



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

DÉBAT PUBLIC

**Atelier thématique :**

**Cercle de travail sur les enjeux économiques du fret ferroviaire pour le tissu productif régional**

VERBATIM DE L'ATELIER  
Nevers, le 23 janvier 2017, 18h30 à 21h

### En tribune

#### **Commission particulière du débat public :**

Ilaria CASILLO, présidente  
Marc d'AUBREBY, membre  
Dominique HOESTLANDT, membre

#### **Maîtrise d'ouvrage :**

Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau  
Karine MAGALHAES, chargée de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté  
Sylvain CAILLOT, direction du design, Paris, 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)

### Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP

Ce soir, cet atelier thématique se situe à l'intérieur d'un dispositif plus large de participation dont vous avez pu avoir un aperçu tout à l'heure par cette vidéo. Je sais que certains de vous ont déjà assisté à d'autres réunions. Avant de passer la parole à l'animateur de cette soirée, je vais juste préciser une chose : la Commission nationale du débat public et les Commissions particulières qui gèrent et organisent les débats publics, donc les procédures de concertation avec les citoyens sont des organismes autonomes. La Commission est neutre et indépendante. Elle n'a aucun lien avec le maître d'ouvrage. Nous ne nous prononçons pas sur le fond du projet. Le compte-rendu que nous rendrons à la fin de ces débats ne portera pas sur le fond du projet, mais donnera à voir tous vos points de vue, tout ce qui s'est dit pendant le débat public.

En guise d'introduction, je ne reviendrai pas sur certaines choses que j'ai répétées en ouverture de presque toutes les réunions, parce que la plupart de vous connaissent déjà le dispositif. Je tenais juste à vous dire que nous sommes une Commission neutre et indépendante, donc. Nous sommes là pour organiser, pour agencer le débat, pour faire en sorte que toutes vos questions, interrogations ou inquiétudes éventuelles puissent émerger, puissent surtout avoir une réponse de la part du maître d'ouvrage.

Comment se déroulera la soirée de ce soir ? C'est un atelier thématique qui est dédié à la manière dont ce projet, notamment dans son volet fret, peut avoir un impact sur le tissu productif local. Voilà pourquoi nous vous avons conviés. Comment ce projet, dans son volet fret, peut avoir un impact positif pour le tissu productif régional ? Dans un premier temps, Monsieur Marc d'AUBREBY vous fera une restitution de la conférence-débat sur le fret que nous avons eue à Paris, où nous avons abordé des questions d'échelle nationale et européenne, vraiment pour situer un peu le cadre et pour verser au débat ce qui s'est dit. Et Dominique HOESTLANDT animera cette soirée et vous expliquera également la manière dont nous travaillerons ce soir.

Quant à moi, je me mettrai à l'écoute attentive de tout ce que vous avez à dire. Je vous souhaite un bon débat.

### Marc d'AUBREBY, membre de la CPDP

Marc d'AUBREBY, je suis membre de la Commission particulière du débat public. Je voulais vous restituer un peu ce qui s'est dit précédemment. Nous avons eu d'abord une réunion d'ouverture à Nevers au mois de janvier, mais surtout nous avons eu une conférence-débat spécifique sur le fret au niveau national à Paris où est intervenu François COMBE, qui est professeur d'économie des transports à Marne-la-Vallée, qui a resitué un peu la place du chemin de fer dans les problématiques de transport de marchandises. Ensuite, nous avons eu Hervé de TRÉGLODÉ, qui a fait une restitution sur la politique nationale du fret, telle qu'elle est issue des tables rondes qui ont été mises en place par le secrétaire d'État, Monsieur VIDALIES. Et nous avons eu M. COUTOU, qui nous a replacé les problématiques, cette fois-ci au niveau européen, puisqu'il est gérant du corridor dit corridor Atlantique, qui va du Portugal jusqu'à l'Europe du Nord, et qui a permis de resituer la problématique du fret, y compris dans sa logique européenne, c'est-à-dire en réalité du besoin d'un axe alternatif, qui permette d'éviter la région parisienne pour ce fret qui vient du Portugal et d'Espagne.

Il y a eu toute une série d'interventions très intéressantes lors de ce débat. Vous pouvez tous le consulter sur le site spécifique du débat VFCEA, sur internet, puisque la totalité du débat a été retranscrite sur le site. Parmi les points tels qu'ils ont pu être évoqués, il y a eu la problématique pour les trains de fret, certes il y a des problématiques de gabarit, mais il peut y avoir aussi des problématiques de tonnage des convois, des problématiques au-delà de Nevers – Chagny, de pouvoir passer le nœud dijonnais qui peut également poser problème. Il a eu une intervention de Monsieur Philippe DURON, puisque vous savez que dans Mobilité 21 le projet avait plutôt été mis dans les projets non prioritaires. Il était président de cette commission et a rappelé que dans la commission Mobilité 21 un sort tout à fait spécifique avait été mis sur le fret, justement entre Nevers et Chagny, puisque le projet était plutôt mis en seconde priorité pour son ensemble, mais que pour le fret il considérait qu'il pouvait être anticipé.

Parmi les autres points marquants, parfois des initiatives intéressantes, puisque c'est un étudiant qui a soulevé la question : dans le fond, pourquoi pas pour certains types de trafic de fret, ce que l'on appelle la messagerie, c'est-à-dire les petits colis ou le trafic de fret postal, ne pourrions-nous pas envisager d'utiliser y compris des TGV pour faire ce type de trafic ? Je crois que c'est intéressant que cela puisse s'ouvrir.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

48 Voilà un peu ce qui a pu se dire à Paris. C'était plutôt dans une vision européenne et au niveau national. Ici,  
49 maintenant, nous aurons deux débats, plus sur les aspects du fret et la façon dont il peut imprégner le tissu local. Il y  
50 aura deux réunions : une ici, actuellement, et une deuxième à Chalon. Enfin, je voudrais signaler la réunion très  
51 importante de vendredi 27, à Dijon, qui portera sur les problématiques de financement.

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

53 Merci Marc. C'est un résumé un peu rapide. Nous démarrons évidemment par un rappel de ce qu'est le projet. Je  
54 pense que la majorité d'entre vous dans la salle sont des professionnels. Vous avez peut-être déjà pris connaissance,  
55 ne serait-ce qu'en allant sur le site du projet, de ce dont nous parlons. Encore une fois, je le rappelle, l'atelier  
56 thématique porte sur l'optique fret. Je passe la parole tout de suite à Laurent MAZZUCHELLI, pour rappeler ce  
57 qu'est ce projet exactement, en une vingtaine de minutes. Dans un deuxième temps, c'est vous qui travaillerez par  
58 table, puisque vous êtes organisés par table. Pendant une vingtaine de minutes, vous aurez à répondre à quatre  
59 questions – j'y reviendrai après. Ensuite, chaque table, par un de ses porte-parole qu'elle désigne, rend compte à  
60 l'assemblée. Et après, nous ouvrons le débat général, c'est-à-dire que tout le monde peut, à tout moment, intervenir  
61 sur toutes les questions, bien sûr. Cette organisation par table est pour aider à lancer le débat et à cristalliser un  
62 certain nombre d'opinions.

63 Je voudrais aussi rappeler, avant de passer la parole à Laurent MAZZUCHELLI, que beaucoup d'entre vous sont  
64 des acteurs du fret à un titre ou à un autre. Sachez que vous pouvez faire des cahiers d'acteurs, et nous vous y  
65 invitons si vous avez des choses à dire. Un cahier d'acteur est une communication écrite, de 4 pages. C'est formaté.  
66 Nous pourrions vous donner le format. Ceux d'entre vous qui souhaiteraient le faire, n'hésitez pas à demander. Nous  
67 vous donnerons ce qu'est le format. Cela vous permet, par écrit, si vous n'avez pas eu le temps de discuter  
68 suffisamment ou de faire suffisamment part de votre opinion, de votre jugement sur le projet, son opportunité, etc., de  
69 le faire par un cahier d'acteur. C'est encore mieux que d'intervenir et d'être sur le verbatim. C'est annexé au dossier  
70 qui sera rendu à la fin du débat public. Pensez-y.

71 Je propose maintenant que nous passions tout de suite la parole à Laurent MAZZUCHELLI qui va nous présenter le  
72 projet, pendant une vingtaine de minutes.

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

74 Bonsoir à tous. Tout d'abord, nous allons nous présenter. Je suis Laurent MAZZUCHELLI de SNCF Réseau. Je suis  
75 directeur de projet à la direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté. Et je suis accompagnée de Karine et Sylvain,  
76 qui vont se présenter.

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

78 Bonsoir. Karine MAGALHAES, chargée de projet SNCF Réseau, également à la direction territoriale Bourgogne-  
79 Franche-Comté.

80 **Sylvain CAILLOT, direction du design, Paris, SNCF Réseau**

81 Sylvain CAILLOT. Moi, je suis à la direction du design à Paris, au niveau national.

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

83 Nous avons préparé une présentation suivant 4 chapitres.

- 84 - Tout d'abord un rappel du périmètre de l'opération.
- 85 - Ensuite, les enjeux et les aménagements autour de VFCEA.
- 86 - Un rappel sur l'évaluation socioéconomique.
- 87 - Un point sur le calendrier.

88 **Rappel du périmètre de l'opération**

89 Concernant le périmètre de l'opération, la consistance du projet est la modernisation de la ligne existante entre  
90 Nevers et Chagny, sur les 160 kilomètres. C'est la réalisation d'un raccordement de cette ligne existante à la ligne  
91 grande vitesse Paris Sud-Est au niveau de la gare Creusot-Montceau-Montchanin TGV. Donc, un raccordement de  
92 quelques kilomètres. Puis, c'est la création d'une halte d'interconnexion TGV – TER en gare du Creusot-Montceau-  
93 Montchanin TGV. En bas, nous voyons la position de cette halte qui sera située juste en face du bâtiment voyageurs  
94 de la gare TGV.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

### 95 Les enjeux et les aménagements

96 Concernant les enjeux et les aménagements, tout d'abord sur les fonctionnalités du projet. Concernant les  
97 déplacements régionaux et interrégionaux de voyageurs (TER), permettre des relations ferroviaires de bout en bout  
98 entre Tours et Dijon plus confortables et moins polluantes, par cet aménagement et relier le territoire au réseau à  
99 grande vitesse par des correspondances TER – TGV. Pour ce faire, il faudra électrifier la ligne, traiter les ouvrages  
100 existants, les passages à niveau et installer un système de télécommunication plus moderne (GSM-R = Global  
101 System for Mobile communications - Railways). Et pour les correspondances, la création d'une halte TER ainsi qu'un  
102 raccordement de cette halte au réseau existant.

103 Pour les liaisons voyageurs grande distance, l'objectif est de faire évoluer la desserte des gares de l'axe Rhin-Rhône,  
104 réalisée aujourd'hui par les TGV reliant Strasbourg à Lyon. Et en option, permettre des évolutions du trajet Nantes –  
105 Tours – Lyon, option sur laquelle une étude technique de faisabilité a été faite, ce que l'on appelle le « raccordement  
106 de Nantes ». Mais il n'y a pas eu d'études de trafics prises en compte dans le bilan socioéconomique de cette option.  
107 Pour ces liaisons voyageurs, il faut également électrifier cette ligne, traiter les ouvrages et les passages à niveau,  
108 installer le GSM-R (Global System for Mobile communications – Railways), et là, en plus, faire le raccordement  
109 spécifique TGV.

110 Concernant le transport de marchandises qui nous réunit ce soir, plusieurs objectifs. Tout d'abord, proposer aux  
111 transporteurs une transversale Est-Ouest électrifiée, complète, de bout en bout. Offrir une alternative au passage par  
112 l'Île-de-France largement saturée. Répondre à des besoins de transport de marchandises entre la façade Atlantique et  
113 les axes Saône – Rhône et Rhin. Puis, également – il ne faut pas l'oublier –, contribuer au report modal de la route  
114 vers le rail et réduire les émissions polluantes.

115 Donc, les aménagements qu'il faut envisager sont l'électrification de la ligne, le traitement des ouvrages mis au  
116 gabarit, l'installation du GSM-R et le traitement des passages à niveau.

117 Dans nos hypothèses d'évaluation de trafic, nous sommes partis sur le potentiel de 15 trains de fret aller-retour par  
118 jour, sur la section Nevers – Chagny. Dans ces 15 trains, nous avons considéré 2 trains qui pourraient provenir du  
119 report modal. Puis, cela correspond à un volume d'un peu plus de 1,4 million de tonnes par an, dont 165 000 tonnes  
120 de marchandises report modal. Ces 165 000 tonnes représentant une soixantaine de camions en moins par jour sur  
121 les routes.

122 Un petit zoom sur l'activité logistique au sud de Dijon et dans le Val de la Saône, notamment avec deux secteurs. Le  
123 premier secteur, au sud de Dijon, avec l'installation de Gevrey, qui est intéressante et qui permet de faire transiter un  
124 volume intéressant de marchandises. Et la deuxième, dans le Val de Saône, au niveau des ports de la Saône. Nous  
125 retrouvons cette cartographie dans le dossier du maître d'ouvrage. C'est un extrait du document qui est disponible  
126 d'ailleurs dans la salle. Vous pouvez vous le procurer.

127 Sur le trafic fret en France et sur la ligne, je ne m'étendrai pas. Nous pourrions y revenir plus tard dans la discussion  
128 sur les différents trafics, puisque ce n'est pas bien net, il y a des échelles. Ce qu'il faut retenir sur cette image, c'est le  
129 trafic aujourd'hui qui circule sur l'axe Nevers – Chagny avec deux sections : une première section un peu plus  
130 chargée entre Chagny et Montchanin. Aujourd'hui, le trafic moyen par jour ouvré est d'un peu plus de 3 trains. Puis la  
131 section entre Nevers et Montchanin, ou Le Creusot pour faire plus court, c'est environ 1 train par jour ouvré. C'est une  
132 moyenne. C'est tout de même un trafic assez limité.

133 Un point également sur les installations terminales embranchées qui existent sur l'axe entre Nevers et Chagny, il y en  
134 a 8. Certaines ne sont pas actives, mais nous pouvons citer la première du côté de Saint-Éloi. C'est une ITE  
135 (Installations Terminales Embranchées) qui permet de faire transiter des trains de granulats. Sur 2016, 55 000 tonnes  
136 sont parties de cette ITE. Et il y a un potentiel prévisionnel sur l'année 2017, d'après renseignements pris, de l'ordre  
137 de 70 000 tonnes, ce qui fait à peu près une cinquantaine de convois par an, convois de l'ordre de 1 400 tonnes.

138 Un peu plus loin, avant Decize, il y a une installation à Sougy-sur-Loire, qui permet de transporter du bois. En 2016,  
139 25 000 tonnes ont été transportées depuis cette installation, ce qui représente à peu près 25 convois de 2 000 tonnes.  
140 Si nous poursuivons, une autre installation de granulats, une carrière à côté de Luzy, à Fléty. En 2016, il semblerait  
141 que l'année n'ait pas été une très grande année. Il y a eu 15 000 tonnes transportées, mais il y a du potentiel pour  
142 cette carrière de l'ordre de 50 000 tonnes par an, qui pourraient transiter par VFCEA, ce qui représente à peu près  
143 40 convois par an.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

144 Nous poursuivons, nous avons une installation terminale plutôt touristique au Creusot, et environ 5 voyages par an.  
145 Ce ne sont pas des marchandises, ce sont des touristes par un train ancien, mais il faut citer cette installation, elle  
146 existe.

147 Et la dernière est au Creusot. Il y a eu 50 000 tonnes. C'est l'industrie métallurgique, qui a représenté une quarantaine  
148 de convois de 1 250 tonnes en moyenne. Voilà pour le secteur autour de la ligne.

149 Une petite synthèse des différents enjeux sur le fret. Tout d'abord, les atouts de VFCEA, de son aménagement.

- 150 - Ce sera l'évitement de la grande ceinture au sud de Paris.
- 151 - Du gain de capacités en traversée Est – Ouest.
- 152 - Du gain de distance possible sur les relations directes Est – Ouest, comme le Centre et la Bourgogne.
- 153 - Un itinéraire complémentaire au corridor numéro 4.
- 154 - Puis des gains environnementaux en passant à la traction électrique.
- 155 - En termes d'opportunité, c'est lié aux difficultés d'insertion en Île-de-France.
- 156 - L'inscription de VFCEA dans l'un des grands corridors européens, le corridor 4. Ce sera une opportunité  
157 intéressante.
- 158 - Le développement des trafics depuis les ports de la façade Atlantique. Lors de la réunion à Paris, les  
159 dirigeants des deux principaux ports, La Rochelle et Saint-Nazaire, se sont exprimés à ce sujet.
- 160 - Puis, un débouché potentiel pour des projets transfrontaliers tels que le tunnel Euralpin Lyon – Turin et CFAL  
161 (Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise).

162 En termes de faiblesses et contraintes, car il y en a bien sûr, nous pouvons citer :

- 163 - Un surcroît de distances sur des relations indirectes comme le Centre et la Lorraine.
- 164 - Le partage de la capacité de circulation avec les services voyageurs. Ce n'est pas toujours facile.
- 165 - La difficulté d'insertion sur la ligne Paris – Lyon – Marseille, ligne appelée PLM. Aujourd'hui, les trains  
166 s'insèrent à une vitesse relativement faible, 30 km/h.
- 167 - Et pas des moindres, la réorganisation logistique des opérateurs ferroviaires de fret qui seraient intéressés par  
168 emprunter cet axe ferroviaire électrifié.

169 Quelques points de rappel sur les caractéristiques de cette ligne.

- 170 - Une vitesse nominale de la ligne entre 60 et 140 km/h suivant les zones. Nous avons une carte un peu plus  
171 précise que nous pourrions diffuser au cours des discussions. C'est limité pour diverses raisons, de par la  
172 ligne qui n'est pas forcément rectiligne et les rampes qui limitent aussi la vitesse.
- 173 - Un gabarit de niveau GA, qu'il faudra améliorer.
- 174 - Par contre, un itinéraire apte à 22,5 tonnes à l'essieu. C'est plutôt un bon point.
- 175 - Des passages à niveau (90) à évaluer, qu'il faudra traiter ou pas, regarder. Il faudra que nous analysons cela  
176 de près.
- 177 - Et un système de communication actuel qui nécessite à être amélioré. C'est le cas avec le projet GSM-R  
178 (Global System for Mobile communications – Railways).
- 179 - Et le tunnel du Creusot qui fait tout de même un peu plus de 930 mètres.

180 Quels sont les principaux aménagements envisagés ?

- 181 - Tout d'abord, l'électrification de la ligne en 25 000 volts pour un coût d'un peu plus de 200 millions d'euros.
- 182 - L'installation du GSM-R qui représente 13 millions d'euros.
- 183 - La mise au gabarit des ouvrages, 28 millions d'euros.
- 184 - Et le traitement des passages à niveau pour 19 millions d'euros.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

### 185 Évaluation socioéconomique

186 Elle a été faite sur la base des hypothèses à la fois trafic, marchandises et trafic voyageurs, et en tenant compte des  
187 hypothèses du contrat de plan État / région. Je rappelle l'hypothèse 1 du CPER (Contrat de plan État / région). C'est  
188 l'électrification partielle entre Montchanin et Chagny, plus la réalisation du raccordement, plus l'installation du GSM-R  
189 sur la totalité de la ligne, y compris bien sûr la halte TER. L'investissement évalué est de l'ordre de 342 millions  
190 d'euros. Cela permet un certain nombre de fonctionnalités : passage de TGV Rhin-Rhône, qui pourrait emprunter la  
191 ligne à grande vitesse Paris – Lyon, le déplacement du *hub* TER de Montchanin sur la gare TGV, améliorer toute la  
192 desserte de la zone Coriolis, la desserte de Chalon-sur-Saône et des correspondances TGV – TER dans les deux  
193 sens. Donc, une rentabilité socioéconomique négative, à hauteur de -230 millions d'euros.

194 Pour l'hypothèse 2 du CPER (Contrat de plan État / région), cela concerne l'électrification et l'installation du GSM-R  
195 sur la totalité des 160 km entre Nevers et Chagny, évaluées à 283 millions d'euros. Là, cela permet le transport de  
196 marchandises, ce développement avec cette électrification, puis la circulation des TER mode électrique sur la ligne.  
197 Une rentabilité qui est plutôt positive à hauteur de 30 millions d'euros.

198 Si nous faisons l'analyse socioéconomique sur la totalité du projet, qui est évalué à 560 millions d'euros, qui  
199 permettrait toutes ces fonctionnalités que je viens de citer, la rentabilité est négative à hauteur de -118 millions  
200 d'euros.

201 Voilà pour ce rappel.

### 202 Le calendrier

203 Un petit point sur le calendrier avec les différentes étapes et tout le travail qu'il reste à mener avant de démarrer les  
204 travaux. Là, nous sommes en 2017 sur la période du débat public. À l'issue de cette période, à l'été 2017, une  
205 décision sera prise par le maître d'ouvrage sur la poursuite du projet. Est-ce que nous le poursuivons ? Est-ce que  
206 nous l'abandonnons ? Je ne sais pas, nous verrons. Derrière, il faudra mener des études un peu plus poussées, qui  
207 permettront de nourrir les dossiers qui seront mis aux différentes enquêtes publiques. À l'issue de ces enquêtes,  
208 l'objectif est d'avoir un certain nombre d'autorisations, toutes les autorisations administratives, pour pouvoir ensuite  
209 poursuivre les études, préparer l'engagement des travaux, l'ordonnancement des travaux, attribuer les marchés et  
210 lancer le chantier.

211 Quand nous regardons, à partir de la décision du maître d'ouvrage jusqu'à un démarrage du chantier, suivant le type  
212 de travaux qui seront arrêtés, cela varie entre 3 et 5 ans.

213 Je vous remercie pour votre attention.

### 214 Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP

215 Merci beaucoup. Merci d'avoir tenu l'horaire, et même mieux. Avant de passer au travail sur table, avez-vous des  
216 questions simplement de compréhension sur le projet ? Était-ce à peu près clair ? J'ai eu une petite question à ma  
217 droite : quand nous électrifions une voie, qui paye l'électrification éventuelle d'un embranchement ? Ou n'est-il pas  
218 nécessaire d'électrifier un embranchement du type ITE (Installations Terminales Embranchées) ?

### 219 Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau

220 Il n'est pas nécessaire d'électrifier l'ITE, mais il est vrai que si nous électrifions la ligne, si nous voulons développer le  
221 trafic marchandises, et par le biais de cette électrification, il faut s'interroger sur l'intérêt d'électrifier les ITE. Il y a une  
222 limite entre la propriété, la gestion du réseau ferré par SNCF Réseau, et ensuite ce qui appartient à l'industriel qui fait  
223 la demande de cet embranchement. Jusqu'à notre limite patrimoniale, c'est à notre charge, c'est pris par SNCF  
224 Réseau. Au-delà, c'est de l'installation de l'industriel qui doit, comme toutes ses installations, le prendre à sa charge.

### 225 Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP

226 Très bien, merci beaucoup. Est-ce qu'il y avait d'autres questions d'éclaircissement ? M. ORSI ? Chaque personne  
227 qui intervient doit rappeler son nom et parler dans le micro, comme nous faisons un verbatim.

### 228 Franck ORSI, président de la Chambre de commerce et d'industrie de la Nièvre

229 Sur le schéma où il y avait les potentiels de tonnage, nous avons vu qu'à Imphy il y avait zéro. C'est vrai  
230 qu'aujourd'hui il y a zéro à Imphy. Mais il y a tout de même trois sociétés qui sont dans la sidérurgie, qui, à mon avis,  
231 sur une année doivent développer des tonnages significatifs. Après, il faudra ou pas les convaincre d'utiliser le fret,  
232 mais un vrai potentiel existe sur Imphy. C'était ma première remarque.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

233 Deuxième remarque. N'oublions pas qu'un autre potentiel arrivera en Saône-et-Loire, entre les possibilités de liaison  
234 entre cette voie ferrée et les ports qui, eux, permettent toute la partie qui va sur le Rhône et le Rhin. Je suppose que  
235 lorsque vous verrez les collègues de Saône-et-Loire, ils vous en parleront, mais ce sont deux potentiels qui ne sont  
236 pas négligeables par rapport au nombre de trains et de tonnages qu'il y aurait à véhiculer.

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

238 Merci beaucoup.

239 **Christophe BAUDOIN, Lafarge**

240 Juste une chose. Vous avez oublié deux carrières qui sont embranchées, qui sont Épiry et Corbigny, sur une voie  
241 capillaire, et qui passent forcément par la ligne Nevers – Chagny, puisqu'elles redescendent forcément, puisque la  
242 voie du nord est maintenant fermée, par Cercy-la-Tour. Ces trafics-là passent sur cette ligne-là.

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

244 Entre les bonnes et les mauvaises années, combien est-ce que cela représente de tonnes ?

245 **Christophe BAUDOIN, Lafarge**

246 Quand nous avons fait Tours – Bordeaux et le BPL (Bretagne Pays de la Loire), c'est 200 000 tonnes à peu près.

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

248 Vous avez raison de le rappeler. Je voudrais juste vous apporter une réponse. C'est vrai que sur cette carte, j'ai voulu  
249 présenter le tonnage, les volumes qui étaient effectifs par le biais des ITE (Installations Terminales Embranchées) qui  
250 sont actives. Mais c'est vrai que, comme je l'ai dit, certaines ITE ne sont pas actives et mériteraient effectivement que  
251 cela se développe de manière à augmenter le trafic sur la ligne.

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

253 Une autre question ?

254 **Guillaume MAILLARD, Conseiller général de Bourgogne-Franche-Comté, adjoint au maire à Nevers**

255 Puisque nous en sommes aux remarques. Concernant les potentialités, nous en parlerons peut-être dans un  
256 deuxième temps, mais nous avons aussi le site de Renault Trucks Defense, qui est à Garchizy-Fourchambault, qui est  
257 un site en pleine expansion. Et il me semble avoir par la dernière présentation que son président a faite qu'il y a une  
258 réflexion pour en faire un centre européen de logistique pour les pièces détachées. C'est peut-être quelque chose qui  
259 peut être intéressant à regarder au niveau de la potentialité de fret de pièces. Il y a également les ateliers de  
260 Vauzelles de la SNCF, qui a un technicentre sur Varennes-Vauzelles.

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

262 Merci beaucoup. D'ailleurs, cela fournit une transition parfaite avec la nouvelle phase qui commence. C'est un petit  
263 travail sur table que nous vous demandons. Nous vous demandons, par table, de répondre à 4 questions. Une grande  
264 feuille A3 est sur chacune des tables.

- 265 1. Pensez-vous que le projet VFCEA est de nature à favoriser le développement économique local ? Il y a un  
266 certain nombre d'indications que vous venez de donner.
- 267 2. À quelles conditions la modernisation de la ligne permet-elle de développer l'activité de fret ferroviaire  
268 notamment dans votre région ? C'est-à-dire ici et autour d'ici.
- 269 3. Compte tenu de la rareté budgétaire actuelle, parmi deux options suivantes, lesquelles doivent être mises en  
270 œuvre en priorité ? Il y a une option A qui serait de moderniser de Nevers à Chagny. C'est l'électrification, la  
271 mise au gabarit et la pose des dispositifs GSM-R. Il y a une option B, qui a été présentée un peu rapidement,  
272 qui est la modernisation Montchanin – Chagny, c'est-à-dire une électrification, mise au gabarit, pose de  
273 dispositif GSM-R sur cette seule partie et création d'un raccordement TER – TGV. Il y a deux options. Je  
274 rappelle que par rapport au contrat de plan État / région, nous ne pouvons pas financer l'ensemble du projet.  
275 Donc, la question est quelque part : par où commençons-nous ? Et par quoi commençons-nous ?
- 276 4. Est-ce que vous avez des questions particulières à poser au maître d'ouvrage ?

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

277 Arrangez-vous pour qu'il y ait un porte-parole par table. Nous nous donnons une vingtaine de minutes, à l'issue de  
278 laquelle chaque rapporteur fera part des réflexions de la table. Ensuite, le maître d'ouvrage répondra, quand ce sont  
279 des questions précises. Et de toute façon, nous ouvrons le débat le plus général ensuite. En tout état de cause, quels  
280 que soient les positions et les sujets abordés par la table, naturellement vous avez toute liberté de poser les questions  
281 que vous souhaitez au maître d'ouvrage. Et je le rappelle encore une fois, si vous aviez des argumentaires plus  
282 approfondis, faites des cahiers d'acteurs. Si vous voulez, vous pouvez commencer.

283

284 *Travail sur table*

285

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

287 Qui veut démarrer en premier ? La première table ?

288 **Rémy BOUCHER, Varennes-Vauzelles, association VFCEA**

289 À la première question, nous avons répondu oui parce que nous sommes là pour cela. Au niveau du développement  
290 économique local, oui. Mais nous avons laissé entre parenthèses tout de même les complications du transport par fer,  
291 du fait qu'actuellement nos chargeurs sont obligés de faire pratiquement des trains complets pour le transit du fret. En  
292 particulier, dans notre région où il y a une grosse industrie du bois et des granulats, nous pouvons dire que les trains  
293 complets peuvent être favorisés justement par cette transversale entre Nevers et Chagny.

294 D'autre part, des conditions de modernisation de la ligne permettent-elles de développer l'activité du fret ferroviaire ?  
295 Oui, mais il faudrait là aussi des aménagements, c'est-à-dire par exemple que les grandes zones industrielles soient à  
296 raccorder, et là où nous pouvons faire un tonnage de fret très important. Nous avons aussi vu tout à l'heure dans la  
297 présentation, au niveau du transfert modal, un certain nombre de tonnages. À partir de là, est-ce que les transporteurs  
298 routiers seront avisés, avec les chargeurs ? Est-ce qu'il y aura une concertation justement pour passer d'un transport  
299 route à un transport fer ?

300 Au niveau des conditions de modernisation, cela peut nous être favorable au niveau du tri de Gevrey, qui peut encore  
301 trier des wagons, peut-être, de particuliers. Mais sinon, entre Nantes, Chagny et Dijon, nous n'avons pas beaucoup de  
302 solutions à ce niveau-là.

303 Je reviens un peu sur le développement économique local. C'est vrai que la région parisienne est très saturée. Cela  
304 permettrait justement, avec le Grand Paris qui demandera aussi des circulations de trains beaucoup plus importantes  
305 dans des secteurs déjà surchargés, de donner un plus sur le décongestionnement de la région parisienne.

306 Mais malgré tout, en résumé, c'est bien que nous fassions cette relation, mais il faut qu'à notre niveau, au niveau de  
307 notre région, nous ayons tout de même une volonté de transporter par fer et que nous ne voyions pas uniquement  
308 passer des trains en disant que nous avons une ligne qui a été aménagée. C'est bien au niveau national, au niveau  
309 international. Mais il faut aussi qu'au niveau régional nous puissions profiter de cette opportunité.

310 Quant à la priorité, nous sommes toujours sur l'option A, telle que nous l'avons déterminée déjà au dernier débat, au  
311 niveau des voyageurs. L'option A, c'est la modernisation de Nevers – Chagny, électrification, mise au gabarit et pose  
312 des dispositifs GSM-R (Global System for Mobile communications – Railways). Pour nous, c'est une priorité. J'aurais  
313 voulu poser une question au maître d'ouvrage : Est-ce qu'il y a une limite de tonnage pour conserver des  
314 embranchements particuliers ? Et au niveau du tunnel de Creusot, est-ce qu'il sera mis automatiquement au gabarit  
315 G1, au gabarit international, de façon à pouvoir faire passer des containers qui transiteraient éventuellement par les  
316 ports de Saint-Nazaire et Nantes, éventuellement La Rochelle ?

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

318 Merci beaucoup. La parole est maintenant au maître d'ouvrage pour répondre à ces quelques questions.

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

320 Concernant le tunnel du Creusot, bien sûr, le gabarit sera de GB1, puisque pour augmenter ce gabarit l'option qui  
321 serait la plus intéressante serait de travailler la plateforme, c'est-à-dire abaisser la plateforme. Donc, il serait mis  
322 directement de niveau gabarit GB1. C'est une réponse à cette première question.





Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

323 Ensuite, vous avez posé la question sur la limite de tonnage par rapport aux ITE (Installation Terminales  
324 Embranchées). Sur la ligne, comme je l'ai présenté précédemment, les tonnages des trains varient suivant les  
325 embranchements, suivant l'activité. Il y a des trains de 2 000 tonnes, voire plus, qui peuvent sortir des installations  
326 terminales embranchées. Donc, il y a du potentiel. Après, je n'ai pas de limites. Aujourd'hui, je ne sais pas vous dire  
327 précisément quelle serait la limite. La ligne a une capacité de charge D4, c'est-à-dire 22 tonnes à l'essieu. Cela donne  
328 un poids par wagon. Nous pouvons mettre un certain nombre de wagons derrière des tracteurs. Nous serons limités  
329 par la longueur de ces convois. Mais 2 000 tonnes et au-delà, cela circule aujourd'hui sur la ligne.

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

331 Il y en avait peut-être d'autres. Les premières étaient moins des questions, peut-être des précisions.

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

333 Ce n'était pas vraiment des questions directes. Il y avait une réflexion sur la concertation par rapport au report modal.  
334 Je crois que le report modal est un enjeu national, pas que sur VFCEA, pas que régional au tour de cet  
335 aménagement. Dans notre étude, nous sommes partis sur des hypothèses plutôt prudentes. Vous pouvez le constater  
336 par rapport au tonnage. Mais je crois qu'il faut que tous les acteurs prennent leur part de responsabilité, proposent  
337 des actions de manière à ce que ce report modal puisse être de plus en plus effectif et permette de valoriser le réseau  
338 ferré national.

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

340 Une question a été posée, si ma mémoire est bonne : comment se fera le report modal ? Est-ce qu'il y a des  
341 concertations avec les transporteurs ? Comment est-ce que cela se passe ?

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

343 Comme je dis, c'est du niveau national. Après, la concertation, nous sommes dans la concertation, nous sommes sur  
344 un débat public. Je pense que c'est le moment, le lieu des expressions de chacun, des propositions, de manière à ce  
345 que ce report modal puisse être enclenché et puisse évoluer au fil du temps. Il y a de plus en plus de camions sur les  
346 routes, tout le monde en fait le constat. Électrifier, moderniser, améliorer cette section de voie ferrée va dans le bon  
347 sens pour répondre à cette problématique du report modal. C'est déjà une première réponse. Cette modernisation,  
348 cette électrification sera vecteur par rapport au développement économique, au transport de marchandises, et donc  
349 au report modal, c'est sûr. Quelle sera la part réelle du report modal ? Personne ne le sait. Nous sommes vraiment  
350 sur des hypothèses. Sylvain va compléter.

351 **Sylvain CAILLOT, direction du design, Paris, SNCF Réseau**

352 À la conférence-débat sur le fret et les enjeux nationaux et européens, il y avait une intervention de Monsieur de  
353 TRÉGLODÉ, invité par la Commission particulière du débat public, qui a présenté ce qui s'est passé dans le cadre de  
354 la conférence sur le fret ferroviaire. Là, c'est une instance de dialogue entre l'État et les acteurs du secteur à l'échelle  
355 nationale. Ce type de dispositif existe et devrait perdurer.

356 **Jean-Paul PINAUD, Président de l'association pour la promotion de la VFCEA**

357 Je reviens sur la première question, mais vous ne pourrez pas me répondre puisque c'est plus une question générale  
358 qu'autre chose. Mais elle fait partie du débat. Quand on nous demande si la VFCEA est de nature à favoriser le  
359 développement local, je crois que cela doit nous interroger les uns et les autres effectivement. Concernant  
360 l'électrification Nevers – Chagny, est-ce que nous regardons les trains passer ou est-ce que nous faisons en sorte que  
361 les trains s'arrêtent quelque part ? Aujourd'hui, de par les études qui ont été faites, vous annonciez tout à l'heure  
362 15 trains par jour. Que prennent en compte ces 15 trains ? Est-ce du délestage de la région parisienne ? Est-ce qu'il y  
363 a du délestage à partir du Havre ? Ou est-ce qu'une autre réflexion plus conséquente a été apportée, puisque  
364 l'objectif de la VFCEA est d'en faire aussi au niveau européen un corridor pour le fret, une transversale de corridor  
365 pour le fret, reliant l'Atlantique à l'Europe ? Et de ce point de vue-là, quelles études – s'il y en a eu de faites –  
366 permettent de dire aujourd'hui à partir de combien de cargos nous pouvons éviter d'aller à Rotterdam ou à  
367 Amsterdam, pour décharger plutôt à Nantes, c'est-à-dire gagner du temps, gagner sur la pollution, gagner sur de  
368 nombreuses choses ? En même temps, cela pose la question : les territoires se mettent-ils en capacité de pouvoir  
369 accueillir des trains de fret qui, aujourd'hui, sont voués à traverser le territoire ? Sommes-nous en capacité de dire que  
370 nous pouvons transformer certaines matières premières localement ou laissons-nous tout partir sur l'Europe centrale,  
371 sur l'Italie ou ailleurs ?

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

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



373 Quels éléments de réponse avez-vous ?

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

375 Déjà, sur les 15 trains, c'est vrai que c'est une bonne question, je ne l'ai pas précisée. Dans les 15 trains, nous avons  
376 considéré du détournement d'itinéraire de convois internationaux. Donc, l'intérêt de VFCEA par rapport au corridor  
377 et par rapport au fait que nous évitons la grande ceinture parisienne. Sur les 15, il y en a 6 qui proviennent de cette  
378 évaluation. Ensuite, les 9 autres, ce sont des trains nationaux, un peu de toutes régions. Nous ne sommes pas rentrés  
379 spécialement dans le détail. Mais c'est vrai que nous avons pris en considération l'intérêt de ces grands ports qui sont  
380 là pour faire transiter un nombre important de marchandises. Et donc, les études ont pris en compte ces 9 trains  
381 nationaux, dont une grande partie qui vient des ports de la façade Atlantique. Je n'ai pas tous les chiffres en tête pour  
382 préciser. Mais nous ne sommes pas rentrés dans le détail local en disant : il faut en plus injecter un certain nombre de  
383 trains supplémentaires parce que telle ou telle ITE (Installation terminale embranchée) se développera, ou localement  
384 il y aura une opportunité. Nous ne le savons pas. Nous sommes vraiment partis sur des flux par rapport à ce qui  
385 transite aujourd'hui.

386 Les 15 trains que je vous ai présentés, c'est en fait une évaluation médiane sur la base d'un certain nombre  
387 d'hypothèses. Il y a eu deux autres évaluations : une évaluation un peu plus optimiste et une deuxième encore plus  
388 modeste. Mais sur ces hypothèses, horizon 2025, il faut comprendre qu'il n'y aura pas un grand soir, le  
389 1<sup>er</sup> janvier 2025 où, d'un seul coup, il y aura 15 trains et 60 camions de moins sur les routes. Ce sera progressif. Et  
390 vous avez raison, il faut que chacun y mette du sien, si nous voulons que cet investissement derrière ait du sens et  
391 apporte du répondant localement.

392 **Sylvain CAILLOT, direction du design, Paris, SNCF Réseau**

393 Je vais apporter un complément à une autre partie de votre question. Vous avez parlé de quelles études de trafics  
394 existent. Dans le cadre du corridor Atlantique, des études ont été faites sur le potentiel du corridor, avec un effet qui  
395 est qu'aujourd'hui quelque chose bride le fret ferroviaire internationale : c'est les changements d'écartement à la  
396 frontière espagnole, avec des perspectives de changement, du fait que nous allons régler ce problème-là, et du coup  
397 cela va peut-être faire venir du trafic sur le fret. Et côté des ports, ils ont aussi une stratégie d'aller chercher du volume  
398 à prendre au port de la Mer du Nord. Eux aussi ont publié sur leur site leur stratégie, leur estimation de la part capable  
399 chez eux. Nous nous inspirons aussi un peu de cela dans nos prévisions de trafic. Et le modèle prend en compte ces  
400 grands flux internationaux, plus des flux interrégionaux qui sont, eux, par contre, modélisés à partir d'un modèle  
401 national. C'est la somme de ces deux grandes familles qui font les estimations qui ont été produites pour le dossier.

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

403 Sauf si vous voulez tout de suite lancer une *slide*, je vais passer la parole à la deuxième table. Je ne sais pas qui est  
404 le porte-parole de cette table.

405 **Guillaume MAILLARD, Conseiller général de Bourgogne-Franche-Comté, adjoint au maire à Nevers**

406 Je suis Guillaume MAILLARD, conseiller général de Bourgogne-Franche-Comté, adjoint à Nevers et également  
407 président du pôle de Magnicourt.

408 Pensez-vous que le projet VFCEA est de nature à favoriser le développement économique local ? La réponse est oui  
409 évidemment. Nous pensons que c'est un développement qui viendra notamment de l'augmentation des flux de la  
410 façade Atlantique, qui améliore la desserte et qui favorisera l'approvisionnement, mais également l'enlèvement dans  
411 la zone. Nous pensons notamment à Renault Trucks Defense – je l'ai évoqué tout à l'heure – qui, je le rappelle, est en  
412 pleine activité, en plein développement et qui envisage de faire de Garchizy un centre de logistique européen. Nous  
413 les avons approchés récemment sur la réflexion que nous avons également sur les plateformes aéroportuaires, sur le  
414 grand Nevers. Les plateformes aéroportuaires semblent peu les intéresser. Aujourd'hui, je sais que Renault Trucks  
415 est très axé sur le transport camion. Peut-être y a-t-il une réflexion à avoir avec eux. En tout cas, cela a le mérite  
416 d'être approfondi. Nous pensons également à Aperam à Imphy, qui fait partie du groupe Mittal, Ugitech, Aubert &  
417 Duval, mais également dans le tertiaire Textilot qui est un des gros acteurs de la région en termes de distribution de  
418 produits textiles et qui a beaucoup de flux, et évidemment le technicentre SNCF. C'est peut-être une liste à la Prévert,  
419 mais j'imagine que le technicentre a son mot à dire.

420 À quelles conditions la modernisation de la ligne permet-elle de développer l'activité de fret ferroviaire, notamment  
421 dans votre région ? Pour nous qui habitons à Nevers, ce qui nous vient à l'esprit, c'est l'électrification complète entre  
422 Nevers et Chagny en une fois. Nous sommes convaincus que c'est un gage de succès du raccordement de la façade  
423 Atlantique à la zone Est. Bien prendre en compte les flux additionnels que générera et que permettra cette

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

424 électrification. C'est une fois de plus les flux additionnels qui, évidemment, seront induits par cette électrification  
425 complète entre Nevers et Chagny.

426 Concernant la question 3, compte tenu de la rareté budgétaire actuelle, parmi les deux options, quelle est celle qui  
427 doit être mise en œuvre en priorité ? Merci d'explicitier votre choix. Là, je me permettrai un petit commentaire politique  
428 puisque je ne suis pas forcément d'accord avec mon ami, Michel NEUGNOT, nous en avons parlé au débat public.  
429 Parler de rareté budgétaire, c'est effectivement un mot à la mode. Après, sur de tels projets structurants y compris sur  
430 l'horizontale européenne. Je pense que c'est un faux débat, il suffirait de dégager des capacités d'investissement État  
431 / région par la mise en place de plans d'économies budgétaires raisonnées, de se mettre en perspective à cheval sur  
432 deux CPER (Contrats de plan État / région), et pourquoi pas solliciter un engagement plus fort de l'État, qui reste un  
433 acteur régalien sur ce type d'activités structurantes.

434 Donc, pour moi, si je devais poser le sujet clairement, il n'est pas question de priorités, c'est tout ou rien. Mais si nous  
435 devons prioriser quelque chose, ce serait évidemment l'option A (modernisation complète de Nevers à Chagny,  
436 électrification, mise au gabarit, pose des dispositifs GSM-R) qui, pour nous, est l'option à privilégier. Nous parlons ce  
437 soir de fret, nous ne parlons pas de problématiques liées au transport des personnes. Mais le problème est le même.

438 Quelles questions souhaitez-vous poser au maître d'ouvrage ? Nous n'avons pas été très créatifs sur les questions à  
439 vous poser. Peut-être revenir un peu sur ce qui a été évoqué avant, le report modal. Y a-t-il une concertation avec la  
440 mise en valeur des voies ferrées ? Nous voyons que beaucoup de voies ferrées souffrent aujourd'hui du manque de  
441 trafic. Nous voyons qu'il y a un trafic camion assez important, voire vertigineux sur certains axes. Y a-t-il une  
442 concertation vraiment partenariale entre les deux schémas de réflexion ? Et y aura-t-il un jour une activité affichée  
443 d'accompagner les zones d'activité sur leur liaison et leur raccordement à ces voies ? J'ai à la table des acteurs des  
444 carrières du Morvans qui m'ont expliqué un peu comment l'histoire a marqué les raccordements, les problématiques  
445 d'investissement, d'exploitation. Et c'est vrai que c'est un sujet qui a été évoqué, je crois, à la table précédente. C'est  
446 un sujet qui n'est pas écarté. Le privé doit payer son privé, comme dans une route. Mais sur des sujets aussi  
447 importants, aussi engageants financièrement, est-ce une option qui a été regardée, d'essayer d'accompagner,  
448 d'essayer de prendre dans sa globalité les raccordements des activités existantes ?

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

450 Est-ce que vous voulez répondre à cela ?

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

452 Sur la question de la concertation, je crois que nous avons apporté une réponse tout à l'heure et Sylvain l'a  
453 complétée. J'entends bien l'idée d'un accompagnement sur les Installations terminales embranchées au-delà, si c'est  
454 bien comme cela que je l'ai compris, du périmètre de SNCF Réseau. C'est vrai que le périmètre au-delà de la voie  
455 ferrée VFCEA n'est pas dans le périmètre du projet. Il faut que je le précise. Aujourd'hui, SNCF Réseau  
456 n'accompagne pas au-delà de son propre réseau. Mais j'ai bien entendu la proposition, la réflexion et l'intérêt que cela  
457 pourra avoir pour les industriels.

458 **Guillaume MAILLARD, Conseiller général de Bourgogne-Franche-Comté, adjoint au maire à Nevers**

459 Je ne ciblais pas particulièrement SNCF Réseau. Je ciblais en fait le projet dans sa globalité. Quand nous a des  
460 enveloppes de financement aussi conséquentes, la question que je me pose est, sur ce schéma de Commission  
461 nationale du débat public ou sur ces grandes réflexions de voies structurantes Centre Europe Atlantique, de savoir si  
462 ces réflexions ont été intégrées dans les schémas structurants. Parce que c'est bien de développer des axes, mais si  
463 derrière les zones d'activité ne peuvent pas se payer le raccordement, il y a un trou dans la raquette. Il risque parfois  
464 d'y avoir des impossibilités par les privés de pouvoir clairement se projeter sur de l'investissement qui est très  
465 coûteux, vous le savez très bien.

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

467 Pas d'autres éléments, à ce stade ? Je propose que nous passions à la troisième table.

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

469 Juste pour préciser que la Commission – et cet atelier est une preuve de cela – a bien intégré ce que vous venez de  
470 dire. C'est justement le but d'un atelier comme celui de ce soir, voir au niveau du maillage de ce tissu productif  
471 régional et local comment nous pourrions intercepter ce projet pour en tirer bénéfice. Du côté de la Commission  
472 nationale, nous avons justement organisé cet atelier pour que cela puisse émerger. Nous l'avons intégré.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

474 Très bien. La troisième table ?

475 **Lionel LEMAIRE**

476 Bonsoir à tous. Lionel LEMAIRE. Je représente le groupe Soufflé, qui est un acteur céréalier. Nous sommes présents  
477 sur le site d'Arzemouy, silo à partir duquel nous faisons environ 50 à 60 trains par an. Beaucoup de choses ont été  
478 dites, nous éviterons de répéter ce qui a déjà été expliqué.

479 À la première question « pensez-vous que le projet VFCEA est de nature à favoriser le développement économique  
480 local ? » : oui, mais un petit oui. Tout dépend en fait des conditions qui seront réunies autour de ce projet pour  
481 favoriser le développement économique et notamment la capacité à attirer des industriels susceptibles d'utiliser et  
482 donc de développer le fret ferroviaire.

483 « À quelles conditions la modernisation de la ligne permet-elle de développer l'activité de fret ferroviaire, notamment  
484 dans votre région ? » Nous sommes assez d'accord avec les éléments qui ont été exposés un peu plus tôt. Ce que  
485 nous pouvons rajouter, c'est que cela dépendra beaucoup des chargeurs et de leurs contraintes. Chaque chargeur  
486 aujourd'hui a un modèle économique qui lui est propre. Tout à l'heure, nous parlions d'Aperam. Nous avons la chance  
487 d'avoir un représentant d'Aperam à notre table, qui nous expliquait tout à l'heure que, pour des raisons de *business*  
488 *model* propre à leur activité, ils ne peuvent faire aujourd'hui que des demi-trains (600 tonnes), ce qui est assez  
489 pénalisant. Et je pense que nous pouvons multiplier ce genre d'exemple, où chaque chargeur a finalement ses  
490 propres contraintes qui font qu'il ne rentre pas forcément dans un modèle standard. Donc, je pense que développer  
491 l'activité fret ferroviaire passera par une prise en compte vraiment, dans leur spécificité des contraintes  
492 opérationnelles, économiques, des différents chargeurs. Je pense que si nous allons vers une solution unique qui doit  
493 s'appliquer à tout le monde, cela sera assez compliqué.

494 Nous ne ferons pas dans l'originalité : nous privilégions l'option A (modernisation complète de Nevers à Chagny,  
495 électrification, mise au gabarit, pose des dispositifs GSM-R).

496 Question 4 : « quelles questions souhaitez-vous poser au maître d'ouvrage ? » Une question qui a été posée ici est :  
497 quelle vitesse prévue pour le fret entre Millay et Chagny. Aujourd'hui, il semblerait que cette vitesse soit limitée à  
498 80 km/h. Il paraît que vous avez un super visuel là-dessus. Et la question est : quelle vitesse demain pour le fret sur  
499 ce tronçon ?

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

501 Effectivement, sur cette *slide*, nous voyons les points durs, les contraintes ponctuelles sur la ligne. Il y en a trois, dont  
502 une assez importante, puisqu'elle concerne une section de la ligne sur la partie Est, entre Millay et Chagny, où la  
503 vitesse est de 80 km/h au lieu de 100 à 125 km/h suivant la section.

504 *Intervention hors micro*

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

506 Il n'est pas prévu d'y remédier dans le cadre du projet, mais il y a des opérations de maintenance qui se font sur la  
507 ligne, comme sur toutes les lignes. Ces opérations de maintenance sont là aussi pour traiter les problèmes. Je ne sais  
508 pas comment ce défaut d'écartement sera traité. Aujourd'hui, je ne peux pas vous dire si cela sera fait dans les  
509 prochaines années, si c'est pris par une opération de grosse maintenance ou s'il faut le prendre en compte dans la  
510 réflexion autour de VFCEA, par rapport à la problématique de l'état de la voie, qui est revenue très récemment lors  
511 des précédents débats. Mais oui, c'est une petite pénalité pour le transport fret, qui est obligé de circuler un peu moins  
512 vite.

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

514 C'est un ralentissement provisoire, mais un provisoire qui peut durer pas mal de temps, tant que les travaux ne sont  
515 pas faits.

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

517 C'est pour des raisons de sécurité.

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

519 Je me doute bien, oui.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

521 Il faut régler le défaut pour à nouveau faire circuler ces trains à une vitesse de ligne entre 100 et 125 km/h.

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

523 Parce qu'avec des trains plus nombreux et plus lourds, cela posera problème, automatiquement.

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

525 Bien sûr. Mais si le trafic marchandise se développe sur la ligne, c'est sûr qu'il y aura un peu plus d'usure, donc une  
526 attention de maintenance un peu plus importante. Mais s'il y a plus de trafics, il y a plus de recettes. Nous en  
527 revenons toujours un peu au même circuit, et donc favoriser ce trafic, cela veut dire aussi qu'il faut que la ligne soit en  
528 état de pouvoir le supporter.

529 Nous pouvons citer, puisque la *slide* est à l'écran, les deux autres points. Sur 600 mètres, entre Nevers le Banlay et  
530 Imphy, il y a également un petit défaut qui réduit la vitesse à 100 km/h au lieu de 125. Puis, le passage à niveau de  
531 Mesvres en Saône-et-Loire, où là ce n'est pas un défaut de voie, mais plus une configuration en dévers fortement  
532 prononcée de la voie qui, pour des raisons de sécurité routière, a nécessité ce ralentissement ponctuel à 40 km/h. Et  
533 là, je vais jusqu'au bout : il y a un projet de suppression de ce passage à niveau par la construction d'un nouvel  
534 ouvrage. C'est une route départementale. Ce projet est porté par le Conseil départemental de Saône-et-Loire, qui est  
535 maître d'ouvrage de cet aménagement.

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

537 Par rapport à toutes ces questions, avant que nous abordions le débat général cette fois où tout le monde peut  
538 intervenir, je voudrais apporter quelques précisions. La première, cela n'a pas été dit, mais la question s'était posée à  
539 la Commission, de dire : quel est l'avantage pour un chargeur, pour un OFP (Opérateur ferroviaire de proximité),  
540 d'avoir une électrification, et notamment GSM-R (Global System for Mobile communications – Railways) ? À quoi est-  
541 ce que cela sert ? La réponse est qu'il y a deux avantages à une électrification. Premièrement, la motrice ne  
542 consomme pas de gazole, de fioul, ce qui est un facteur d'économie. Deuxièmement, nous pouvons conduire les  
543 motrices à un conducteur. Actuellement, c'est deux. C'était une première précision.

544 Deuxième précision. Ce n'est pas dans notre débat de ce soir, parce que nous nous intéressons surtout au fret, mais  
545 sachez que dans les débats antérieurs, il y a eu toute une série de réflexions sur « Et si, au lieu de faire tout cela,  
546 nous faisons des réfections de la voie ? » Là, nous parlions d'un certain nombre d'inconvénients ou d'accidents qu'il y  
547 a sur la voie. C'est venu dans un certain nombre de débats antérieurs. C'était surtout, pour tout vous dire, des  
548 questions : « Pourquoi n'allons-nous pas plus vite sur la voie ? », « Pourquoi ne pouvons-nous pas ? », concernant  
549 les voyageurs. Je voulais vous le signaler.

550 Une troisième précision. À un moment donné, je crains que cela ait été un peu sibyllin, quand nous avons dit qu'il y  
551 avait deux carrières qui étaient loin de la VFCEA, donc qui n'étaient pas dans le projet, ce qui est exact. Le  
552 décryptage – et ce n'est pas un cas unique – est qu'il peut arriver que des installations ne soient pas exactement sur  
553 une voie et reliées par un capillaire, c'est-à-dire une voie à sens unique qui ne sera jamais électrifiée, et qui a failli  
554 fermer. Le paradoxe est de voir des endroits qui peuvent générer du fret ferroviaire et qui ne pourraient plus le faire  
555 s'ils n'avaient plus la disposition d'un capillaire, même si pour cela il faut fonctionner encore avec les anciennes  
556 motrices.

557 Maintenant, nous pouvons ouvrir le débat général. Qui veut poser des questions, intervenir, donner un avis ? Je  
558 rappelle simplement notre règle du jeu : même si vous avez déjà parlé, même si vous êtes déjà intervenus, présentez-  
559 vous.

560 J'ai oublié une dernière chose et je le fais devant vous, pour la personne qui traduira le verbatim. Entre nous, c'est  
561 clair. Nous avons parlé de l'option A et de l'option B à propos des préférences, par où faut-il commencer le projet. Je  
562 le lis en toutes lettres, parce que la personne qui retranscrit n'a pas le papier sous les yeux. L'option A dont nous  
563 parlions est la modernisation complète de Nevers à Chagny, électrification, mise au gabarit, pose des dispositifs  
564 GSM-R. Alors que l'option B est la modernisation du seul trajet Montchanin à Chagny et la création d'un  
565 raccordement.

566 Je vous donne la parole.

567 **Jean-Pierre POUPON, Association VFCEA**

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



568 Je pense que nous avons omis de donner le degré d'importance par rapport au fret de la liaison Ouest – Est dans les  
569 réalités géographiques de la France. Étant donné que c'est le seul itinéraire doublé par rapport à la région parisienne,  
570 où nous pouvons effectivement faire passer des trains à 22,5 tonnes par essieu. Pour descendre à Lyon, que ce soit  
571 Moulins – Paray-le-Monial – Lyon, le tonnage est encore plus réduit. Et celui qui descend par Roanne est carrément  
572 limité à pratiquement 10 tonnes à l'essieu. C'est donc le seul itinéraire en France par lequel nous pouvons rejoindre la  
573 façade Atlantique à la façade Est en doublant celui de l'itinéraire d'Île-de-France. Il n'y en a pas d'autres. C'est donc  
574 primordial, je pense, pour notre économie. Je veux amplifier ce qu'a dit Monsieur PINAUD par rapport à la réalité  
575 locale. Effectivement, il ne faudrait pas que les trains ne fassent que du passage. Et par rapport à Renault Trucks, je  
576 vous ai bien entendu, Monsieur MAILLARD. J'émet des doutes dans la mesure où effectivement j'ai appris par  
577 ailleurs qu'il y avait des transactions internationales et que des groupes chinois seraient sur l'opération. Vous savez  
578 pertinemment ce qu'il se passe en ce moment entre Volvo et Renault Trucks Defense. C'est pour éclaircir encore le  
579 débat. Il faut tout de même défendre notre outil industriel et aller vers de nouvelles industries novatrices. Je pense que  
580 si nous jouons toujours sur le terrain acquis, nous allons encore désertifier un peu plus la Nièvre. Et Dieu sait – un  
581 médecin l'a dit dans le journal – que « ce n'est plus un désert ponctuel, c'est carrément un désert. »

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

583 Merci beaucoup de votre intervention et de votre position. Autre demande d'intervention ? Monsieur ORSI ?

584 **Franck ORSI, président de la Chambre de commerce et d'industrie de la Nièvre**

585 Je vais rebondir sur ce que vous avez dit. Je crois que c'est fondamental. Il faut que nous sortions de nos modèles qui  
586 datent de quelques années où nous étions sur des choses assez rigides et qui bloquent un peu le système. Nous  
587 allons vers des entreprises qui doivent être agiles, flexibles, réactives et qui s'adaptent aux besoins au fur et à mesure  
588 de la demande. Ce qui fait la faiblesse, aujourd'hui, des transports par le train, c'est la rigidité, c'est le manque de  
589 réactivité et de flexibilité. Si nous en sommes à dire qu'il faut des trains complets, je crois qu'à terme nous aurons  
590 quelques soucis. S'il n'y a pas cette flexibilité, cette adaptabilité qui viendront du transporteur, je crois qu'il y aura  
591 beaucoup d'entreprises qui diront que cela ne vaut pas le coup.

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

593 Merci. Autre intervention ?

594 **Guillaume MAILLARD, Conseiller général de Bourgogne-Franche-Comté, adjoint au maire à Nevers**

595 Au niveau européen, j'imagine qu'il y a ces problématiques de transversales également. Nous parlons de modèles de  
596 trains complets. Je crois que cela fait plus de 20 ans que le *business model*, c'est le train complet et que le reste est  
597 trop coûteux. Est-ce que cette notion de flexibilité a déjà été étudiée, regardée dans d'autres pays européens ? Après,  
598 si nous revenons à des pays un peu plus grands en termes de géographie... Je suis allé aux États-Unis cet été pour  
599 des raisons professionnelles, et j'ai dû attendre 30 minutes qu'un train passe avec je ne sais combien de kilomètres  
600 de fret. Et en le regardant passer, je me disais : « Mais comment se fait-il que nous n'arrivions pas à mieux  
601 développer ce fret en Europe ? » Je suis Vosgien, je ne suis pas Nivernais. J'ai grandi à côté d'une gare. Ma mère  
602 m'a dit l'hiver dernier : « La gare ferme ». C'était une voie qui acheminait de l'eau pour Nestlé et qui ramenait cela sur  
603 l'Est. Cela vient d'être fermé, le 14 décembre pour être précis. C'est quelque chose que j'ai vu depuis 40 ans que la  
604 vie me porte, et cela a fermé. Le paradoxe est qu'il y a un an la portion qui passe devant chez mes parents a été  
605 rénovée de A à Z. Cela fait partie des inepties du système. Mais comment arriver à moduler cela ? Nous sommes tous  
606 des citoyens, nous sommes tous sur la route, nous voyons tous des camions passer partout. C'est tout de même  
607 incroyable qu'il n'y ait pas des effets de seuil ou qu'il n'y ait pas une réflexion un peu plus globale. Et j'en reviens à ma  
608 question, pour revenir à l'Europe : est-ce qu'il y a ces modèles qui se flexibilisent, ou pas ?

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

610 C'est une vaste question. Je me tourne vers vous.

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

612 Je veux bien essayer de parler, même si je suis loin d'être spécialiste. Mais justement, je vais essayer de reprendre  
613 des propos de personnes qui sont plus spécialisées, et encore une fois quelqu'un qui s'est exprimé à la conférence  
614 sur le fret à l'échelle nationale. Vous avez bien raison sur les deux gros enjeux de l'attractivité du mode ferroviaire, en  
615 tout cas dans les tendances récentes et des dernières années. C'est la qualité de sillon – c'est ainsi que nous  
616 l'appelons –, c'est être souple et réactif. Là, je pense qu'il y avait une intervention d'un conférencier géographe qui



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

617 expliquait que la chaîne logistique se transformait avec la digitalisation, etc. Pour nous, qui sommes plutôt sur du  
618 mode un peu fort, c'est difficile de suivre, mais c'est tout de même possible.

619 Et donc, pour un acteur comme SNCF Réseau, c'est produire des sillons qui soient de qualité, c'est-à-dire tenir les  
620 engagements. Quand nous vendons un sillon, quand nous disons : « Vous allez pouvoir circuler tel jour de telle heure  
621 à telle heure et irez de tel point à tel point », dans la réalité, il faut que cela se passe réellement comme cela. Nous  
622 avons encore du chemin, mais c'est notre part du travail sur lequel nous nous engageons. Là-dessus, le fait que la  
623 VFCEA apporte un maillage à l'échelle nationale sur des grands flux est très important, parce que cela permettra  
624 d'avoir une disponibilité de l'infrastructure, donc du service ferroviaire fret rail, tout au long de l'année sur certains  
625 services, alors qu'aujourd'hui, à cause de la maintenance, sur certaines périodes nous sommes obligés de fermer. Du  
626 coup, la marchandise passe sur le routier. Et nous avons du mal à récupérer le marché après. C'est donc un point très  
627 important, une des qualités fondamentales du projet.

628 Sinon, dans les tendances aussi lourdes et fondamentales, c'est aller vers de la massification, puisque c'est là-dessus  
629 où le mode ferroviaire peut être fort, parce qu'en faisant des trains assez lourds ou assez longs, nous faisons des  
630 économies d'échelle. Nous avons nos handicaps de moins de souplesse que les autres, mais là où nous pouvons  
631 jouer sur nos qualités, c'est en faisant des trains un peu plus longs. Là aussi, il y a des axes de progrès. Et donc, la  
632 VFCEA suivra le reste du réseau. Ce n'est pas la peine d'être meilleur que le reste du réseau trop tôt. Ce qui compte,  
633 c'est que nous soyons au même niveau de service, donc à la fois sur la massification, à la fois sur les gabarits par  
634 exemple, que les autres lignes afférentes qui portent les flux qui nous intéressent. Sur ce plan-là, c'est aussi une  
635 perspective d'avenir sur laquelle nous continuerons à réfléchir et à travailler.

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

637 J'avais envie d'ajouter une question. Pardon, je la pose moi-même. Un certain nombre de pays d'Europe ont essayé  
638 de développer ce que nous appelons les « autoroutes ferroviaires », où réellement nous mettons des camions sur des  
639 wagons. Et là, nous n'en parlons pas du tout. Est-ce un oubli ? Est-ce que vous y croyez ? Parce que c'est une façon  
640 de concilier un certain nombre de contraintes. Cela a l'air paradoxal, mais charger directement sur un wagon de façon  
641 simple et pouvoir débarquer ensuite de façon simple, des pays européens ont précisément développé ce genre de  
642 technique. Pensez-vous qu'en France ce soit quelque chose – je sais que cela existe un peu – qui pourrait se  
643 développer et qui, éventuellement, pourrait intéresser le projet VFCEA ?

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

645 Oui, tout à fait. Effectivement, en France cela existe. Plutôt sur l'axe rhodanien. Je ne connais pas les lignes  
646 précisément, mais il y a une ou deux autoroutes ferroviaires en service actuellement en France. Il y a un projet qui est  
647 porté sur l'axe Atlantique, qui vise plutôt des liaisons Espagne vers le Nord de la France. C'est celui qui est en ce  
648 moment à l'étude et qui pourrait aboutir dans les prochaines années. Et dans le cadre du corridor Atlantique, si vous  
649 regardez dans leur document de perspective, ils réfléchissent également à la mise en place à long terme d'une  
650 autoroute ferroviaire Allemagne – Espagne. Là, il y aura peut-être une réflexion à avoir pour ce service-là. Quel sera  
651 l'itinéraire le plus intéressant ? Est-ce que ce sera la VFCEA ? Est-ce que ce sera continuer à travailler sur l'itinéraire  
652 actuel par l'Île-de-France ? C'est une réflexion qui devrait être intégrée dans le cadre du pilotage du corridor. Et donc,  
653 en fonction de cela, il pourrait y avoir dans la suite de la vie du projet VFCEA quelque chose qui remonte comme une  
654 exigence supplémentaire, forcément avec un coût d'investissement légèrement supérieur, mais pour un service qui  
655 aurait à ce moment-là une perspective de réalisation. Aujourd'hui, dans le contexte actuel, le corridor Atlantique est  
656 sur du GB, GB1. Donc, nous n'avons pas besoin de l'inscrire tout de suite dans le projet. Mais pour préparer l'avenir,  
657 c'est un élément sur lequel il faut que nous continuions à avoir une vigilance. Et si nous sentons que cela viendra,  
658 nous pourrions demander un peu plus au projet.

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

660 Très bien. Autres questions ?

661 **Jean-Claude BOULÉ, Usagers des transports Bourgogne**

662 Jean-Claude BOULÉ. Je représente les usagers des transports Bourgogne. Nous n'avons pas parlé d'une chose ici. À  
663 50 km, il y a la fameuse route de la mort, la RCEA (Route Centre-Europe Atlantique), où les accidents sont nombreux.  
664 C'est vrai que ce projet serait tout de même intéressant dans le cadre d'un report modal qui pourrait se faire,  
665 évidemment pas sur une partie énorme du trafic, mais au moins reprendre 10 ou 20 % au trafic routier, ce qui  
666 permettrait tout de même de limiter peut-être les accidents sur cette route. Je pense que la VFCEA pourrait aider à

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

667 résoudre cela. En plus, cette route est encore à 1 voie de chaque côté sur des portions. Elle est très dangereuse.  
668 Donc, nous pourrions espérer tout de même que ce projet puisse être très positif dans ce sens.

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

670 Merci. Voulez-vous rajouter quelque chose ? Vous y aviez fait allusion dans votre exposé.

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

672 Oui, mais nous adhérons pleinement. Les pourcentages que vous indiquez sont peut-être un peu ambitieux : 10 à  
673 20 % du report trafic routier, ce n'est tout de même pas mal. Mais c'est vrai que dans notre estimation nous sommes  
674 partis sur une dizaine de pourcents. 10 à 15 %, puisque nous avons 2 trains sur 15 qui sont considérés en report  
675 modal. Je pense que nous faisons le même vœu que vous. Et VFCEA, comme je l'ai dit précédemment, pourrait  
676 contribuer à inciter ce report modal sur cette route qui est très circulée et sur laquelle il y a malheureusement des  
677 accidents graves.

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

679 Merci. Autre question ou réflexion ?

680 **Laurent MARIOTTE**

681 Bonjour. Je suis Laurent MARIOTTE, je viens là en candidat libre, par intérêt pour le sujet. Et il se trouve que je  
682 travaille aussi à la SNCF, mais ce n'est pas la SNCF qui m'envoie ici. Je voudrais apporter quelques éléments sur ce  
683 qui a été dit. Concernant le fret ferroviaire en général, il n'y a pas en Europe d'entreprise de fret ferroviaire qui gagne  
684 de l'argent durablement et qui équilibre ses comptes. 2016, par exemple, en France a vu ECR (Euro Cargo Rail), qui  
685 est une filiale de la DB (Deutsche Bahn) faire un plan social et se séparer de 300 salariés sur 1 250, et de remettre en  
686 cause complètement son modèle économique. Europort, qui est aussi un très gros concurrent de fret SNCF, est à  
687 vendre. Eurotunnel veut se séparer d'Europort. Autre élément qu'il y a eu récemment en 2016 : Combiwest, qui est un  
688 opérateur de transports combinés entre la région Rhône-Alpes et la Bretagne a déposé le bilan et a été repris par une  
689 autre entreprise, mais ne fonctionne plus. L'équilibre et le modèle économique en fret ferroviaire sont quelque chose  
690 qui reste encore à trouver. C'est le premier élément.

691 Autre élément : les autoroutes ferroviaires. Trois autoroutes ferroviaires fonctionnent en France. Celle qui va du  
692 Luxembourg à Perpignan. C'est la plus grande autoroute ferroviaire d'Europe, avec plus de 1 000 km et qui doit  
693 transporter, bon an mal an, quelque chose comme 30 000 camions, dans les deux sens. Il y a l'autoroute ferroviaire  
694 alpine, qui fait 175 km – là, c'est le relief qui est un obstacle – qui tourne à 25 000 à 30 000 camions par an. Et l'année  
695 dernière a été lancée l'autoroute ferroviaire Calais – Perpignan, qui a du mal à démarrer pour des raisons de sécurité  
696 avec les migrants à Calais, etc., mais qui est dans les cartons et doit d'ailleurs démarrer ces jours-ci.

697 Autre élément encore. Nous avons parlé de la souplesse du fret ferroviaire, de ses rigidités, en disant que le fret  
698 ferroviaire se cantonne à ne faire que du train complet. Oui, effectivement, le train complet est celui que tous les  
699 opérateurs ferroviaires ont privilégié. Quand le marché s'est ouvert à la concurrence, les nouveaux entrants, les  
700 nouvelles entreprises ferroviaires se sont jetés sur un marché le plus lourd, le plus densifié, le plus massifié et le plus  
701 régulier. Tout ce qui a été petits lots, wagons isolés, etc., n'a pas été recherché par ces entreprises ferroviaires. Fret  
702 SNCF ayant pour obligation d'équilibrer ses comptes a complètement remodifié et retravaillé ce que l'on appelle le  
703 wagon isolé pour le transformer en multi-lots, multi-clients. Là, il s'agissait de travailler, chose nouvelle pour un  
704 industriel comme Fret, à partir de carnet de commandes. Parce qu'avant, nous ne travaillions pas à partir de carnet de  
705 commandes pour une entreprise aussi importante que cela. Ce qui fait que beaucoup de clients n'ont pas pu suivre.  
706 Voilà l'évolution des différents modes.

707 Il faut savoir qu'actuellement Fret SNCF tente une opération qui est de vendre de la capacité restante sur ses trains.  
708 Actuellement, nous avons des trains avec des formats qui tournent à 300, 400 mètres. Un train peut aller jusqu'à  
709 700 mètres. Et donc, Fret essaie d'aller voir les industriels pour essayer de vendre les capacités restantes, et de  
710 travailler sur cette souplesse. C'est un phénomène un peu nouveau. C'est expérimental. Mais c'est quelque chose qui  
711 se décline, notamment sur la Bourgogne. Voilà quelques éléments d'éclairage concernant le fret.

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

713 Merci beaucoup. Est-ce qu'il y d'autres points de vue, opinions ? Monsieur.

714 **Jean-Paul PINAUD, Président de l'association pour la promotion de la VFCEA**



# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

715 Cela va un peu dans le même sens, mais pas tout à fait. Nous parlons de l'intérêt de la VFCEA par rapport au  
716 « délestage » possible de trains sur la région parisienne. Hormis les aspects que nous connaissons sur la facilité de  
717 transports que cela ouvre sur la région parisienne pour le transport voyageurs, pour les opérateurs ferroviaires, quels  
718 sont les avantages et les inconvénients de cette alternative-là, à la fois en temps, en coût et en rentabilité, parce qu'il  
719 y a forcément quelque chose à avoir quelque part ?

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

721 Merci. Plus d'autres questions, suggestions ?

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

723 Vous disiez que l'itinéraire par la VFCEA constitue un itinéraire alternatif au passage par l'Île-de-France. Dans les  
724 études, il y a d'abord certaines liaisons où, finalement, ce serait le meilleur itinéraire. Ce serait l'itinéraire le plus court.  
725 Par exemple, quand nous allons de Bretagne vers Rhône-Alpes, ce serait l'itinéraire idéal et naturel. Pour l'instant, il  
726 n'est juste pas aussi bien équipé que l'itinéraire par l'Île-de-France, ce qui fait que certains opérateurs continuent à  
727 préférer passer par l'Île-de-France malgré tout.

728 Pour d'autres itinéraires, et en particulier pour Allemagne – Espagne, qui est le gros flux, cela ferait un parcours plus  
729 long d'environ une centaine de kilomètres. Par contre, il y a tout de même par le passage en Île-de-France beaucoup  
730 de contraintes qui ralentissent les trains. Nous avons constaté qu'en moyenne ils perdaient de l'ordre de 2 heures sur  
731 ce qui serait leur marche normale. En gros, nous pouvons espérer que ce soit finalement plus court, et donc peut-être  
732 moins cher. Il faudra faire l'équilibre. Là, c'est peut-être un peu trop tôt pour faire des calculs très fins, et les  
733 opérateurs les feront eux-mêmes. Mais nous pensons que pour ce type de liaisons, cela pourra être un bon calcul,  
734 parce que c'est moins d'immobilisation personnels, machines, etc., et cela peut être économiquement rentable, même  
735 si l'itinéraire est plus long.

736 Après, il y a d'autres aspects. Il faudra organiser la chaîne de production différemment avec des relais de traction qui  
737 ne seront peut-être pas aux mêmes endroits. Cela peut être aussi un facteur dans la décision des opérateurs. Ce sera  
738 aussi à eux, à un moment, de faire un calcul et de se dire : « J'investis et je change mes relais de traction ». C'est  
739 aussi des facteurs plus fins que nous ne pouvons pas vraiment mesurer, mais dont nous sommes capables de parler  
740 aujourd'hui.

741 Dernier point sur votre question : pour l'instant, tel que nous le voyons, le fait de proposer cet itinéraire alternatif pour  
742 les trains de fret ne soulagera pas vraiment les voyageurs en Île-de-France. Parce qu'aujourd'hui le système fait que  
743 quand un train de fret est en conflit avec un train de voyageurs, c'est le train de voyageurs qui est tout de même  
744 prioritaire. Donc, aujourd'hui, ils passent par là, mais ce sont justement eux qui sont les victimes de la congestion,  
745 plus que le voyageur. Ce n'est pas en retirant quelques trains de fret que nous améliorerons les problèmes de  
746 congestion voyageurs en Île-de-France. Ce sont plus des trains de voyageurs qui se gênent entre eux que les trains  
747 de fret qui gênent vraiment. Nous n'avons pas vu, dans les valorisations socioéconomiques, un effet vraiment  
748 mesurable et valorisable positif pour le voyageur en Île-de-France.

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

750 Très bien. S'il n'y a plus d'autres questions, nous pouvons clore ici le débat. Je rappelle que vous avez tout loisir de  
751 faire ce que l'on appelle les « cahiers d'acteurs ». Ce sont des notes de 4 pages un peu formatées, qui permettent  
752 d'être jointes au dossier.

753 Autre élément d'information : ceux qui seraient intéressés par le détail de ce que l'on appelle le bilan  
754 socioéconomique, qui est un exercice de haute école, très conventionnel, très bordé, y ont accès. C'est déjà en ligne.  
755 Les dernières études datent d'octobre 2016. Elles ont été réactualisées.

756 Et le dernier point est qu'il y a un certain nombre de débats complémentaires qui auront lieu. Le 27 janvier à Dijon,  
757 c'est un débat public ouvert, sous la forme d'un débat, sur les éléments de financement : combien tout cela coûte ?  
758 Qui payerait quoi ? Et combien ? Je rappelle qu'il y a un deuxième atelier fret comme celui-ci, mais cette fois-ci à  
759 Chalon-sur-Saône le jeudi 2 février. Et pour ceux que cela intéresserait, il y a une visite sur le terrain du lieu de  
760 raccordement, qui était l'autre option B, le samedi 28 janvier à Écuisses, puisque le projet de raccordement se situe à  
761 peu près au croisement géographique de la ligne Nevers – Chagny et de la ligne TGV Paris – Lyon – Marseille.

762 Merci encore, merci de votre attention, merci de votre présence. Vous aurez assez prochainement sur le site du débat  
763 public le verbatim complet de la réunion de ce soir. Merci encore.