur l'axe entre Nevers et Chagny, il y a huit I.T.E. (installation terminale
646 embranchée), qui permettent à des entreprises d'être connectées sur le réseau et de transporter leurs fournitures,
647 leurs matières par la voie ferrée. Ces huit entreprises, vous les connaissez mieux que moi. Il y en a une très proche,
648 Lafarge, qui est donc une carrière. J'ai bien compris qu'il faut être prudent avec les chiffres, vu qu'on peut avoir
649 ensuite du mal à les comprendre, mais je vais vous en donner quelques-uns : la carrière Lafarge a fait circuler l'année
650 dernière 15 000 t de matériaux sur la voie ferrée. C'était une petite année pour eux, du fait de la demande, mais il y a
651 eu 15 000 t. Ils envisagent que les années à venir soient plus favorables, de l'ordre de 50 000 t, parce qu'ils ont un
652 potentiel d'exploitation de ce niveau. Ça va donc plutôt dans le bon sens.

653 Il y a d'autres entreprises du côté de Nevers. Il y a une installation terminale embranchée près de Nevers, où il y a eu
654 50 000 t de matériaux qui ont été transportés. Sur l'année 2017, ils envisagent plutôt un développement de l'ordre de

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

655 70 000 t. Il y a eu 25 000 t à Sougy-sur-Loire, où je crois qu'il y a une I.T.E. pour une entreprise de bois. Il y a donc du
656 potentiel, des pistes, mais, ensuite, il y a les actions et l'économie qui font que ça se développe. Cependant, électrifier
657 la ligne, la moderniser, faire ce qu'il faut pour que ça puisse se développer, ça va plutôt dans le bon sens. C'est
658 l'objectif du projet.

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

660 Une question : tout le monde a-t-il bien compris ce que c'est qu'une I.T.E. ? C'est en fait la portion de rail qui se situe
661 entre l'entreprise et le réseau.

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

663 Tout à fait. On peut citer, tout près d'ici à Fléty, les granulats Lafarge. Il y a donc une portion de voie, depuis la voie
664 ferrée existante, qui rentre dans l'entreprise et qui permet de charger les trains et de les faire circuler sur la ligne pour
665 qu'ils aillent livrer.

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

667 Du ressort de qui le financement relève-t-il ?

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

669 Il y a une convention sur les I.T.E. entre SNCF Réseau et l'entreprise pour utiliser les I.T.E. Mais, à partir de l'I.T.E., il
670 y a un point limite : au-delà de cette limite, cela relève de la responsabilité de l'entreprise. C'est ce qui disait Monsieur,
671 qui y voyait un intérêt et qui trouvait qu'il serait bien d'électrifier également ces I.T.E. C'est évident. Si on veut faire
672 circuler des trains électriques, il faut qu'on puisse aller en traction électrique jusqu'au point de chargement. Nous
673 sommes bien d'accord avec vous.

674 C'est aussi pour cela que je dis qu'il faudra à un moment donné que tout le monde, dans l'intérêt à la fois commun et
675 particulier, y mette du sien pour que cette ligne puisse se développer telle que nous l'avons évaluée. Mais ce n'est
676 qu'une évaluation : les chiffres que vous avez entendus, Monsieur, ce ne sont que des estimations.

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

678 Encore une chose, vu que vous sembliez vouloir donner la précision : les 15 trains dans les deux sens, ce sont bien
679 15 trains en tout ?

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

681 Ce sont 15 trains en tout dans les deux sens : sept d'un côté, huit de l'autre, pour faire simple.

682 Je vais enchaîner sur la question du trafic de jour et de nuit. Nous avons regardé, par rapport au trafic TER actuel sur
683 la ligne, si nous arrivions à pouvoir faire circuler des trains de marchandises. Effectivement, nous pouvons injecter de
684 jour des trains de marchandises. Sur la quinzaine de trains, nous les évaluons actuellement de l'ordre de la moitié :
685 sept ou huit trains pourraient s'insérer de jour sur la ligne. Toutefois, ce n'est qu'une approche. Il y aurait donc
686 probablement un trafic de nuit, mais qui resterait relativement limité. Mais rien de tout cela n'est arrêté, il ne s'agit que
687 d'hypothèses, que d'études. Je ne vais pas revenir sur le calendrier : nous en sommes aux prémices des études, aux
688 études préliminaires. Aujourd'hui, nous sommes là pour nous écouter, nous parler au sujet de l'opportunité du projet.
689 Je ne suis pas là pour vous dire : « Voilà ce que nous allons faire, voilà ce qui va être mis dans l'enquête publique. »

690 Nous n'en sommes pas du tout à ce stade. Nous avons encore du travail, et il reste des études, des précisions à
691 apporter dans tous les domaines. Du côté de l'environnement, comme le disait Emmanuelle, il reste des études
692 horaires pour savoir si l'on peut effectivement injecter sept ou huit trains de jour, un peu plus, etc. Ensuite, la
693 circulation de train se fait aussi en fonction de la demande et des circulations encadrantes. Ici, nous sommes sur une
694 section de ligne entre Nevers et Chagny. De chaque côté, il y a un réseau sur lequel il y a des circulations. Ce réseau
695 est électrifié. Il y a la ligne Paris-Lyon – Marseille, avec un trafic voyageurs et marchandises assez conséquent. Il faut
696 donc regarder comment on peut ensuite insérer le trafic supplémentaire qui viendrait de la VFCEA sur Paris-Lyon –
697 Marseille. Il y a donc de nombreux paramètres qui vont déterminer quels seront les sillons. En termes ferroviaires, les
698 sillons désignent la période de réservation, l'heure à laquelle on pourra faire circuler les trains.

699 Il y a donc encore beaucoup de travail. J'essaie simplement de vous éclairer, de vous donner des éclairages avec
700 mes réponses. C'est important que je sache, et c'est aussi l'intérêt de nos échanges ce soir.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

702 Effectivement, je pense que nous reviendrons sur la question du bruit, avec la table qui a travaillé sur la question
703 environnementale. Vous dites aujourd'hui que vous ne savez pas trop, mais il y aura tout de même des nuisances de
704 fait.

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

706 Il y aura des nuisances : à partir du moment où il y a plus de trafic, il y a forcément plus de bruit. On peut rentrer dans
707 le détail sur la manière dont on calcule la nuisance sonore sur la base de la réglementation, et je rappelle que nous ne
708 faisons pas la réglementation, mais elle s'impose à nous, et nous devons l'impliquer. Pour faire simple, c'est un bruit
709 moyen, et, donc, plus il y a de trains, plus le niveau sonore moyen va monter. Ensuite, qu'est-ce qu'on entend par
710 « nuisance » en aval ? C'est aujourd'hui difficile à dire. Oui, quand un train passe, les gens vont l'entendre...

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

712 En ville comme ailleurs. Il n'y a pas que la ville. On entend aussi les trains à la campagne. Tout est relatif. Cet après-
713 midi, nous avons un peu découvert le périmètre. Je ne connaissais pas trop le secteur de Luzy, et nous avons fait une
714 balade. Nous nous sommes aperçus qu'il y avait nombre d'habitats diffus dans le département. Ce n'est pas de la
715 ville, mais, s'il y a une habitation qui est proche, elle doit être traitée de la même manière que les habitations qui sont
716 alignées dans les secteurs urbanisés.

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

718 Je propose que l'on revienne plus tard sur cette question, et que l'on aborde le trafic voyageurs.

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

720 Il y a apparemment des doutes ici sur l'intérêt du trafic voyageurs et il y a donc des précisions à apporter sur l'intérêt
721 du projet au niveau voyageurs. Je voudrais dire que nous vous avons fait aujourd'hui une présentation en 30 minutes.
722 C'est vrai que c'est court. Le dossier du maître d'ouvrage fait 100 pages. Il n'est pas toujours facile à lire, mais nous
723 avons essayé de vous rendre le dossier le plus pédagogique possible : il y a une petite synthèse de 8-10 pages qui
724 explique bien le projet. C'est un projet dans sa globalité, avec, comme je l'ai dit dès le départ, plusieurs fonctionnalités
725 et plusieurs enjeux recherchés. Nous n'allons pas revenir sur l'enjeu du trafic marchandises, nous en avons déjà
726 parlé. C'est important, et je crois qu'il y a un consensus global. Quand on dit que le trafic marchandises sur cet axe
727 permettrait de se débarrasser d'un certain nombre de camions sur nos routes, je doute qu'il y ait des gens dans la
728 salle pour dire : « Il faut laisser les camions sur les routes. » Je crois que cela va plutôt dans le bon sens. Il s'agit
729 d'une soixantaine de camions – c'est pareil, c'est une estimation –, mais une soixantaine de camions, c'est
730 intéressant.

731 **Hervé de CHESSE, Luzy**

732 Ça paraît insignifiant. Donnez-moi le trafic de camions sur la RCEA (Route Centre-Europe Atlantique) par jour. On
733 peut enlever 60 camions en investissant 500 M€ ?

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

735 Il ne s'agit pas que de ça. L'investissement ne porte pas que sur ce point. Je dis que c'est simplement une première
736 réponse, c'est un premier résultat. C'est insuffisant ? Soit, mais c'est un premier résultat. Demain, peut-être, que ça
737 sera 50 ou 150. Je n'en sais rien. Ce sont les hypothèses, Monsieur.

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

739 Vous avez peut-être déjà des hypothèses sur le nombre de camions, mais vous avez aussi des hypothèses sur le
740 trafic fret, vous avez décomposé ce qui relèverait du report modal et ce qui relèverait de l'augmentation du trafic.
741 Combien le report modal représenterait-il par rapport à l'ensemble ?

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

743 Le report modal, c'est deux trains sur la quinzaine de trains qui circuleraient. Nous avons considéré deux trains : des
744 camions en moins sur la route, mais forcément deux trains en plus sur la voie ferrée, qui passeraient entre Nevers et
745 Tours. Ensuite, c'est du trafic. Je peux développer, mais ça va prendre du temps.

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

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

747 Allez-y.

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

749 La voie ferrée est située entre deux grands corridors. Aujourd'hui, il y a un point de blocage : une section de 160 km
750 n'est pas électrifiée et empêche un trafic fret qui pourrait traverser la France en son centre, en évitant la région
751 parisienne. Il y a donc un intérêt au niveau national par rapport aux transporteurs et aux entreprises qui ont besoin de
752 faire transiter leurs marchandises. Mais je vais revenir sur le trafic voyageurs, à cause des deux autres fonctionnalités
753 du projet. C'est sûr que l'électrification ne va pas améliorer les temps de parcours. De Luzy, vous prendrez le train
754 pour aller à Nevers ou pour aller à Dijon, ça sera pareil. Je ne vais pas vous dire aujourd'hui que vous allez gagner du
755 temps. En revanche, avec la création d'une halte en gare du Creusot TGV, l'intérêt est que vous puissiez aller prendre
756 le TGV, soit pour aller à Paris, soit pour aller à Lyon, directement en correspondance, quai à quai, pour faire simple.
757 Vous sortez du TER, vous cheminez quelques dizaines de mètres, vous attendez le TGV et vous montez dans le
758 TGV. Ça, c'est un intérêt, Monsieur.

759 **Hervé de CHESSE, Luzy**

760 J'ai bien compris cet intérêt, je l'utilise. Quel est le nombre de voyageurs intéressés par cette option sur la ligne ?

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

762 Le nombre de voyageurs ? Par rapport à cette fonctionnalité, au niveau des voyageurs régionaux, nous avons estimé,
763 je dis bien « estimé », 35 000 voyageurs de plus par an du fait du potentiel que ces aménagements pourraient
764 apporter.

765 **Hervé de CHESSE, Luzy**

766 Attention, que l'on ne mélange pas tout. Je parle de l'amélioration de l'interconnexion avec la ligne TGV. Cet
767 investissement que vous voulez faire, dont je ne me rappelle plus le montant, et qui est le raccordement. Dans vos
768 hypothèses, à combien de milliers de personnes par an ce raccordement bénéficierait-il ? C'est intéressant à savoir. Il
769 y a des dizaines ou des centaines de millions d'euros d'un côté...

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

771 Je vous explique. Le raccordement coûte, pour faire simple, environ 280 M€. Le raccordement permettrait à des TGV
772 Rhin – Rhône de s'insérer sur cette ligne et de gagner un peu de temps sur les liaisons Strasbourg – Lyon, et le
773 temps qui serait gagné serait mis à profit pour s'arrêter dans d'autres gares et capter des voyageurs. Cette captation
774 de voyageurs est aujourd'hui estimée à 50 000 voyageurs de plus par an. Cela ne semble pas beaucoup : ramené au
775 nombre de voyageurs qui transitent, cela représente de mémoire 1,5 %. Mais c'est une première action, c'est un
776 premier résultat. Qu'en sera-t-il demain ? Je ne le sais pas.

777 Il y ensuite une deuxième fonctionnalité. Si l'on électrifie la ligne, on va pouvoir faire circuler des TER électriques de
778 Dijon jusqu'à Tours, faciliter la correspondance. Aujourd'hui, les trains circulent avec des moteurs diesel, et, pour les
779 trains qui vont au-delà de Nevers, sur Tours, c'est du matériel électrique, car la ligne est électrifiée. Il y a donc un
780 intérêt, par rapport à cette combinaison de TER. Tout à l'heure, vous parliez de 6 500 voyageurs. Sur cette
781 combinaison, sur cet intérêt, 6 500 voyageurs, c'est le potentiel que l'on a évalué.

782 **Hervé de CHESSE, Luzy**

783 20 voyageurs par jour ?

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

785 Oui. Mais ce sont 20 voyageurs. Combien sommes-nous dans la salle ? Nous sommes 20 dans la salle.

786 **Hervé de CHESSE, Luzy**

787 Quand on parle de 20 voyageurs par jour, on est évidemment dans les marges d'erreur. On ne sait pas. Cela pourrait
788 être zéro, cela pourrait être 50.

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

790 Nous en sommes à des hypothèses.

791 **Hervé de CHESSE, Luzy**



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

792 Cela me paraît curieux de parler de 20 voyageurs par jour sur de tels montants d'investissement.

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

794 Monsieur, je pense que nous avons bien entendu ce que vous vouliez dire. Toutes les interventions sont pertinentes.
795 Il n'y a aucun souci. Nous vous avons bien entendu.

796 Je voulais poser une question. Y a-t-il parmi vous des gens qui ont envie de mieux comprendre la façon dont
797 fonctionnerait l'interconnexion, avec le raccordement qui est proposé ? Le schéma vous a été présenté tout à l'heure,
798 mais la SNCF a préparé quelque chose de beaucoup plus pédagogique. Si vous le souhaitez, nous pouvons vous
799 présenter le fonctionnement de ce raccordement.

800 **Jean-Claude DESRAYAUD, maire adjoint de Luzy, conseiller communautaire des Portes Sud du Morvan**

801 Jean-Claude DESRAYAUD. J'habite Luzy, je suis élu communautaire et municipal. Sur ce point, je vais expliquer ce
802 que j'ai fait pendant plusieurs années, entre Luzy et Paris. Je suis allé régulièrement à Paris. Je n'ai jamais pris le
803 train entre Luzy et Montchanin Gare. J'ai pris ma voiture, je suis allé au grand parking, qui n'a fait qu'augmenter en
804 superficie (il a doublé de surface), et je prenais le TGV. Je n'ai donc qu'une réponse. Avec l'interconnexion et une
805 gare relais entre les deux, je prendrai tout simplement le train à Luzy, parce que je suppose que la SNCF adapterait
806 les horaires pour qu'ils correspondent aux trains qui montent à Paris ou qui descendent à Lyon. Je n'ai pas d'autre
807 explication à donner. Pour moi, c'est une explication fondamentale. Très précisément, c'est la réponse que j'apporte.

808 Les deux projets sont à étudier. Je n'ai pas d'avis sur le raccordement court ou sur le raccordement long. J'ai juste
809 une petite critique à faire, même si les gens qui ont conçu ce projet n'étaient pas là à l'époque. Il y a 35 ans, quand on
810 a construit cette ligne, et que les ingénieurs qui ont conçu cette ligne ont bien vu à un moment donné que la LGV et la
811 ligne TER allaient se croiser (elles se croisent 1 km après la gare actuelle côté Lyon), je regrette qu'à cette époque, et
812 pour un coût bien moindre d'aujourd'hui, les ingénieurs et le maître d'ouvrage de l'époque n'aient pas fait cette
813 interconnexion. Cependant, les données de l'époque n'étaient pas les mêmes : il fallait aller vite, et il fallait mettre les
814 gares au milieu de la campagne.

815 Voilà simplement les choses. Pour moi, cette interconnexion est utile. Mais, auparavant, en tant qu'élu, je mets la
816 priorité sur l'hypothèse de l'électrification Chagny – Nevers. Cette hypothèse Chagny – Nevers, est pour moi, en tant
817 qu'élu, en tant qu'habitant, celle que je mets en priorité.

818 J'aimerais aussi pouvoir rendre compte des travaux de notre commission.

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

820 Tout à fait. S'il y a des gens à l'arrière qui veulent avoir la petite présentation du fonctionnement du raccordement,
821 cela permettrait d'illustrer votre propos.

822 **Jean-Claude DESRAYAUD, maire adjoint de Luzy, conseiller communautaire des Portes Sud du Morvan**

823 Je précise que je suis aussi membre d'une association pour la promotion de la VFCEA. C'est pour cela que je connais
824 le dossier un peu par cœur.

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

826 Exactement. La présentation du fonctionnement.

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

828 Vous pouvez voir ici un TER qui arrive de Nevers sur la voie ferrée. Il s'arrête sur la halte d'interconnexion. Les
829 voyageurs sont descendus. Le TGV arrive, le TGV repart. C'est un exemple dans un sens, mais c'est valable dans les
830 deux sens. Et le TER repart. Il a emprunté ce projet de raccordement. Ici, un TGV Strasbourg – Lyon qui s'insère sur
831 la ligne à grande vitesse. Il n'y a pas d'arrêt prévu à ce stade en gare du Creusot TGV. Et pour le trafic marchandises,
832 il n'y a pas de changement : il circule toujours sur la voie existante. Voici la présentation pour le raccordement avec
833 une halte de passage.

834 Nous pouvons aussi vous montrer ce que ça donne avec une halte en impasse. La différence est que l'on dissocie les
835 circulations TGV des circulations TER. Il y a donc deux raccordements, de tracés différents, pour le TER et pour le
836 TGV. Ici, le TER arrive de Nevers, il s'arrête sur la halte, le TGV Paris – Lyon, par exemple, s'arrête. Les voyageurs
837 descendent du TER et montent dans le TGV, et inversement d'autres montent dans le TER. Le voyageur qui arrive de

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

838 Paris ne va pas forcément prendre ce sens, mais c'est valable dans l'autre sens. Le TER repart dans l'autre sens, le
839 TGV emprunte la ligne, il se rend sur Châlons, Dijon... et continue sa course. Là, le TGV Strasbourg – Lyon s'insère
840 sur la ligne, et cela ne change pas non plus pour le train de fret.

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

842 Je vous remercie. Je propose que nous passions maintenant à la restitution...

843 Une dernière question, Monsieur. Je rappellerai une des règles du débat. C'est de la courtoisie, nous sommes tous
844 courtois ce soir : il s'agit de la règle d'une certaine équité dans les temps de parole.

845 **Hervé de CRESSÉ, Luzy**

846 Je veux juste finir sur cet aspect très important. Y aurait-il une coordination d'horaires pour les correspondances sur
847 tous les mouvements sur la ligne TGV ?

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

849 Il faudra bien sûr travailler la grille horaire. En fonction de la solution retenue, du temps réel de circulation, il faudra
850 travailler la grille horaire de manière à ce qu'il y ait un intérêt effectif pour les voyageurs qui veulent se rendre en TGV.
851 Nous ne l'avons pas encore fait. Je ne vais pas vous dire aujourd'hui : « Monsieur, le train qui vient de Paris et qui
852 s'arrête à telle heure, etc. ». Ce sera, vous avez raison de le souligner, une étude horaire à approfondir. Il faudra le
853 faire.

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

855 Je vous remercie. Donc, qui restitue ?

856 **Jean-Claude DESRAYAUD, maire adjoint de Luzy, conseiller communautaire des Portes Sud du Morvan**

857 Nous avons repris les fiches les unes après les autres, mais je ferai d'entrée un petit commentaire : nous sommes
858 dans le Sud Morvan. Dans le Sud Morvan, il y a une histoire importante : nous avons, pour tout ce qui concerne
859 l'environnement, le paysage, la biodiversité, une longue pratique de respect de la nature. Bien entendu, nous sommes
860 attachés à tout cela, mais je voulais le souligner, parce que, quels que soient les acteurs locaux (élus, etc.), il y a un
861 engagement historique très fort de respect de la nature. Il suffit de venir ici pour le voir.

862 Premier point, la biodiversité. Simple commentaire, mais ça a été précisé par le maître d'ouvrage : la voie ferrée
863 traverse une zone Natura 2000, la zone Natura 2000 Sud Morvan. En tout état de cause, je pense que le maître
864 d'ouvrage connaît bien toutes les procédures sur Natura 2000, et dans ce cadre-là, bien entendu, nous aurons des
865 avis à émettre, quoi qu'il se passe sur cette ligne, dans le cadre de sa modernisation. Voilà pour la diversité. Nous ne
866 sommes pas rentrés au-delà de tout cela. Dès lors qu'une partie de la voie est enserrée dans une zone Natura 2000,
867 ce qui se fera ici se fera aussi un peu avant et un peu après sur cette ligne, nous n'en doutons pas.

868 Sur le paysage, plusieurs remarques : tout d'abord l'impact de l'électrification sur l'élargissement de l'emprise des
869 voies. Ça a été présenté tout à l'heure, et on a bien pris note de ce point. Mais, d'un autre côté, nous espérons que
870 cela sera mieux entretenu que lors de certaines périodes : actuellement, par moment, il ne faut pas qu'il y ait trop de
871 coups de vent, etc. parce que l'entretien est parfois un peu *en retard*, et c'est aussi du ressort du maître d'ouvrage.

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

873 Si je peux me permettre. Pouvez-vous préciser concernant l'entretien ? Parlez-vous plutôt des arbres, par rapport au
874 risque ? Pas les pesticides ?

875 **Jean-Claude DESRAYAUD, maire adjoint de Luzy, conseiller communautaire des Portes Sud du Morvan**

876 Oui, par entretien, nous parlons bien des abords ou de l'environnement de la voie. Quand j'ai parlé de l'impact de
877 l'électrification, c'est l'élargissement de l'emprise de la voie – je ne sais pas si ce sont les termes techniques
878 appropriés, mais c'est de cela que l'on parlait. On sait que, quand c'est électrifié, l'exploitant est obligatoirement tenu
879 d'entretenir la voie, parce que, au premier coup de vent, les arbres qui tombent sur les containers, ça ne doit pas être
880 tenu comme acceptable...

881 Une question sur laquelle nous n'en savons pas plus : l'emprise des stations d'alimentation électrique. On nous a
882 parlé d'un hectare. Un hectare, ce n'est pas beaucoup, mais c'est à chaque fois une emprise sur du terrain, agricole la
883 plupart du temps, au regard de ce que vous nous aviez précisé. Cela demande donc des précisions.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

884 Et nous avons associé paysages et ouvrages d'art avec la suppression des passages à niveau, ce que nous avons
885 mis à la rubrique « passages à niveau ». La suppression et la modification des passages à niveau doivent tenir
886 compte essentiellement des riverains, qu'ils soient riverains usagers classiques ou qu'ils soient riverains exploitants
887 agricoles. C'est vrai que, pour des exploitants agricoles, la suppression d'un passage à niveau, s'il faut qu'ils aillent au
888 passage à niveau en amont ou en aval, est un problème s'il y a des distances importantes. En tracteur ou en voiture,
889 pourquoi pas, mais il y a parfois des transferts d'animaux, dans notre région des bovins. C'est aussi un des éléments
890 dont il faudra tenir compte dans ce domaine.

891 Rien de particulier sur l'eau. Nous n'avons pas de doutes a priori, mais nous avons relevé la continuité de tous les
892 ruisseaux, rivières, etc. au regard d'ouvrages d'art, qui vont être pour certains repris.

893 Sur les cheminements et les accès, c'est bien ce que j'ai précisé : l'accès des riverains privés ou agricoles, au regard
894 aussi des mises au gabarit. Là aussi, pour les mises au gabarit, il faut tenir compte aujourd'hui, lors d'une mise à
895 niveau, des engins agricoles ou des engins de transport. Les gabarits utilisés aujourd'hui ne sont pas ceux des
896 dernières années ou ceux de l'époque où la voie a été construite.

897 Sur l'air, une précision : nous sommes favorables à cette électrification, parce que cela veut dire moins de locomotives
898 diesel, moins de particules. Ces temps-ci, il y a beaucoup de commentaires au sujet du diesel.

899 Sur le bruit, nous n'avons rien dit de particulier, sur les ondes électromagnétiques, non plus. J'ai parlé des passages à
900 niveau. Rien non plus sur le climat.

901 À ce stade, je voudrais faire un petit commentaire, de même que mon prédécesseur a pu le faire. Il y a une
902 association qui a été créée par des élus et par des personnes physiques, l'Association pour la promotion de la
903 VFCEA. Cela fait huit ans que nous nous battons sur ce sujet, mais il y a des élus qui se battent depuis 30 ans pour
904 électrifier cette voie. Cette association est composée d'élus de toutes sensibilités, et toutes les collectivités tout au
905 long de cette voie ferrée, jusqu'au conseil régional de Bourgogne. La chambre de commerce et d'industrie de la
906 Nièvre, des personnes physiques, des élus, de toutes sensibilités, des communautés de communes, des conseils
907 communautaires ont pris position depuis de nombreuses années par des délibérations, par des vœux, par de la
908 communication. Dans cette association, nous n'avons pas de site Internet, mais il y a suffisamment de plaquettes qui
909 ont été distribuées dans toutes les mairies. L'association écrit à tous les élus tout au long de la ligne, jusqu'à Dijon. Il y
910 a donc tout un travail qui est fait depuis des nombreuses années. Le siège de cette association est à Luzy. Je vous ai
911 amené une petite plaquette, il faut bien faire de la publicité de temps en temps, puisque sur ce sujet, il faut le noter, il
912 y a un accord de tous les élus et de tous les acteurs économiques concernés par ce sujet.

913 Ce sujet va largement au-delà de Nevers – Chagny, très au-delà. L'enjeu est aussi un enjeu français dans deux
914 domaines, tout d'abord la transversalité des voies de communication dans ce pays. Ce pays a été structuré pour que
915 tout monte en direction de la capitale. Pour une fois que l'on se bat tous ensemble pour la transversalité, à la fois de
916 cette voie ferrée, mais aussi d'une route, que l'on appelle la « route de la mort » et qui est juste en dessous de chez
917 nous, une route transversale, nous nous battons dans ce sens-là. Mais l'enjeu est un enjeu économique, un enjeu
918 fondamental. Dans notre association, nous sommes soutenus par le port de Nantes – Saint-Nazaire. Pourquoi ?
919 Parce qu'il y a un enjeu énorme d'ordre économique : le port de Saint-Nazaire et celui de La Rochelle, dans son
920 domaine, veulent capter du trafic maritime, prendre des containers qui vont aujourd'hui sur Rotterdam à Nantes ou à
921 La Rochelle. C'est un enjeu économique fondamental. Ils veulent pouvoir alimenter l'Europe du Nord « central » grâce
922 à cette ligne. C'est cet enjeu sur lequel nous nous battons. Tous les élus qui s'engagent sur ce sujet, et ils sont tous
923 engagés tout au long de la ligne, toutes sensibilités confondues, se battent sur ce sujet.

924 Donc, la communication a été faite par nos propres moyens. Je rappelle qu'il y a eu des reportages à France 3
925 Bourgogne. Il y a eu des comptes-rendus de manifestations dans les journaux de Saône-et-Loire comme dans ceux
926 de la Nièvre. Je rappelle que trois colloques sur ce sujet ont eu lieu au conseil régional de Bourgogne. Nous
927 continuerons à nous battre, et nous sommes bien entendu favorables à l'hypothèse de l'électrification Nevers –
928 Chagny en priorité.

929 Voici les éléments que je voulais porter à votre connaissance. Toute la documentation, cette plaquette, vous pouvez
930 la trouver à la mairie de Luzy, comme dans les autres mairies tout au long de cette ligne. Voilà ce que je voulais
931 préciser en commentaire du rapport que j'ai fait des travaux de la commission.

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



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

933 Je vous remercie. Sachez que nous avons déjà reçu cette plaquette : plusieurs personnes de votre association sont
934 déjà intervenues lors des précédentes réunions, et ce sera donc versé au débat.

935 Je propose au maître d'ouvrage, même s'il n'y a pas véritablement de questions, de réagir aux différents propos que
936 vous avez tenus sur les différents sujets.

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

938 Tout d'abord, sur Natura 2000. Cela va effectivement faire partie de tous les dossiers qu'il va falloir monter. Il y aura
939 un dossier spécifique dénommé « Dossier Natura 2000 », qui traitera de l'impact de la ligne dans la traversée du
940 périmètre Natura 2000, de même qu'il y aura un dossier « Loi sur l'eau » pour traiter toutes les problématiques
941 hydrauliques et hydrogéologiques. Il y aura probablement un dossier « Défrichement ». Tout cela, c'est un travail qui
942 s'effectuera au préalable des enquêtes publiques environnementales.

943 Je vais également vous donner des précisions sur les modalités de traitement des passages à niveau, Monsieur,
944 puisque c'est un point que vous avez soulevé. Les passages à niveau sont là pour faire circuler des véhicules sur
945 différentes voiries avec différents gestionnaires de voirie – ça peut être le département, ça peut être l'État, ce sont
946 souvent les communes, pour les voies communales, voire des chemins d'exploitation, des chemins d'Associations
947 foncières mais nous travaillons avec les communes. Il y a plusieurs solutions. Je ne vais pas rentrer dans les détails,
948 elles ont été évoquées précédemment. Ce qu'il faut retenir ce soir, c'est que le travail se fera en concertation avec les
949 gestionnaires des voiries. Nous ne partirons pas à la hussarde en disant : « Voilà comment nous allons faire ». Ce
950 n'est pas comme cela que nous travaillons. Il y aura de toute façon de la concertation dans tous les domaines sur ce
951 projet, et particulièrement pour le traitement des passages à niveau, à la fois avec les élus, mais aussi en associant la
952 profession agricole, la chambre d'agriculture... On peut parler d'un projet qui est encore très récemment en travaux, le
953 projet de réouverture de la ligne Belfort – Delle. Il ne s'agit que de 20 km, pas 160 km ; la ligne était fermée ; il y avait
954 23 passages à niveau à traiter sur 20 km, il y en avait donc quelques-uns. Certains passages à niveau ont été
955 supprimés, il a fallu rétablir les voiries, voiries agricoles ou voiries routières classiques. Certains passages à niveau
956 ont fait l'objet d'un ouvrage de rétablissement, nous vous en avons montré tout à l'heure un exemple. Tout ce travail
957 s'est fait en concertation avec les personnes intéressées.

958 Nous avons eu effectivement le cas, et je reviens sur la question des gabarits routiers. Il s'agissait d'un pont-rail, c'est-
959 à-dire un pont qui supporte la voie ferrée, et sur lequel devait transiter un exploitant agricole avec un certain matériel,
960 du fait qu'il ne pouvait plus emprunter une voirie qui faisait l'objet d'une suppression de passage à niveau. Nous avons
961 donc fait travailler la chambre d'agriculture pour qu'elle regarde avec l'exploitant agricole la faisabilité de cheminer par
962 une proposition de rétablissement routier que nous avons faite. Nous aurons besoin de tout le monde pour finaliser ce
963 projet de manière à ce qu'il soit accepté par tous, et que tout le monde y trouve son compte.

964 Nous avons un exemple. Vous pouvez voir ici la voie ferrée Belfort – Delle, avec un passage à niveau qui est dans le
965 bois, et qui permettrait plutôt de relier des secteurs boisés depuis le village de Charmois. Ce passage à niveau a été
966 supprimé, nous avons travaillé en accord avec la municipalité de Charmois, qui exploite le bois, et la chambre
967 d'agriculture. Nous avons rétabli un cheminement d'exploitation, qui se raccorde sur une route départementale, pour
968 que les exploitants puissent continuer à se rendre dans le secteur boisé. Et nous avons fait sur cette voirie, en accord
969 avec tout le monde, une place de retournement, puisque l'intérêt était bien moindre. Voilà l'exemple.

970 J'ai répondu sur les P.N. (Passages à Niveau), j'ai répondu un peu sur les gabarits. Ensuite, nous avons déjà un peu
971 parlé tout à l'heure de la sous-station. C'est vrai que cela représente à peu près un hectare, plus la voirie de
972 raccordement à cette sous-station, puisqu'il faudra bien s'y rendre. Vous avez évoqué la question de l'entretien des
973 voies, je regrette que vous trouviez que les voies ne sont pas assez entretenues, du moins leurs abords, d'après ce
974 que j'ai compris. C'est vrai que sur une voie ferrée, si on l'équipe d'un peu plus d'installations, ce qui va être le cas (il
975 y aura une installation traction électrique, des antennes GSM-R, avec aussi de petites installations techniques), cela
976 va forcément nécessiter un peu plus d'entretien. Il y aura un peu plus d'entretien autour de cette voie ferrée.

977 Emmanuelle a des compléments. Alors, vas-y...

978 **Emmanuelle HONORÉ, chargée de projet Environnement et Développement durable, direction territoriale**
979 **Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

980 Je voulais simplement compléter par rapport à la question de l'entretien des voies pour vous avoir l'occasion de vous
981 expliquer comment nous fonctionnons. Nous avons des schémas de maintenance, de maîtrise de végétation qui se
982 mettent en place avec des programmes pluriannuels. Pour des questions de sécurité, par rapport à la maîtrise de la

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

983 végétation, il y a certains gabarits qui sont mis en œuvre. Il est vrai que pour les riverains sur les extrémités de nos
984 emprises ferroviaires, nous ne répondons peut-être pas à leurs attentes. Sachez que vous pouvez nous faire part de
985 ces soucis en nous écrivant. Il n'y a pas de problème : l'information sera remontée.

986 Certes, il y a de la végétation également dans nos emprises ferroviaires, mais cela joue aussi une fonction de
987 biodiversité, il s'agit parfois indirectement de corridors pour la faune et la flore, ce sont des espaces de refuge, comme
988 les haies que l'on retrouve beaucoup dans le bocage ici.

989 Sur Natura 2000, comme pour toutes les procédures que nous allons conduire en termes d'inventaire faune et flore en
990 faveur de la biodiversité, tous les experts et les spécialistes seront associés. Les associations, les fédérations de
991 chasseurs seront associées à la démarche pour identifier ensemble les enjeux, les partager, et puis vérifier que les
992 documents d'objectifs, comme ceux de Natura 2000, seront bien pris en compte et seront en cohérence avec nos
993 projets.

994 Vous posez aussi la question des continuités écologiques pour les ruisseaux. Le schéma régional de cohérence
995 écologique identifie effectivement ces continuités à préserver, à restaurer ou à recréer. Nous savons que notre réseau
996 ferroviaire n'est plus tout jeune. À l'époque, nous avons pu créer certains ouvrages avec des seuils. Si ces ouvrages
997 d'art doivent être repris pour des raisons techniques par rapport à la modernisation de l'infrastructure, les continuités
998 seront rétablies à cette occasion.

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

1000 Je vous remercie. Je viens de me rendre compte qu'il y a une question à laquelle il n'a pas été apporté de réponse
1001 s'agissant de la première table. C'était à propos des travaux de régénération. Je pense que c'était Madame le Maire
1002 qui avait posé la question : pourquoi entreprend-on des travaux d'électrification sans que l'on envisage auparavant la
1003 régénération de la voie ?

1004 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1005 Comme je l'ai dit précédemment, c'est vrai que cela ne figure pas dans le programme du CPER (contrat de plan État-
1006 Région).

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

1008 Une précision : la régénération c'est bien ce qui permettrait d'avoir la voie comme elle existait avant qu'elle soit
1009 dégradée ?

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

1011 La régénération, c'est une opération lourde de remise en état de la voie quand on considère que, du fait du trafic, la
1012 voie est abimée, un peu comme une route. Si l'on veut maintenir un niveau de performances, une certaine vitesse sur
1013 cette voie, il faut donc la refaire. Sur la VFCEA, il y a des tronçons qui ont été refaits ces dernières années. Je n'ai pas
1014 les dates en tête, mais il y a des sections de voie qui ont été refaites, et il y a des vitesses, on peut parler de cette
1015 question, qui sont valables d'un tronçon à un autre sur le projet.

1016 Les voies ferrées sont classées selon un certain niveau. La section de voie entre Nevers et Montchanin est de classe
1017 7, et la section de voie entre Montchanin et Chagny est de classe 6, d'un niveau un peu plus élevé, parce qu'il y a un
1018 peu plus de trafic : c'est le trafic qui donne un niveau de classification de la voie. Sur la carte, vous pouvez voir les
1019 différentes vitesses. Il n'y a pas beaucoup de rouge – tout ce qui est rouge ou jaune n'est pas très bon – on a donc
1020 des vitesses qui varient de 90 (sur certaines zones ponctuelles) à 145 km/h. Il est vrai que cela n'est pas constant,
1021 que l'on n'a pas une vitesse de 140 km/h sur tout le linéaire.

1022 Régénérer cette voie ferrée sur 160 km, c'est un investissement de l'ordre de 250 M€. C'est assez conséquent. Cela
1023 permettrait effectivement d'avoir cette vitesse constante, et puis d'avoir une régularité et une performance de
1024 circulation un peu meilleures, mais cela n'est pas prévu dans le programme du projet. Pour autant, la voie ferrée
1025 continuera à être maintenue, même si cette régénération ne se fait pas (je ne sais pas ce qui se fera ou pas). Il y a
1026 des opérations de maintenance qui se poursuivront toujours sur cet axe ferroviaire.

1027 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1028 Évidemment, en fonction des moyens alloués annuellement, donc d'une manière qui peut être plus lente.

1029 **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

1030 Oui, en fonction des moyens qui sont donnés. Ces moyens sont aussi attribués en fonction des diagnostics qui sont
1031 faits, et en fonction des dégradations. S'il y a des dégradations qui sont un peu plus fortes, inattendues ou
1032 importantes, il faudra entretenir et maintenir cette voie ferrée pour maintenir la sécurité et le niveau de performances,
1033 à plus forte raison si elle est électrifiée.

1034 **Jean-Claude DESRAYAUD, maire adjoint de Luzy, conseiller communautaire des Portes Sud du Morvan**

1035 J'ai un petit problème avec la carte que vous présentez. Je ne sais pas de quand elle date, mais, sauf erreur de ma
1036 part, je ne vois pas apparaître du rouge à Mesvres, et j'ai donc quand même ce petit problème. Aujourd'hui, à
1037 Mesvres, on est dans le rouge.

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

1039 Karine va vous répondre précisément.

1040 **Karine MAGALHAES, chargée de projet, direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

1041 À ce niveau, ce sont les limitations de la ligne, mais il y a aussi des limitations de vitesse ponctuelles. À ce jour, il y a
1042 trois limitations de vitesse sur la ligne :

- 1043 1) Une petite limitation de vitesse entre Nevers et Imphy au niveau des TER
1044 2) Une limitation à 40 km/h sur une zone au niveau de Mesvres, qui est due à la sécurisation du passage à
1045 niveau
1046 3) Une grande limitation de vitesse, mais qui n'est valable que pour les trains de fret, entre Millay et Chagny

1047 À ce jour, pour les trains TER, il y a seulement deux limitations de vitesse effectives sur cette ligne. Elles ne sont pas
1048 reprises sur cette cartographie, parce que ce sont les vitesses de la ligne, mais c'est vrai qu'il y a deux limitations de
1049 vitesse.

1050 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1051 Concernant le passage à niveau de Mesvres, la limitation de vitesse n'est pas due à l'état de la voie, mais à la
1052 problématique routière : il y a un passage à niveau avec une voie en dévers assez prononcé, et il y a donc un
1053 problème de sécurité par rapport à certains convois poids lourds qui restent bloqués sur le P.N. La décision a donc
1054 été prise de faire ralentir pour éviter qu'il y ait des collisions. Mais la voie n'est absolument pas en cause.

1055 **Jean-Claude DESRAYAUD, maire adjoint de Luzy, conseiller communautaire des Portes Sud du Morvan**

1056 Sur ce sujet, il y a la question un peu annexe de la durée du trajet Nevers – Chagny pour les voyageurs. Là aussi, il y
1057 a un enjeu. Il y a une autre association. Je suppose que vous avez dû l'entendre, à juste titre, lors du débat public à
1058 Nevers. La durée du transport Nevers – Dijon est aujourd'hui de 2 h 20 mn. Je le redis ici aussi, c'est un enjeu pour
1059 tout le monde, il n'y a pas que les élus qui aillent à Dijon, il y a quand même beaucoup de personnes qui prennent le
1060 train pour aller à Dijon, et l'on met moins de temps en train dès lors que cette durée est diminuée. Il faut absolument
1061 que l'on arrive à un Nevers – Dijon en 2 h, je pense que c'est une nécessité absolue pour ces 20 mn. Cela renvoie
1062 aussi à ce dont on vient de parler sur la vitesse. J'apporte aussi mon soutien, et des délibérations ont été prises en ce
1063 sens dans notre communauté de communes et dans notre commune, à ce que le temps de transport voyageurs soit
1064 réduit à 2 h entre Nevers et Dijon.

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

1066 Justement, sur cette question, vous avez certainement quelque chose à nous dire sur ce qu'il faudrait faire pour
1067 mettre Dijon à moins de deux heures de Nevers. Apparemment, ce n'est pas prévu par le projet... (rires). Mais je vous
1068 laisse répondre.

1069 **Jean-Claude DESRAYAUD, maire adjoint de Luzy, conseiller communautaire des Portes Sud du Morvan**

1070 Je ne suis pas spécialiste, mais je suppose que c'est en général un problème physique basique, c'est la vitesse sur la
1071 voie et sur les tronçons de la voie.

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

1073 Il y a plusieurs facteurs. Si on enlève ces limitations de vitesse ponctuelles, c'est vrai que l'on arriverait, nous avons
1074 regardé, à retrouver à peu près 5 mn de temps de parcours sur 2 h 20 mn aujourd'hui. Après, donner un coup de neuf

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1075 sur la voie ferrée, c'est sûr que cela permet encore de gagner des minutes. Je ne souhaite pas dire aujourd'hui
1076 combien de minutes on pourrait gagner, mais cela irait dans le bon sens. Si l'on arrive à faire circuler tous les trains à
1077 140 km/h, on comprend vite que l'on gagnerait des minutes. Mais c'est un investissement supplémentaire.

1078 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1079 Mais on n'arriverait pas à deux heures. Il me semble que lors du débat public, votre directeur régional, en faisant un
1080 calcul très savant avec les 140 km/h, les 160 km, et les arrêts, on arrivait à peu près à...

1081 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1082 C'est le calcul. S'il y a 160 km de lignes, s'il y a sept, huit arrêts, un arrêt, ça prend 5 mn, ça rajoute un peu de temps,
1083 on fait un calcul et on se rapprocherait des deux heures. Mais je ne veux pas affirmer aujourd'hui en réunion que oui,
1084 on mettrait Nevers – Dijon à moins de deux heures.

1085 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1086 Vous êtes le maître d'ouvrage, nous ne vous demandons pas cela, en revanche, je vous demande une précision.
1087 Pouvez-vous dire de manière claire, si vous le savez, s'il y a un gain de temps si l'on électrifie. Vous avez l'air de dire
1088 sue non. Mais qu'est-ce qui le permettrait ? On ne vous demande pas de le réaliser, mais pouvez-vous expliquer au
1089 public de manière claire ce qui permettrait de faire Nevers – Dijon en deux heures ? C'est la régénération, c'est une
1090 nouvelle mise en état en changeant la géométrie de la ligne ? Dans ce cas-là, il faut le dire : qu'est-ce qui, en termes
1091 d'aménagement, permettrait de faire Nevers – Dijon en deux heures, au-delà de l'électrification, qui nous semble ne
1092 pas apporter ce gain espéré. Merci.

1093 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1094 Remettre en état la voie permet de redonner de la vitesse aux trains, et donc de s'approcher des deux heures.
1095 Ensuite, s'il faut faire du relèvement de vitesse, c'est un autre sujet. On évoquait tout à l'heure la question des
1096 emprises. Il y a beaucoup de courbes dans certains secteurs, relever la vitesse, cela veut dire qu'il faut peut-être
1097 traiter quelques courbes. Je ne sais pas. Il y a une étude à faire. Je n'ai pas aujourd'hui les éléments pour apporter
1098 des réponses. C'est peut-être un deuxième niveau par rapport à la remise en état de la voie. Oui, une régénération
1099 permettrait d'avoir une vitesse constante plus linéaire sur la voie. C'est indéniable.

1100 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1101 Je pense que vous avez soulevé un autre point sur le besoin éventuel de modification du tracé. Par rapport à la
1102 question qu'a posée Madame le Maire, si vous êtes sur la régénération, ce n'est pas prévu aujourd'hui dans le projet,
1103 mais j'ai cru comprendre que l'on pouvait faire l'électrification, et la régénération dans un second temps. En revanche,
1104 si on fait l'électrification, on ne va pas refaire demain des virages plus droits. Je vous pose la question.

1105 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1106 Ce n'est pas incompatible. On peut très bien électrifier, puisque, comme je vous le disais tout à l'heure, la
1107 maintenance continuera sur la ligne. Cela veut dire que même si on ne le fait pas sur les 160 km, s'il y a un endroit où
1108 il faut changer la superstructure, c'est-à-dire le ballast, les traverses et les rails, nous pouvons le faire, même si la
1109 ligne a été électrifiée. Ensuite, ça dépend de la façon dont il faut rectifier. Mais il est certain que la caténaire est
1110 positionnée à un endroit bien précis, et si on commence donc à riper la voie à gauche et à droite, cela ne va plus être
1111 compatible.

1112 **Marc d'AUBREBY, membre de la CPDP**

1113 Pour la clarté du débat, je crois qu'il faut bien préciser que vous n'avez pas fait ces études, et que, aujourd'hui, de
1114 telles études ne sont susceptibles d'être entamées par SNCF Réseau que si SNCF Réseau trouve un financement.
1115 Ce financement des études correspondantes n'existe pas à ce jour. Est-ce bien ça ?

1116 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1117 C'est tout à fait ça. De toute façon, le travail qui est fourni par SNCF Réseau en tant que maître d'ouvrage est financé
1118 par les partenaires qui portent le projet, essentiellement l'État et la région Bourgogne-Franche-Comté, en tout cas
1119 dans ce périmètre. Il n'y a pas de financement pour étudier cette remise en état de voie. Il y a aussi éventuellement
1120 l'Europe.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1121 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1122 Justement, pour cette question de financement, y a-t-il aussi une différence de financement suivant que l'on soit sur
1123 de la maintenance ou sur de la régénération ? Pouvez-vous le préciser ? Pour la régénération, il faudrait un
1124 financement de la Région, etc. Le financement de la maintenance, ça serait quoi ?

1125 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1126 Le financement de la maintenance, ça dépend de la classification des voies. Il y a des voies qui sont de classification
1127 supérieure et qui sont financées directement par SNCF Réseau sur le réseau national. Un programme est établi. Je
1128 n'ai pas les chiffres en tête, mais il s'agit quand même de sommes importantes sur l'ensemble du réseau ferré
1129 national. Pour ce qui est des petites lignes, le financement vient des régions, qui ont aujourd'hui la responsabilité de
1130 l'entretien de ces petites lignes. Et c'est le cas de la ligne entre Montchanin et Nevers, puisqu'elle est de classification
1131 7.

1132 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1133 Juste une chose, par rapport à ce que j'ai entendu ce soir. On voit bien que la question du financement est
1134 essentielle. Il va d'ailleurs y avoir un atelier à Dijon le 27 janvier sur la faisabilité financière et économique du projet,
1135 auquel vous êtes évidemment tous invités. Cette question, comme cela a été dit dans la présentation, avec le fait que
1136 le CPER (contrat de plan État-Région) ne prévoit qu'un financement qui correspond à peu près à la moitié du projet,
1137 renvoie à celle du phasage du projet. Ces questions du phasage du projet et du financement du projet seront traitées
1138 le 27 janvier.

1139 Ce que j'ai entendu ce soir, c'est que vous n'avez pas forcément tous les mêmes positions sur le phasage. Madame
1140 le Maire, j'ai entendu que vous étiez plutôt sur une priorité donnée au raccordement et à la halte d'interconnexion. J'ai
1141 cru comprendre, mais je voudrais être sûr que l'on a bien compris que vous étiez tous, à part peut-être pour certaines
1142 paroles qui se sont exprimées et qui remettent en cause l'opportunité du projet, dans un consensus assez fort, sans
1143 remise en cause de l'opportunité par une majorité de participants. Mais il a peut-être en revanche une différence de
1144 vues sur ce qui doit être fait en priorité, soit électrification entre Nevers et Chagny, soit priorité à l'interconnexion et au
1145 raccordement.

1146 Ce que j'ai aussi entendu du maître d'ouvrage, et je crois d'ailleurs que c'est aussi rappelé dans le dossier du maître
1147 d'ouvrage (ce que vous allez nous confirmer), c'est que le maître d'ouvrage attend beaucoup de ce débat pour y voir
1148 plus clair et éventuellement décider, lui, de ce phasage. J'ai donc envie de vous reposer la question. Quand vous
1149 avez dit : « Je vois plutôt la priorité pour telle ou telle phase », vous n'avez pas forcément expliqué clairement
1150 pourquoi vous mettiez plutôt cette priorité-là. Si vous êtes d'accord, je voudrais que vous vous exprimiez l'un et l'autre
1151 sur cette question.

1152 **Jean-Claude DESRAYAUD, maire adjoint de Luzy, conseiller communautaire des Portes Sud du Morvan**

1153 Je reviens sur les financements. Il est bien évident, et j'ai été très clair tout à l'heure sur l'enjeu du fret, et de cette
1154 transversale de Nantes à l'Europe du Sud et l'Europe du Nord. Aujourd'hui, le financement peut aussi passer par des
1155 fonds européens sur les infrastructures. C'est là où je parle de fret d'une part et de transversales d'autre part. Nous
1156 sommes le seul pays à être centralisé comme nous le sommes, avec des réseaux créés de cette façon depuis des
1157 décennies. Il y a des enjeux et je crois qu'il faut que nous nous battions là-dessus.

1158 La question de l'hypothèse 1 et de l'hypothèse 2, il faut bien entendu la dépasser, parce qu'une collectivité proche du
1159 Creusot va être intéressée, c'est évident, par l'interconnexion. Une collectivité ici ou à Nevers va être intéressée par
1160 l'électrification. Il faut donner de la cohérence au projet. Dès lors que l'enjeu est celui que je propose, autour du fret, il
1161 est évident qu'il faut électrifier la ligne partout. Je ne connais pas la distance entre Le Creusot et Nevers, mais c'est
1162 une transversale qui va de Nantes jusqu'à la Suisse et l'est de l'Allemagne. Il faut électrifier toute cette ligne. Ceci
1163 étant, nous élus, nous citoyens, il faut se bagarrer parce qu'il faut créer un rapport de force, et ce rapport de force
1164 n'est pas entre l'hypothèse 1 et l'hypothèse 2, il est sur l'ensemble du projet, qui est un peu plus cher, c'est vrai, 500
1165 M€. Mais je crois que nous tous, élus, citoyens, nous devons nous battre sur les deux projets, parce que les deux
1166 projets ont des enjeux différents : le fret sur toute la ligne, les voyageurs sur l'ensemble et l'interconnexion à la gare
1167 TGV.

1168 Je suis bien sûr favorable au projet global, il faut se battre sur le projet global, et il ne faut pas mettre l'un face à
1169 l'autre, ou l'un contre l'autre. Voici la position que je veux exprimer ici. Ce projet, c'est 500 ou 550 M€ à peu près :

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



1170 c'est là-dessus qu'il faut se battre, et il faut aller chercher, nous avons cette pratique-là en tant qu'élus, les
1171 financements. Il faut que ce soient des financements de l'ensemble des acteurs concernés. Les acteurs concernés,
1172 c'est d'abord la région Bourgogne-Franche-Comté, mais la région Centre et la région Pays de la Loire sont aussi
1173 concernées dans cet enjeu. L'Europe est concernée, le pays est concerné, les collectivités sont concernées, les
1174 acteurs économiques sont concernés sur un projet de cette nature-là. C'est sur le projet global qu'il faut que nous
1175 nous battions tous ensemble, pour aboutir d'ici 2020, j'ai bien vu l'échéancier, à ce que les premiers engins de travaux
1176 publics soient présents sur le projet.

1177 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1178 Je vous remercie. Madame le Maire.

1179 **Jocelyne GUÉRIN, maire de Luzy**

1180 Je pense que nous nous rejoignons complètement. Si l'on se place au niveau général, c'est bien sûr l'électrification,
1181 etc. Je disais, au moment où nous parlions de l'intérêt du voyageur, que l'on pouvait avoir des visions un peu
1182 différentes suivant que l'on soit à Nevers ou proche de Chagny. Nous, nous sommes un peu dans ce cas. Notre
1183 intérêt aujourd'hui est comme ça. Au titre de voyageur personnel local, cette interconnexion nous permettrait de
1184 gagner du temps et de rejoindre Paris plus vite, parce que c'est direct. C'est une nuance au moment où on parlait de
1185 l'intérêt du voyageur. Ensuite, nous tenons tous à ce projet complet, avec les 530 millions, pour boucler et
1186 l'électrification et la connexion gare.

1187 **Daniel MEUNIER, vice-président en charge des transports et déplacements**

1188 Daniel MEUNIER. Je suis vice-président en charge des transports et déplacements à la communauté urbaine du
1189 Creusot – Montceau. J'ai bien entendu tout ce qui s'est dit ce soir et je souscris tout à fait à ce que vient d'exprimer
1190 mon collègue élu de Luzy et Madame le Maire, que je salue au passage.

1191 Je pense que nous sommes effectivement concentrés sur un projet qui est sensible, mais qui est en même temps
1192 majeur, déterminant, dans un siècle qui est le siècle de la mobilité, je voudrais le rappeler. Et je voudrais aussi
1193 rappeler que c'est un travail collectif de territoire. C'est cela que j'ai eu plaisir à entendre ce soir. Il doit nous permettre
1194 de conjuguer nos efforts et de mutualiser nos réflexions.

1195 De grâce, il faut que nous ne soyons plus tentés par le fait d'opposer le fret et le transport voyageurs, d'opposer les
1196 scénarii électrification et interconnexion. Bien entendu, cette électrification est primordiale et nécessaire, nous en
1197 convenons, elle est indispensable. Mais cette interconnexion est tout autant indispensable, pour faciliter à toutes et à
1198 tous l'ouverture à d'autres horizons, à d'autres possibles, qui sont l'antichambre de nouvelles liaisons pour nos
1199 populations, qui sont des populations jeunes et moins jeunes.

1200 Je voulais donc simplement dire que je souscris tout à fait à ce que je viens d'entendre, pour que l'on continue à
1201 avancer ensemble sur un projet global, et surtout que l'on n'essaye pas d'opposer des scénarii. Merci.

1202 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1203 Je vous remercie. Si nous avons épuisé toutes vos interrogations, on peut s'arrêter là, sinon on continue. Je voudrais
1204 être sûre que l'on a bien répondu à Monsieur, qui avait posé la question tout à l'heure dans le cadre de la table à
1205 laquelle vous avez participé. Je pense que l'on vous a répondu.

1206 Je ne peux que vous inviter à suivre la suite du débat, à intervenir sur les réseaux sociaux. Je pense que la table
1207 ronde sur le phasage et la faisabilité financière sera extrêmement importante, parce que, comme on l'entend bien,
1208 c'est le projet du maître d'ouvrage et, comme il le rappelle à chaque fois, c'est un projet global. Ensuite, il y a vraiment
1209 une question de financement qui se pose, c'est donc un vrai sujet. Les projets qui se font, ce sont aussi ceux qui sont
1210 financés. Je vous invite donc à venir à cette table ronde à Dijon le 27 janvier. Vous pourrez sinon la suivre, comme la
1211 séance de Lyon, en direct sur Internet.

1212 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1213 Lyon sera en direct, pas Dijon. En revanche, vous avez la possibilité d'intervenir en direct, c'est-à-dire de poser des
1214 questions qui seront relancées en direct aux différents intervenants. Nous l'avons déjà fait, nous avons reçu plusieurs
1215 contributions en direct, mais cela aura lieu pour Lyon, la conférence-débat qui traitera de l'effet de l'aménagement qui
1216 concerne le trafic voyageurs TGV et des impacts de ce raccordement.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1217 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1218 Si vous ne pouvez pas aller sur Internet et suivre la réunion sur la faisabilité financière, sachez que toutes les
1219 réunions, et c'est pour cela que nous vous demandons de prendre le micro quand vous prenez la parole, font l'objet
1220 d'un verbatim qui figure ensuite sur le site Internet. Vous y trouvez, retranscrits, la totalité des propos qui ont été tenus
1221 par les uns et par les autres, donc je pense que c'est extrêmement riche et important pour vous d'aller pêcher les
1222 informations. Il y a une très grande richesse d'informations sur le site Internet.

1223 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1224 Pour Dijon, même si vous ne pourrez pas suivre la réunion sur Internet, rien ne vous empêche, via les réseaux
1225 sociaux, de poser des questions en direct pendant la conférence. Nous les intégrerons quand même. Même si elle
1226 n'est pas en direct, nous avons un compte Twitter que vous pouvez utiliser si vous voulez interroger la commission. Et
1227 nous injecterons vos questions à Dijon. Nous interrogerons le maître d'ouvrage et les autres. C'est donc un autre
1228 moyen pour participer.

1229 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1230 En tout cas, je vous remercie beaucoup de votre participation et j'espère que vous avez eu de la part du maître
1231 d'ouvrage les informations que vous souhaitiez et qui vous aideront à vous forger votre idée sur le projet encore plus
1232 précisément.

1233 Je vous remercie. Bonne soirée