



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

DÉBAT PUBLIC

## VERBATIM DE LA CONFERENCE-DEBAT

Thème : Impacts de la réalisation d'un raccordement à la gare Le Creusot sur le trafic voyageurs TGV à l'échelle nationale  
Lyon, le 24 janvier 2017, 19 h à 21 h 30

### En tribune

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

Ilaria CASILLO, présidente  
Isabelle BARTHE, membre

#### **Maîtrise d'ouvrage :**

Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau  
Sylvain CAILLOT, chargé de mission Projets et Territoires, SNCF Réseau  
Didier ROBLES, directeur de projets, SNCF Réseau  
Abdelkrim AMOURA, directeur territorial Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau  
Jean-François PAIX, directeur Grands Projets et Prospective de SNCF Voyages, SNCF Mobilités

#### **Invités :**

Florent LAROCHE, maître de conférences, docteur en Sciences économiques  
Alain SAUVANT, professeur d'Économie des transports, École nationale des Ponts et chaussées

# 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 19h)

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

2 Bonsoir. Bienvenue à toutes et à tous. Nous allons commencer, si vous le voulez bien. Bienvenue aussi à celles et à  
3 ceux qui nous regardent sur Internet, parce que cette conférence-débat est retransmise en direct sur Internet. Par  
4 ailleurs, nous avons déjà reçu des questions sur le Net, avant même de commencer cette conférence-débat.

5 Je me présente. Je suis Ilaria CASILLO, la présidente de cette Commission particulière qui organise et gère le débat  
6 public sur le projet de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique, vice-présidente de la Commission nationale du débat  
7 public et maître de conférence en urbanisme et aménagement à l'École d'urbanisme de Paris.

8 Avec moi ce soir, parmi les membres de la commission particulière du débat public, Madame BARTHE que je prie de  
9 se présenter.

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

11 Bonsoir. Isabelle BARTHE, membre de cette Commission particulière du débat public. Je suis également  
12 commissaire-enquêteur. J'ai été élue locale et membre de divers dispositifs de participation sous l'égide de la  
13 Commission nationale du débat public.

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

15 La conférence-débat de ce soir s'insère dans un dispositif plus large de mise en participation et en concertation du  
16 projet de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique porté par SNCF Réseau. L'objectif de cette conférence-débat est de  
17 questionner un aspect, un aménagement et une fonctionnalité particulière du projet, notamment l'aménagement du  
18 raccordement et son impact sur la fonctionnalité trafic voyageurs grande distance. Pourquoi avons-nous voulu cette  
19 conférence ? L'objectif est de questionner cet aménagement et cette fonctionnalité : ce raccordement, à la lumière  
20 des coûts et de ses impacts sur l'environnement, se justifie-t-il vis-à-vis de sa fonctionnalité, etc. ? Les différentes  
21 questions émergeant ce soir permettront de décortiquer cette question pour apporter, on l'espère, différentes  
22 réponses aux citoyens et aux citoyennes qui nous regardent.

23 Pour mettre en débat cette question de raccordement et son impact sur la fonctionnalité du trafic voyageurs grande  
24 distance, notamment au regard du train de Strasbourg – Lyon qui devrait être directement concerné par le  
25 raccordement, vous découvrirez les détails par la présentation du maître d'ouvrage SNCF Réseau. Pour aider à faire  
26 la lumière autour de ce sujet, il y aura plusieurs intervenants. Nous avons décidé d'ouvrir cette conférence-débat par  
27 l'intervention d'un chercheur, maître de conférences et docteur en sciences économiques, Florent LAROCHE que je  
28 prie de nous rejoindre sur la tribune. Il fera l'état des lieux critique de la politique TGV (Train à Grande Vitesse) en  
29 France. Cela nous aidera à poser le cadre, et peut-être à mieux situer le projet dans ce cadre-là. Ensuite, nous  
30 assisterons à la présentation de SNCF Réseau, d'abord à celle de Monsieur MAZZUCHELLI, puis à celles de  
31 Messieurs Sylvain CAILLOT et Didier ROBLES. Ensuite, nous aurons une présentation de la part de SNCF Mobilités  
32 pour compléter les propos du maître d'ouvrage. Puis, tout cela sera questionné par Monsieur Alain SAUVANT,  
33 professeur d'économie des transports à École nationale des Ponts et chaussée, qui apportera son regard d'expert sur  
34 le projet.

35 Sans plus tarder, je vous propose de rentrer dans le vif de ce débat. Je précise, comme je le fais chaque fois qu'une  
36 réunion publique, un atelier thématique ou une conférence a lieu, que la Commission particulière du débat public est  
37 une commission neutre et indépendante. Nous ne donnons aucun avis sur le projet. Nous rédigeons un compte-  
38 rendu à la fin, et celui-ci vise à rendre compte de tout ce qui s'est dit pendant le débat. Nous n'avons aucun lien avec  
39 la maîtrise d'ouvrage. Nous sommes là pour faire en sorte, on l'espère, que tous les éléments et tous les aspects  
40 critiques posant problème, les interrogations, les aspects positifs et négatifs, puissent émerger et être débattus avec  
41 les porteurs d'intérêt et les citoyens. Je propose à Monsieur Florent LAROCHE de commencer sa présentation. Je  
42 rappelle que nous avons plusieurs intervenants et que le but est aussi de débattre avec le public présent et avec le  
43 public en ligne, donc je vous rappellerai les temps d'intervention. Je vous passe la parole.

44 **Florent LAROCHE, maître de conférences, docteur en sciences économiques, université Lumière Lyon 2**

45 Madame la Présidente, les membres la Commission du débat public, je vous remercie de me convier pour cette  
46 présentation de l'état des lieux sur la politique TGV en France, qui se tient sur mes terres puisque je suis Lyonnais et  
47 maître de conférences à l'université Lyon 2 depuis maintenant le mois de septembre. Je vais essayer de passer  
48 rapidement, parce qu'on est contraint par le temps, au crible la politique TGV et LGV (Ligne à Grande Vitesse). Je  
49 basculerais de manière régulière entre ce qui relève de SNCF Réseau, le gestionnaire d'infrastructure, et ce qui

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

50 relève de SNCF Mobilités, l'opérateur, dans cette politique qui mêle les aspects réseau, c'est-à-dire LGV, et les  
51 aspects service commercial, c'est-à-dire TGV.

52 Pour commencer, pourquoi peut-on avoir un bilan critique ? Pour commencer, le TGV a été un succès. L'extension du  
53 réseau LGV a aussi été un succès. Le trafic a augmenté pendant près de 30 ans, avec ponctuellement quelques  
54 creux essentiellement dus à des conflits sociaux qui ont parfois été assez durs. Depuis la crise économique, cela  
55 stagne même si c'est remonté un tout petit peu après 2009, mais l'on est sur un plafond depuis 2011. Cela stagne  
56 malgré l'ouverture de la LGV Est, malgré l'ouverture de la LGV Perpignan – Figueras et malgré l'ouverture de la LGV  
57 Rhin – Rhône qui nous concerne plus particulièrement dans ce débat. Certes, la France aujourd'hui est *leader* en  
58 Europe en matière de grande vitesse avec plus de 100 millions de voyageurs par année, ceci devant son grand voisin  
59 l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne. Néanmoins, n'y a-t-il pas de questions à se poser sur ce plateau atteint ? Et quelles  
60 pourraient en être les explications ? C'est ce que je vous propose de voir ici, en rappelant succinctement les  
61 conditions de succès du modèle TGV jusqu'à présent, puis en passant au crible ce modèle économique qui, depuis  
62 2009, est pris par le doute et qui est régulièrement questionné par les médias, mais aussi par les institutions de l'État  
63 comme la Cour des comptes en 2014.

64 Ce graphique est peut-être un peu technique, mais il montre une relation directe admise dans la recherche entre le  
65 nombre de kilomètres que vous parcourez dans une année et votre niveau de revenu. Plus vous êtes riche, plus vous  
66 vous déplacez, tout simplement parce que plus d'activités possibles vous sont permises et que vous serez donc  
67 tentés d'augmenter vos activités et d'intensifier votre utilisation du temps. Le problème est que vous êtes limité sur  
68 24 heures et que l'on ne pourra jamais bouger cette limite. On peut toujours devenir plus riche, mais l'on est limité à  
69 24 heures de vie sur une journée ; jusqu'à présent, on n'est pas éternel. Pour compenser cette limite, essayer d'aller  
70 un peu au-delà et faire plus d'activités sur la journée, que va-t-on chercher ? De la vitesse. Plus un territoire est riche,  
71 plus il est en mesure de répondre de manière positive à de la vitesse pouvant lui être proposée. Mais il y a une limite  
72 à cela, notamment en France, c'est la capacité à payer les individus, et c'est notamment pour cela que le Concorde  
73 n'a pas fonctionné. Le Concorde offrait beaucoup de vitesse, mais à des prix tels qu'il n'atteignait jamais son niveau  
74 de rentabilité. Ceci alors même que le premier succès du TGV a été d'offrir de la vitesse, mais une vitesse à un prix  
75 tel qu'une grande partie de la population pouvait se le payer et donc en bénéficier. Donc, la priorité, plus un PIB  
76 (Produit Intérieur Brut) croît, plus les trafics croissent ; c'est ce qu'on appelle l'élasticité entre PIB et croissance des  
77 trafics.

78 Concernant la deuxième condition de trafic, on peut parler de centralisme parisien dans la construction du réseau  
79 LGV. Néanmoins, il répond à une certaine logique imparable qui a été comprise dans les années 80 par le système  
80 aérien, et qui est cette logique de *hub*. Force est de constater que Paris est aujourd'hui un *hub* pour l'ensemble des  
81 trafics TGV. En effet, pour rationaliser ses trafics dans un principe d'économie et de réseau, un opérateur à intérêt à  
82 connecter le plus grand point de gravité aux bassins de population les plus importants qui sont autour, et donc à  
83 limiter le nombre de relations pour réduire le matériel des actifs immobilisés et augmenter les fréquences. Il a donc  
84 intérêt à avoir un réseau en étoile connecté à un centre qui fonctionne bien plutôt qu'à connecter les uns aux autres  
85 les petits points intermédiaires qui graviteraient autour. Donc, il a plus intérêt à avoir un réseau en étoile qu'un réseau  
86 transversal. Ce deuxième point a fait que, jusqu'à présent, SNCF Mobilités a pu proposer des services rentables. Que  
87 fait SNCF Mobilités ? Il propose des connexions essentiellement autour de Paris entre les bassins de vie les plus  
88 peuplés en France, et sur le modèle des réseaux aériens. Vous remarquerez que toutes les transversales en général,  
89 excepté le Rhin – Rhône, relèvent des TET (Train d'Équilibre du Territoire).

90 Au regard de ces deux conditions qui ont fait le succès du TGV, on peut voir à l'écran la variation des trafics TGV en  
91 termes de progression d'une année sur l'autre comparée au PIB :

- 92 - Jusque dans les années 2010, il n'y avait pas de problème puisqu'on était chaque fois sur une tendance  
93 avec des trafics progressant plus vite que le PIB, c'est-à-dire que les personnes s'enrichissent et  
94 consomment de la vitesse. Néanmoins, à partir de 2010, le PIB progresse plus vite que les trafics TGV. En  
95 réalité, le PIB ne progresse pas véritablement puisqu'on a une croissance plutôt atone depuis 2010. Qu'est  
96 ce que cela provoque ? Une croissance atone entraîne moins d'enrichissement de la part de la population  
97 et donc une certaine stagnation des trafics, avec un nouveau paradigme de plus en plus prégnant qui est  
98 peut-être l'idée de voyager moins vite moins cher. Ce paradigme qui n'est pas récent et qui jusqu'à présent  
99 ne pouvait pas véritablement prendre toute sa dimension, depuis 2010, le peut. Il le peut grâce à l'évolution  
100 numérique qui permet à BlaBlaCar de proposer une offre compétitive, mais aussi grâce à la libéralisation  
101 des autocars. Ceci fait que des jeunes, qui pourraient s'enrichir et se dire : « Je vais basculer sur le TGV »,  
102 peuvent aussi retarder le moment de la bascule en se reportant sur ce type de mode qui propose une  
103 mobilité somme toute relativement attractive, mais moins chère. Ils sont prêts à perdre du temps pour



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

voyager, ce qui n'allait pas forcément de soi avant l'arrivée de ces nouvelles mobilités. Donc, le premier point : un service grande vitesse qui vendait des gains de temps se retrouve aujourd'hui un peu remis en cause, ce qui remet en cause le cœur même de son modèle économique.

- Le deuxième point. Côté SNCF Mobilités, la marge opérationnelle n'a cessé de se dégrader depuis 2007, c'est-à-dire que la rentabilité des TGV a tendance à baisser, notamment sous l'effet de l'accroissement du poids des redevances d'accès pour les TGV. Cet accroissement des redevances d'accès est principalement dû à un principe de couverture des coûts complets admis par l'État, et dont le principe est de dire que chaque train doit payer l'ensemble des coûts de l'infrastructure induits pour une circulation. Face à cela, l'Etat réduit ses dotations, ce qui amène à une augmentation des redevances d'accès de + 51 % entre 2007 et 2015 et à une baisse des dotations de l'Etat de 21 %. On peut également parler d'inflation ferroviaire en voyant sur le graphique l'inflation réelle (+ 10 %), et les redevances d'accès qui se sont accrues bien au-delà de ces 10 % qui, certes, sont dus à une baisse de dotation de l'État, mais pas seulement puisqu'elles sont aussi dues à une volonté du réseau de renouveler et de moderniser ses infrastructures. Souvent, les travaux se font de nuit, ce qui provoque des surcoûts, mais certaines mauvaises langues vous diront aussi que c'est dû à un déficit de productivité dans la maintenance et ses opérations de renouvellement.
- Le troisième point. Là, je suis donc plutôt gestionnaire du réseau. Le programme LGV est fortement critiqué, puisqu'il est accusé d'avoir absorbé une grande partie des fonds qui auraient pu être mis à disposition du réseau classique, c'est-à-dire le réseau qui procure de la vitesse à moins de 250/300 km/h et qui aurait permis à ce réseau de se renouveler. En effet, les rapports d'audit réalisés par l'école polytechnique fédérale de Lausanne en 2005 et en 2012 nous rappellent que 10 à 20 % des voies UIC (Union Internationale des Chemins de fer), donc des lignes fortement fréquentées, mais qui ne sont pas à grande vitesse, sont hors d'âge. 10 à 20 % ont une moyenne de vie de 60 à 70 ans, alors même que la limite serait a priori de 20 à 50 ans. Une partie nécessite donc de manière impérative des investissements. De même, 5 000 km de caténaires ont atteint leur durée de vie, et je pense que les Parisiens sont au courant de cette problématique en Ile-de-France. Donc, des insuffisances existent sur le réseau classique et le programme LGV aurait empêché ces investissements. On sait bien que c'est en partie dû à des choix politiques, et le schéma national d'infrastructure de transport de 2011 nous rappelle l'importance de ces choix politiques pour mettre le curseur sur le développement du réseau ou le renouvellement du réseau. Le schéma national, en 2011, nous promettait 245 milliards d'euros d'investissement sur le réseau d'ici 2030, dont 60 % pour le ferroviaire. Parmi ces 60 % pour le ferroviaire, 60 % (106 milliards) étaient alloués au développement du réseau, donc la création de nouvelles lignes, et le reste au renouvellement. Puis un changement de politique est survenu, et la crise de la dette publique. La commission Mobilités, à laquelle j'ai eu le plaisir d'assister en 2013, fixe la limite d'investissement d'ici 2030 à 30 milliards d'euros dans son meilleur scénario. Donc, on passe de 245 à 30 milliards, dont 24 milliards pour le ferroviaire. C'est intéressant, car plus de 50 % des crédits sont orientés non pas vers le développement, comme précédemment, du réseau, mais vers l'amélioration de l'existant. On a donc bien là un choix politique qui s'est opéré pour renouveler l'existant au lieu de continuer à investir dans l'expansion du réseau.
- Le dernier point est une critique forte de la part de la Cour des comptes en 2014. J'ai pris deux exemples pour l'illustrer. La Cour des comptes nous dit : « Le modèle d'expansion du réseau TGV est au-delà de sa pertinence ». Que cela veut-il dire ? Premier point : la LGV Perpignan – Figueres a ouvert en 2012 avec du retard, et le concessionnaire est en faillite. Pourquoi ? Parce que, d'une part, il y avait du retard dans les travaux, mais surtout parce que les trafics n'étaient pas au rendez-vous. Pourquoi n'étaient-ils pas au rendez-vous ? Parce que le temps de trajet entre Paris et Barcelone reste de 6 heures 30. On fait une LGV, mais avec des temps de parcours et un prix au déplacement tels, qu'on se demande comment rivaliser avec EasyJet qui propose du Barcelone – Lyon à 25 euros. Le deuxième point est la future LGV Poitiers – Limoges. Un problème de masse entre les deux villes existe puisque ces deux villes de province sont relativement restreintes en termes de bassin de vie, donc la question est la suivante. Y a-t-il une demande suffisante pour garantir des trafics et, surtout, je le rappelle, un service commercial de la part de la SNCF ? Je rappelle que quand on parle de TGV, nous ne sommes pas sur des services subventionnés. Donc, une question se pose ici, car l'on peut aller au-delà, mais dans ce cas, à quand des TET, des trains d'équilibre du territoire, à grande vitesse entre les différentes régions et entre les différents points du territoire ? C'est une question de finances et de choix politiques.

Pour conclure, je voudrais insister sur un premier point. La SNCF est un service commercial indépendant qui ne dépend pas forcément du politique, et si je fais le lien avec le projet sur lequel l'on va débattre maintenant :

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- On ne peut pas garantir l'avenir des gares intermédiaires au regard de cette indépendance ; on est sur une logique de marché commercial.
- La stratégie de Mobilités repose sur l'organisation *hub* autour de Paris, donc la question des transversales se pose aussi tant que l'on est sur des enjeux commerciaux a priori liés au marché.
- Il semblerait qu'on ait une nouvelle approche des gains de temps, qui ont tendance à se développer, avec la problématique de la fiabilité des temps de parcours, le confort, la connectivité et aussi l'aspect social qu'on peut tirer du covoiturage. Le laboratoire, LAET, des études sont en cours pour déterminer l'impact social sur le choix modal : le temps pour les jeunes ; préfèrent-ils prendre BlaBlaCar plutôt que le train ? Puisqu'on est à Lyon, je rappelle que la commission Mobilité 21 a mis le curseur du côté de l'amélioration de l'existant et, pour chaque train passant à Lyon, c'est en moyenne deux minutes de temps perdu, avec toutes les répercussions que cela peut avoir en termes de capacité et en termes de retards sur le reste du réseau. Voilà pour finir sur cette priorité des investissements.

La dernière *slide* montre cette notion de service commercial de la SNCF. On voit que Ouigo propose la grande vitesse avec une nouvelle méthode de production. Dans cette nouvelle méthode de production, SNCF Mobilités travail sur une organisation *hub* autour de Marne-la-Vallée. Donc, pour l'instant, des transversales n'existent pas, et l'on peut voir qu'il est même prévu pour Ouigo d'étendre le service jusqu'à Lille, Rennes et Nantes. On est bien là sur un territoire d'expérimentation pour SNCF Mobilités, mais qui pourrait devenir une réalité demain. Il y a également Izy Trains entre Paris et Bruxelles où l'on a du confort, mais sans la vitesse puisqu'on passe par une ligne classique pour réduire la charge liée aux redevances sur la ligne rapide entre Paris et Bruxelles.

Je vous remercie pour votre attention.

### Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP

Merci beaucoup, Monsieur LAROCHE, de cette présentation, cette photographie de l'état des enjeux du trafic TGV à l'échelle nationale. Le moment est venu de voir comment le projet de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique s'insère dans cette situation-là, notamment via la présentation du raccordement qui vise à relier la ligne Nevers – Chagny à la ligne à grande vitesse Lyon – Paris qui devrait permettre, dans l'optique du maître d'ouvrage, de faire circuler des trains entre Strasbourg et Dijon. Je cède la parole à Monsieur MAZZUCHELLI. Trois personnes vont s'enchaîner pour la présentation. N'hésitez pas à me regarder de temps en temps, car vous n'avez pas le compteur devant vous, donc je vous ferai signe pour vous indiquer le temps restant.

Avant de commencer votre présentation, je voudrais savoir si des questions de compréhension de la présentation entendue viendraient de la salle ou d'Internet. En effet, Isabelle BARTHE nous rendra compte le long du débat des questions qui émergeront sur le Net. Lors de la dernière conférence-débat, nous avons eu plusieurs contributions en ligne qui ont été versées en direct dans le débat. Nous serons donc interrompus de temps en temps par les questions sur le Net. S'il n'y a pas de question dans la salle, je propose à Monsieur MAZZUCHELLI, le maître d'ouvrage, de commencer sa présentation.

### Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau

Merci. Cette présentation va se dérouler selon six chapitres :

- D'abord, un rappel du périmètre de l'opération.
- Puis, les enjeux et les aménagements.
- Ensuite, nous regarderons en détail les liaisons voyageurs longue distance ;
- La question de l'exploitation de la ligne à grande vitesse Paris – Sud-Est ;
- Un point sur l'évaluation socioéconomique.
- Le calendrier.

D'abord, le périmètre de l'opération. Qu'est VFCEA ? C'est la modernisation de la ligne existante de 160 km entre Nevers dans la Nièvre et Chagny en Saône-et-Loire. Ensuite, c'est la réalisation d'un raccordement de la ligne Nevers – Chagny à la ligne à grande vitesse Paris – Sud-Est en gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV, puis la création d'une halte d'interconnexion TGV/TER (Train Express Régional) en gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV. À l'écran, l'on voit la position de cette halte qui sera située juste en face la gare TGV actuelle.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

205 Sur les enjeux et les aménagements, d'abord les fonctionnalités et les enjeux du projet. Pour les déplacements  
206 régionaux et interrégionaux de voyageurs : permettre des relations ferroviaires plus confortables et moins polluantes  
207 de bout en bout entre Tours et Dijon, ce qui sous-entend d'électrifier la ligne, de traiter les ouvrages existants et les  
208 passages à niveau, et l'installation d'un système de télécommunication moderne appelé GSM-R (Global System for  
209 Mobile communications - Railways). C'est relier le territoire au réseau à grande vitesse par des correspondances  
210 TER-TGV avec la création de la halte TER-TGV, et la réalisation du raccordement entre la ligne existante et la gare  
211 TGV. Pour les liaisons voyageurs de grande distance, c'est faire évoluer la desserte des gares de l'axe Rhin – Rhône  
212 réalisée par les TGV reliant Strasbourg à Lyon, et permettre l'évolution des trajets Nantes – Tours – Lyon. Cette  
213 dernière est une fonctionnalité un peu optionnelle. En effet, nous avons étudié la faisabilité technique d'un  
214 raccordement dédié à ce trajet, pour autant celui-ci n'étant pas avéré, il n'a pas été pris en compte dans nos études  
215 de trafic. Donc, pour ce faire sur cette fonctionnalité, il va falloir électrifier, traiter les ouvrages et passages à niveau,  
216 installer le GSM-R et réaliser le raccordement.

217 Un point sur la fonctionnalité transport de marchandises. VFCEA permettrait de proposer aux transporteurs une  
218 transversale complète électrifiée reliant les grands corridors nord-sud. On voit sur la carte les corridors de transport de  
219 marchandises qui ceinturent VFCEA. L'intérêt est de pouvoir les relier en électrifiant l'axe complet. Cela permettra  
220 d'offrir une alternative au passage actuel des convois par l'Ile-de-France, qui est largement saturé. Cela permettra  
221 aussi de répondre à des besoins de transport de marchandises entre la façade atlantique, notamment par les grands  
222 ports de Nantes, Saint-Nazaire et de La Rochelle par qui transitent beaucoup de marchandises, et les axes Saône,  
223 Rhône et Rhin. Et, il ne faut pas oublier que cela contribuera au report modal de la route vers le rail et à réduire les  
224 émissions polluantes. En termes d'aménagement, on retrouve l'électrification, le traitement des ouvrages pour les  
225 mettre au gabarit transport international, le traitement des passages à niveau et l'installation du système GSM-R.

226 Une synthèse des enjeux sur les liaisons voyageurs longue distance issue du dossier du maître d'ouvrage est  
227 disponible à tous. Elle fait apparaître les évaluations de trafic émergées de nos études. D'abord, pour la fonctionnalité  
228 centre de la France vers Lyon : améliorer les relations de cette région par TER entre Tours et la gare du Creusot, et  
229 permettre des correspondances intéressantes au Creusot-Montceau-Montchanin TGV avec la réalisation de cette  
230 gare d'interconnexion. Cela permettrait donc des gains de temps de parcours de l'ordre de 15 à 30 minutes. On a  
231 évalué le potentiel de trafic voyageurs supplémentaires de l'ordre de 23 600 voyageurs par an. La deuxième étude  
232 traite de l'évolution de la desserte de l'axe Rhin – Rhône par l'insertion de TGV. Trois TGV Rhin – Rhône Strasbourg  
233 – Lyon ont été pris en compte dans nos études de trafic, et ce potentiel de trafic représente environ 50 000 voyageurs  
234 supplémentaires par an.

235 Quels sont les atouts, les opportunités et les faiblesses de cette interconnexion et de cet enjeu sur les longues  
236 distances ? D'abord, concernant les atouts, VFCEA est l'une des rares transversales Est – Ouest en France en  
237 termes de ferroviaire. Elle est connectée sur plusieurs liaisons nord-sud et des itinéraires de TGV, c'est donc  
238 intéressant. On a une proximité immédiate entre la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV actuelle et la ligne  
239 classique Nevers – Chagny, donc le raccordement est assez aisé à faire. Cela permettrait d'améliorer la desserte  
240 multimodale de la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV et un positionnement sur le corridor de déplacement  
241 Rhin – Rhône. En termes d'opportunité, le projet peut être considéré comme complémentaire à la deuxième phase de  
242 la branche Est de la LGV Rhin – Rhône. Et, c'est un projet qui permettrait un débouché Sud aux TGV province –  
243 province qui ne passent pas par Paris et qui utilisent aujourd'hui Paris – Lyon – Marseille. En termes de faiblesse et  
244 de contraintes : une zone de chalandise de la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV peu dense ; des  
245 contraintes horaires dans la plaine d'Alsace ; le nœud ferroviaire lyonnais ; la limite de la capacité de la LGV Paris –  
246 Sud-Est.

247 Quels sont les principaux aménagements techniques nécessaires pour assurer ces fonctionnalités ? Sur la ligne  
248 existante : l'électrification 25 000 volts qui représente un montant d'un peu plus de 200 millions d'euros ; l'installation  
249 du système GSM-R qui représente 13 millions d'euros ; la mise au gabarit des ouvrages qui représente 28 millions  
250 d'euros ; le traitement des différents passages à niveau qui représente 19 millions d'euros. Concernant les  
251 aménagements pour le raccordement et la halte d'interconnexion, plusieurs variantes de raccordement et de halte ont  
252 été étudiées. À l'écran, on voit la variante de raccordement court avec une halte de passage et, en dessous, un  
253 raccordement long avec une halte de passage. Les estimations varient, suivant le cas de figure, de 279 millions  
254 d'euros à 332 millions d'euros. On peut voir le fonctionnement de ce raccordement : un TER arrive de Nevers ; il  
255 s'arrête à la halte d'interconnexion ; le TGV Paris – Lyon repart ; le TER repart et il rejoint la ligne classique.  
256 Concernant le TGV Rhin – Rhône Strasbourg – Lyon, il s'insérerait sur la LN1 (Ligne Nouvelle 1 LGV Sud-Est Paris –  
257 Lyon) directement par ce raccordement. Pour le trafic de marchandises, il n'y a pas de changement puisque les trains  
258 circulent toujours sur le même tracé. Une animation explique le principe de ces mêmes raccordements avec une halte



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

259 en impasse : le TER Nevers – Dijon arrive à la halte ; il s'arrête ; il y a le TGV Paris – Lyon, puis l'échange ; tout le  
260 monde repart. La grande différence consiste dans le fait que les flux TER et TGV sont dissociés. Pour le fret, il n'y a  
261 pas de changement.

262 Voilà pour cette première partie de présentation. Je vais laisser la parole à Sylvain pour traiter du chapitre suivant.

263 **Sylvain CAILLOT, chargé de mission Projets et Territoires, SNCF Réseau**

264 Bonsoir. Sylvain CAILLOT. Je vais revenir sur les enseignements des études de trafic en particulier, et sur les liaisons  
265 voyageurs longue distance, avec deux grandes catégories : ce qui vient de l'ouest du raccordement et ce qui vient de  
266 l'est.

267 Je commence par la catégorie Nantes –Tours – Lyon pour laquelle des services Tours – Lyon existent déjà. Avec le  
268 raccordement au droit du Creusot, on pourrait imaginer un nouvel itinéraire. Au début, dans l'esprit de certains, c'était  
269 vu comme un itinéraire potentiel pour des TGV qui iraient de Nantes jusqu'à Lyon en passant par là. Dans l'analyse  
270 de trafic, on voit que dans la région de Nantes et de Tours, les clients auraient peu d'intérêt à prendre ces trains pour  
271 aller de Nantes ou Tours vers Lyon. En effet, un itinéraire existe déjà par l'Île-de-France, plus long en distance, mais  
272 plus court en temps, donc cette partie du marché resterait sur ces trains existants. Une autre partie du trafic est la  
273 région Auvergne-Rhône-Alpes qui continuera à être desservie par des TER et des TET Intercités. Donc, la vraie  
274 clientèle de ce service potentiel serait surtout Bourges vers Lyon ou Nevers vers Lyon, ce qui ne ferait pas une masse  
275 suffisante pour remplir des TGV de manière satisfaisante. Par contre, dans le cadre de l'étude, les chiffres ont montré  
276 un réel intérêt pour cette même clientèle pour la fonctionnalité de la correspondance de TER-TGV avec la halte TER  
277 au droit de la gare du Creusot TGV. En effet, en sachant qu'un Paris – Lyon s'arrête au Creusot toutes les deux  
278 heures, si l'on organisait une correspondance entre ce TGV et un TER partant de Tours vers Dijon ou partant de  
279 Nevers vers Dijon, la clientèle pourrait changer de train et gagnerait du temps dans la liaison Bourges – Nevers vers  
280 Lyon.

281 Je poursuis avec ce qui vient de l'est, en particulier toute la famille des trains Rhin – Rhône. L'effet potentiel du projet,  
282 avec le raccordement de la ligne Nevers – Dijon à la LGV sud-est, serait d'envisager un nouvel itinéraire pour les TGV  
283 allant de Dijon à Lyon au sud de Chagny. Au lieu de rester sur la PLM (Paris – Lyon – Marseille) comme ils le font  
284 aujourd'hui, ils pourraient aller jusqu'au Creusot et, au Creusot, passer sur la ligne à grande vitesse en direction de  
285 Lyon. Ce nouvel itinéraire comparé à celui sur le PLM permet un temps de parcours théorique d'environ 8 minutes.  
286 Sur le temps de parcours théorique, je précise que c'est un temps de parcours qui considère que les trains sont seuls  
287 sur la voie. En réalité, il est rarement réalisé puisque d'autres trains sont sur la voie, donc des questions  
288 d'organisation des circulations se posent. C'est un temps de parcours qui ne peut être confirmé qu'en fonction des  
289 contraintes d'exploitation.

290 Quels trains pourraient utiliser ce nouveau raccordement ? On peut voir ceux qui circulent dans le secteur, avec deux  
291 grandes catégories :

- 292 - Les liaisons Rhin – Rhône et quelques liaisons complémentaires de Dijon ou de la Lorraine vers Lyon et  
293 vers le sud. Parmi les liaisons Rhin – Rhône, il y en a une un peu particulière qui passe par la ligne du  
294 Revermont pour desservir Lons-le-Saunier en particulier, et qui n'a donc aucune chance de passer sur le  
295 raccordement puisqu'elle ne passe pas sur la PLM aujourd'hui. Dans les contraintes d'exploitation, dans  
296 l'organisation des circulations sur cette liaison Rhin – Rhône en particulier, on a déjà beaucoup de  
297 contraintes. On a des contraintes au niveau des nœuds (le nœud de Strasbourg, celui de Dijon et celui de  
298 Lyon) et au niveau des lignes, en particulier dans la plaine d'Alsace et sur la PLM existante ou la LGV Sud-  
299 Est si l'on change d'itinéraire. En particulier, le changement d'itinéraire pose de nouvelles questions  
300 d'organisation des trains puisque cela suppose de changer de point d'entrée dans le nœud de Lyon, ce qui  
301 est aussi une question nouvelle. Donc, en faisant l'analyse, il est apparu que quatre TGV Strasbourg – Lyon  
302 pourraient changer d'itinéraire en tenant compte de toutes les contraintes d'insertion horaire.
- 303 - Deux autres catégories : un train qu'on appelle « bolide » parce qu'il ne marque que deux arrêts, et trois  
304 « caboteurs » parce qu'ils marquent quatre à cinq arrêts. Je dois aussi préciser maintenant que, par rapport  
305 à la diapositive que j'ai présentée au début avec la desserte actuelle, l'exercice réalisé en analyse horaire  
306 prend en compte une situation de référence, donc ce n'est pas exactement les situations telles qu'on les  
307 connaît aujourd'hui, mais les situations telles qu'elles pourraient être ajustées d'ici l'horizon de réalisation du  
308 projet parce que le contexte peut changer. En effet, de nouvelles offres de TER ou des investissements sur  
309 l'infrastructure pourraient être mise en place, donc l'on ne peut pas comparer le projet à la situation  
310 existante, sinon l'on ne saurait plus ce qui tient du projet proprement dit et ce qui tient de l'évolution du



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

311 contexte. On est donc obligé de passer par une étape intermédiaire qui est une situation de référence. La  
312 diapositive montre les trains qui changeraient potentiellement d'itinéraire en situation de référence et la  
313 desserte qu'on avait imaginée. Si je change d'itinéraire, quel effet cela produirait-il pour ces trains ? On  
314 commence par le bolide. Le bolide ne changerait pas de desserte. L'examen des contraintes horaires  
315 montre qu'au final, ils prennent assez peu de temps à changer d'itinéraire, de l'ordre de deux minutes, ce  
316 qui aurait peu d'effet sur l'attractivité pour les voyageurs. Il y aurait donc peu d'intérêt pour un opérateur  
317 ferroviaire de changer l'itinéraire pour un itinéraire qui lui coûterait sans doute plus cher en péage sans lui  
318 apporter de clients en plus. Donc, dans le cadre de l'analyse trafic, on a retenu comme hypothèse que ce  
319 train-là ne prendrait pas l'itinéraire même s'il en avait la possibilité, donc il n'a pas été retenu dans les  
320 hypothèses trafic.

321 Pour deux trains caboteurs, l'effet principal serait de leur permettre un arrêt à Dijon. Du fait du changement  
322 d'itinéraire, ils ne peuvent plus desservir Chalon ou Mâcon, mais cet arrêt complémentaire à Dijon, étant  
323 donné le poids démographique de Dijon, est intéressant en termes de clientèle potentielle, donc de  
324 remplissage des trains. A priori, il est donc intéressant de retenir l'hypothèse de changement d'itinéraire  
325 pour ces deux trains-là ; c'est en tout cas ce qui a été retenu dans le cadre des études de trafic pour estimer  
326 l'effet potentiel du projet.

327 Pour le troisième caboteur, l'effet est plus complexe. En effet, il y a peu de changement de desserte, sauf  
328 peut-être une suppression d'un arrêt à Chalon. Quelques effets existent sur les temps de parcours qui  
329 varient de quatre à huit minutes en fonction des liaisons. Donc, dans les études de trafic, on a retenu que ce  
330 train changeait d'itinéraire.

331 La diapositive montre les effets du projet sur la desserte Rhin – Rhône tel qu'elle est imaginée à l'horizon du projet. La  
332 somme des effets sur ces différents trains pourrait augmenter le nombre de voyages de l'ordre de 50 000 par an, ce  
333 qui peut se traduire par 20 à 40 voyageurs de plus dans chacun des types de ces trois TGV.

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

335 Avant de passer à la présentation suivante, je crois qu'il y a des questions.

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

337 J'ai une question qui pourrait tout à fait faire suite à cette présentation et qui s'adresse sans doute à vous, Monsieur  
338 CAILLOT. C'est une question du président de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des  
339 Transports) Bourgogne, Monsieur Cédric JOURNEAU. C'est une double question. Il questionne l'intérêt pour les  
340 usagers de ce projet, notamment du raccordement au Creusot, pour les liaisons vers Lyon puisqu'il dit que ce projet  
341 entraîne une rupture de charge contrairement aux TET et aux TER qui circulent actuellement. Par ailleurs, il  
342 questionne le transfert des liaisons TGV Strasbourg – Lyon sur la LN1 au détriment de la ligne du Revermont et des  
343 gares de Chalon et de Mâcon, qui sont aujourd'hui desservies par trois allers-retours quotidiens à destination du sud  
344 de la France. Monsieur JOURNEAU nous dit : « Je rappelle que les ruptures de charge sont considérées comme  
345 néfastes pour les usagers. Comment l'exploitant SNCF ou les futurs exploitants dans le cadre de l'ouverture à la  
346 concurrence des TGV en 2019 envisagent-ils l'avenir de ces liaisons actuelles donnant entière satisfaction aux  
347 usagers régionaux ? » Vous avez partiellement répondu, mais en vous plaçant du point de vue de l'opérateur. Il serait  
348 intéressant de voir comment vous répondez aux interrogations des usagers au niveau régional.

349 **Sylvain CAILLOT, chargé de mission Projets et Territoires, SNCF Réseau**

350 Il y a deux questions. Je n'ai pas pu les noter. L'une concerne Nevers vers Lyon.

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

352 Oui, avec la rupture de charge occasionnée par la gare de correspondance. D'autre part, le transfert d'une partie du  
353 trafic dans le cadre de l'insertion, que vous avez très bien démontrée à l'instant, des TGV Lyon – Strasbourg sur la  
354 LN1.

355 **Sylvain CAILLOT, chargé de mission Projets et Territoires, SNCF Réseau**

356 Je vais reprendre les diapositives de la présentation principale. On va commencer par la partie Nantes – Lyon. L'idée  
357 du projet, donc la proposition au final après les études de trafic, est d'avoir constaté que l'intérêt pour les liaisons  
358 Bourges – Nevers vers Lyon est une correspondance avec des trains TER qui existent déjà, avec des TGV qui  
359 existent déjà. Donc, ce n'est pas déshabiller Paul pour habiller Pierre. On est vraiment dans de l'utilisation de services  
360 déjà existants pour un service complémentaire. Si ce service de correspondance était mis en place, cela aurait peu de



# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

361 chance de perturber les autres services qui ont aussi leur pertinence avec des dessertes complémentaires. Cela sera  
362 peut-être à confirmer dans des études plus fines, mais il n'y a pas forcément de transfert de l'un à l'autre. Cela peut  
363 être une offre complémentaire, de la fréquence supplémentaire. Là aussi, il pourrait y avoir un effet de cumul de  
364 différents services ferroviaires qui s'étalent dans la journée et facilitent le report modal. En effet, le problème est  
365 parfois qu'on peut partir à la bonne heure, mais que l'on ne peut pas rentrer et que l'on préfère prendre sa voiture.  
366 Avec ce service-là, on aurait peut-être une offre complémentaire et pas concurrente.

367 La deuxième question concernait le Rhin – Rhône.

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

369 C'est surtout la question de l'impact sur les gares de Chalon et de Mâcon.

370 **Sylvain CAILLOT, chargé de mission Projets et Territoires, SNCF Réseau**

371 Sur le plan socioéconomique global, le calcul a montré que la desserte de Dijon, avec le poids de Dijon et la desserte  
372 actuelle de Dijon et le poids de Chalon et Mâcon et leur desserte actuelle par ailleurs, fait que le transfert du TGV est  
373 globalement intéressant ; le calcul le montre avec 50 000 voyageurs constatés. Il faut aussi avoir à l'esprit que Chalon  
374 et Mâcon sont assez bien desservis en direction de Lyon et de Dijon, puisqu'ils sont sur l'axe PLM qui bénéficie d'une  
375 assez grande fréquence de liaisons, qui sont un peu moins rapides qu'avec du TGV, mais suffisamment fréquentes  
376 pour assurer ce type de liaison. En tout cas, le calcul montre que le bilan est positif du point de vue de l'attractivité  
377 voyageurs.

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

379 Monsieur CAILLOT, pour que ce soit clair pour le public, pourriez-vous répéter combien de TGV Strasbourg – Lyon  
380 s'arrêtent actuellement à Mâcon et à Chalon, concernés par ces arrêts ? Et combien marqueraient ces arrêts  
381 effectivement ? Donc, combien en perd-on ?

382 **Sylvain CAILLOT, chargé de mission Projets et Territoires, SNCF Réseau**

383 Il faut revenir à la diapositive de la desserte actuelle. Il faut être prudent, parce que la comparaison de la situation de  
384 référence avec la situation de projet n'est peut-être pas à 100 % fiable sur le nombre d'arrêts à Chalon en situation de  
385 référence. Sur ces trains-là, on peut peut-être recréer un arrêt à Chalon sur un autre train qui ne change pas  
386 d'itinéraire. On est sans doute de l'ordre d'une suppression à Chalon et une suppression à Mâcon pour deux créations  
387 à Dijon au total. L'étude dit « trois » ; cela peut être deux ou un peu moins, mais c'est l'ordre de grandeur. Puisqu'on  
388 ne circule plus sur la PLM, cela rend moins possibles les arrêts à Chalon et à Mâcon ; c'est physique. Globalement,  
389 c'est du « un pour un » : une perte de desserte sur la PLM pour une création à Dijon.

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

391 Merci. Maintenant, Monsieur Didier ROBLES.

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

393 Je voulais juste préciser que les internautes peuvent réagir en ligne par rapport aux explications qui viennent d'être  
394 données. Éventuellement, Monsieur JOURNEAU, si vous êtes en ligne, vous pouvez préciser si la réponse qui vient  
395 de vous être apportée correspond à la question que vous avez posée dans son intégralité. Merci.

396 **Didier ROBLES, directeur de projets, SNCF Réseau**

397 On a commencé à parler de la LN1 qui est la ligne à grande vitesse Paris – Lyon. Je vais faire un petit focus sur cette  
398 ligne et ses particularités en termes d'exploitation, et voir comment l'on a pu examiner la faisabilité d'insertion de  
399 trains supplémentaires dans une ligne qui est déjà bien circulée. Quelques mots pour rappeler l'importance de la ligne  
400 qui est l'épine dorsale du réseau à grande vitesse. La carte qui illustre les circulations en nombre de trains montre que  
401 la ligne Paris – Lyon est la plus chargée du réseau français, et d'ailleurs du réseau européen. En termes de  
402 voyageurs, c'est environ 42,5 millions de voyageurs par an en 2015. Sur la section la plus chargée, donc entre Paris  
403 et Pacy, il y a une première bifurcation qui permet de desservir Dijon et l'on a 250 trains par jour un jour ouvrable  
404 normal, et cela peut aller jusqu'à plus de 300 trains lorsqu'il y a de grosses pointes. Le système de signalisation actuel  
405 permet de faire passer 12 ou 13 trains par heure et par sens sur la voie. Cette capacité est déjà atteinte le vendredi  
406 soir pendant trois heures au départ de Paris, et en semaine l'on est proche d'une saturation, mais il reste un ou deux  
407 sillons disponibles en pointe. En dehors de la pointe, la ligne est aussi utilisée avec un nombre de trains différent  
408 selon les heures.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

409 On peut croire que c'est un tuyau et il est vrai que c'est un tuyau, mais qui a beaucoup d'entrées et de sorties comme  
410 en témoigne la grande diversité de circulations qui empruntent cette ligne. En effet, des circulations nationales ou  
411 européennes utilisent la ligne en amont ou en aval de leur itinéraire pour desservir une grande partie du territoire  
412 national et des métropoles européennes. Les trains utilisent la ligne à un moment donné, puis la quittent pour aller  
413 directement dans les villes en utilisant en grande partie le réseau classique pour les desservir. Donc, c'est un tuyau  
414 avec des trains qui passent assez fréquemment pour aller au plus loin et irriguer le territoire. En même temps, c'est un  
415 tuyau qui a des entrées et des sorties pour permettre cette irrigation assez importante et dense du territoire national et  
416 aussi en partie européen.

417 Le plus gros du trafic est fait de radiales, avec des trains qui partent de Paris pour aller en direction des autres  
418 grandes villes, métropoles et agglomération françaises, voire européennes. C'est 76 % du trafic voyageurs en 2015.  
419 L'autre partie du trafic est constituée de trains qui ne passent pas par Paris, ce qu'on appelle province – province, ce  
420 qui est un peu péjoratif. Ces trains ne rentrent pas dans Paris, mais la contournent. Ils permettent de mettre en  
421 relation les grandes régions françaises entre elles, ainsi que des métropoles européennes avec d'autres régions  
422 françaises. Par exemple, un Bruxelles – Marseille ne passera pas par Paris et relie Lille, Lyon et Marseille. C'est  
423 l'autre partie du trafic, qui représente 24 % en 2015. Il est en croissance et croît plus vite que les trafics au départ de  
424 Paris.

425 En termes d'exploitation, il est intéressant de voir le nombre de circulations, leur diversité et leur ampleur, rendus  
426 possibles par les bifurcations, donc les entrées et les sorties qui connectent cette ligne à grande vitesse au reste du  
427 réseau. On voit que la ligne est complètement interdépendante avec le reste du réseau ; elle interagit avec le reste du  
428 réseau et réciproquement. De plus, elle est singulière par rapport aux lignes construites ensuite. C'est la ligne la plus  
429 ancienne ; elle a été conçue à la fin des années 70 et a été mise en service en 81. Elle a des caractéristiques  
430 particulières, puisqu'elle n'a pas de tunnel, mis à part en région parisienne où de nouvelles voies ont été mises en  
431 service il y a quelques années. Elle a donc un profil très chahuté avec des déclivités assez fortes tout au long de la  
432 ligne, des sections avec des vitesses différentes parfois à 270 km/h comme à l'origine et qui sont restées à 270 km/h,  
433 puis des portions qui ont été relevées à 300 km/h. C'est cette hétérogénéité technique face à une grande densité de  
434 circulation qui fait qu'on est sur un système assez fragile à l'exploitation complexe. Un élément important du constat  
435 aujourd'hui est le fait qu'elle a moins de régularité que les autres lignes à grande vitesse. Cela vient en grande partie  
436 du réseau classique, puisque les trains qui doivent rentrer sur la ligne, lorsqu'ils prennent du retard sur le réseau  
437 classique, ont des conséquences sur les autres trains circulant sur la ligne. Cet effet de cascade induit une régularité  
438 plus fragile, donc l'irrégularité est plus forte compte tenu aussi des risques de retard sur le réseau classique.

439 Pour l'infrastructure, c'est un axe stratégique essentiel dans le fonctionnement du réseau. La responsabilité du  
440 gestionnaire d'infrastructure est de préparer la ligne face aux enjeux de moyen et de plus long terme ; c'est interroger  
441 sur la croissance des trafics. Aujourd'hui, nos études de prévision de trafic montrent que la croissance va continuer,  
442 puisqu'elle s'est poursuivie tout au long de la ligne. On tient à votre disposition l'évolution des trafics depuis  
443 l'ouverture. Sur ce corridor national et européen Nord – Sud, on est sur des marchés de déplacements extrêmement  
444 dynamiques. Nos études, qui prennent en compte l'émergence des mobilités alternatives évoquées par Monsieur  
445 LAROCHE, montrent que la croissance se poursuit à un rythme plus faible qu'auparavant, mais qu'il se poursuit  
446 quand même. En effet, il existe aujourd'hui une concurrence des modes alternatifs et le mode ferroviaire est moins  
447 attractif pour une partie de la population.

- 448 - Donc, la croissance, mais ce qu'on cherche à anticiper est l'ouverture à partir de 2019 du marché des  
449 transports nationaux à la concurrence ; c'est la décision prise dans le cadre du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire de  
450 parachever la réforme européenne du transport ferroviaire. Puisqu'on a deux grands marchés porteurs et  
451 très dynamiques sur cet axe-là (Paris – Lyon et Paris – Marseille), nous estimons que cela devrait  
452 intéresser la concurrence qui se positionnerait sur ces marchés en demandant des créneaux de passage,  
453 ceci pour mettre en place des trains aux heures de pointe ou à d'autres heures dans la journée.
- 454 - L'autre grand défi est d'améliorer la régularité. Je ne vais pas rappeler le constat, mais il faut l'améliorer  
455 pour proposer aux entreprises qui utilisent la ligne un système plus robuste.
- 456 - Notre troisième défi est de prendre en compte les effets des travaux de régénération des voies. La ligne a  
457 été mise en service en 81, elle vieillit et l'entretien est donc aujourd'hui important. Lorsqu'on entretient les  
458 voies, on fait des travaux et l'on abaisse la vitesse en passant de 300 à 120 ou 160 km/h, ce qui fait chuter  
459 le débit. Pendant les travaux, plusieurs trains ne peuvent donc plus passer. Pour nous, cet enjeu est  
460 important maintenant, mais il le sera encore plus demain puisqu'en 2025 la ligne aura 45 ans. À ce



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

moment-là, de grosses opérations de renouvellement de certains constituants de la voie dureront de trois à sept mois par an, et nous devons trouver une solution pour éviter que le débit chute.

C'est pour cela que nous avons regardé les solutions techniques permettant de moderniser la ligne et faire face à ses besoins. Aujourd'hui, nous travaillons sur le déploiement d'une nouvelle signalisation qui s'appelle ERTMS (European Rail Traffic Management System) qui est un standard européen. Toutes les lignes récentes qui viennent d'ouvrir comme la LGV Est sont équipées de ce système, et toutes les lignes en Europe mises en service aujourd'hui le sont. Notre enjeu est de le déployer sur cette ligne existante, donc d'équiper à la fois la voie et les rames, qui sont équipées au fur et à mesure de leur renouvellement, pour avoir une gestion des espacements en temps réel. Aujourd'hui, on dépend d'une signalisation assez statique. Demain, avec ce système, les trains parleront à la voie et l'on pourra gérer un intervalle plus court entre les trains et augmenter la capacité de la ligne. Il faudra donc réaliser des investissements pour accompagner le déploiement. Cela nous permettra de passer progressivement à 14 sillons par heure, puis 15-16 sillons en fonction aussi de l'évolution des besoins. L'autre élément important sera de maintenir la capacité pendant les travaux. En effet, trois trains en moins par heure. Mais, avec ce système, l'on pourra conserver le débit de la ligne même lorsque les trains devront ralentir et circuler à 120 ou à 160 km/h. Ce système, d'après nos modélisations, montre que la ligne sera plus robuste qu'avec le système actuel.

On s'est interrogé sur l'insertion de ces trains supplémentaires au niveau du Creusot dans le cadre du raccordement qui nous réunit ce soir, donc on l'a analysé dans le contexte de croissance du trafic et avec ce nouvel environnement technique. Deux notions avant d'aborder l'analyse de la faisabilité. Je vais juste rappeler qu'en termes d'exploitation, on parle de sillon pour le ferroviaire. Pour la route, cela fonctionne différemment puisque c'est une autorégulation des véhicules sur une infrastructure qu'on met à disposition. En ferroviaire, chaque train sur une ligne dispose d'un créneau d'utilisation de cette ligne, qui est défini bien en amont et s'appelle le sillon. Donc, sillon égal créneau. L'autre élément caractéristique qui matérialise l'exploitation ferroviaire est la succession des sillons qui s'appelle un graphique de circulation ou un graphique espace-temps ; c'est lorsqu'un train va d'un point A à un point B et parcourt une certaine distance en un temps donné en fonction de sa vitesse. Les diagonales représentées sur la diapositive représentent donc la circulation des trains à une vitesse identique. Plus la diagonale est verticale, plus les trains vont vite parce qu'ils parcourent beaucoup de distance en peu de temps, et plus les diagonales sont penchées, moins le train va vite. Ce qu'on voit est un graphique dans une ligne à grande vitesse où tous les trains roulent vite et à la même vitesse. En termes de capacité, c'est juste une grille de lecture qui permet ensuite de regarder comment s'insèrent les sillons VFCEA. Lorsqu'on arrête un train (le graphique du haut), le train utilise un sillon ; il ralentit et s'arrête en gare (cela devient horizontal), puis il repart et reprend de la vitesse pour continuer sa route. On voit que pendant l'arrêt en gare, les autres trains qui ne s'arrêtent pas ne peuvent pas passer. Le graphique en dessous montre l'insertion d'un train qui rentre dans un raccordement à petite vitesse, qui démarre à ce moment-là et qui, petit à petit, accélère. Pendant son accélération, il occupe la voie et l'on ne peut pas faire passer des trains qui ne s'arrêtent pas et qui ont besoin de passer sans ralentir leur vitesse.

Appliqué à notre sujet, comment cela fonctionne-t-il aujourd'hui sur les gares existantes entre Paris et Lyon ? Le sillon bleu sur la diapositive est un train qui va desservir Le Creusot ou Mâcon. On va dire qu'on est en gare de Lyon. Donc, un Paris – Le Creusot – Lyon part avant un Paris – Dijon (le sillon jaune). Pour s'arrêter, il ralentit et perd deux minutes, puis il s'arrête en gare pendant deux minutes. Ensuite, il redémarre et met deux minutes pour atteindre la vitesse maximale pour reprendre le flux de la ligne. Pendant six minutes, il occupe donc la voie. Il doit être espacé de quatre minutes du train suivant parce qu'aujourd'hui l'espacement minimal est de quatre minutes. On peut le faire seulement parce que le train Paris – Dijon est sorti de la voie au nord du Creusot, donc à la bifurcation de Passigny. Le train Paris – Dijon a libéré la voie, donc il fait de la place à l'arrêt de ce train qui pourra s'arrêter sans trop consommer de capacité. Ce principe fonctionne aujourd'hui ; c'est une façon de ranger les trains pour permettre l'arrêt.

On a vu un arrêt. On va voir le fait d'insérer un sillon. La diapositive montre un schéma de la ligne. C'est le même principe. Le sillon est orange ; il part du Creusot. On va dire que c'est le sillon VFCEA qui a utilisé le raccordement. Il rentre sur la ligne et commence à accélérer. Il a besoin d'environ quatre minutes pour s'insérer sur la ligne. Il s'insère dans un graphique dense, avec un ensemble de circulations qui continuent à circuler à la même vitesse pour aller en aval. Pour s'insérer, c'est le même principe : il vient s'insérer à un moment où il y a plus de place, donc c'est à un moment où le Paris – Dijon est sorti aussi (la flèche verte sur la diapositive). À ce moment-là, on a plus de marge pour faire rentrer ce train, qui rentre à petite vitesse et qui, petit à petit, prend la vitesse normale. En même temps, il doit être suffisamment espacé des trains suivants. On a donc regardé les deux cas de figure :

- La situation où l'on fait rentrer un train dans une grille de 14 sillons, donc on est déjà dans la situation proposant grâce au déploiement d'ERTMS un 14<sup>e</sup> sillon par heure ; on aura donc augmenté la capacité. À plus long terme, on proposera 15 à 16 sillons. Là, les trains sont espacés de trois minutes.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- 515 - Sur la diapositive suivante, on a appliqué ce principe pour voir s'il était faisable d'insérer ces sillons lorsque  
516 les trains s'espacent à quatre minutes. Nos études montrent que c'est faisable, mais sous réserve et sous  
517 certaines conditions. La première condition est l'ordonnement des trains, c'est-à-dire quand les  
518 différentes missions de trains sont mises dans un bon ordre permettant d'avoir à un moment donné de la  
519 place pour faire rentrer le train. L'autre condition est l'aménagement des horaires des autres trains pour que  
520 ce train-là puisse rentrer et trouver sa place avec cet intervalle de quatre minutes pour respecter les règles  
521 du graphique. En l'occurrence, dans cette grille, il faut ajouter deux minutes à un Paris – Chambéry, qui ira  
522 donc un peu moins vite, pour faire de la place à ce sillon à l'heure de pointe puisqu'on est dans la situation  
523 maximale où toute la grille est utilisée.

524 L'autre sujet est celui qu'on trouve sur toutes les autres bifurcations. Une bifurcation, c'est des trains qui viennent du  
525 réseau existant et qui viennent fragiliser l'exploitation qui est déjà fragile par construction. Cela vaut pour la grille à  
526 14 sillons, et c'est encore plus vrai lorsque la grille est plus dense et que les trains s'espacent de trois minutes. Dans  
527 ce cas-là, faire rentrer des trains sur cette ligne chargée avec une hétérogénéité de circulation rend plus fragile. En  
528 termes de capacité, dans une grille plus dense, on se retrouve aussi avec de fortes contraintes capacitaires pour  
529 rentrer, plus fortes que dans la grille précédente, ce qui veut dire qu'il y aura un impact sur la capacité de faire rentrer  
530 des trains supplémentaires dans un système extrêmement dense. Cela vaut pour l'heure de pointe ; cela peut aussi  
531 valoir pour d'autres heures. Bien sûr, c'est plus facile à faire rentrer dans une heure où la ligne n'est pas beaucoup  
532 utilisée.

533 Je vous remercie.

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

535 Merci à vous. On va compléter cette présentation très claire par une autre intervention. Vous souhaitez compléter ?

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

537 Oui, je vais juste terminer les deux derniers chapitres très rapidement. Un point sur l'évaluation socioéconomique sur  
538 la base des deux hypothèses du CPER (Contrat de plan Etat-Région).

539 La première hypothèse :

- 540 - L'électrification de la section entre Montchanin et Chagny ;  
541 - La création du raccordement ;  
542 - Et l'installation du GSM-R sur l'ensemble de la ligne existante.

543 L'investissement a été évalué à 342 millions d'euros. Un certain nombre de fonctionnalités seraient permises par ces  
544 aménagements ; je ne vais pas les rappeler, on les connaît. La rentabilité socioéconomique qui ressort de cette  
545 première analyse est plutôt négative, de l'ordre de - 230 millions d'euros.

546 La deuxième hypothèse du CPER concerne :

- 547 - L'électrification complète des 160 kilomètres de la ligne existante ;  
548 - Et l'installation du GSM-R entre Nevers et Chagny.

549 Elle est évaluée à 283 millions de travaux. Donc, une fonctionnalité avec le transport de marchandises, puis le TER  
550 électrique sur toute la ligne. La rentabilité socioéconomique ressort plutôt positive, de l'ordre de 30 millions d'euros.

551 Pour rappel, le calcul sur le projet global d'un montant de 560 millions d'euros, qui permet de répondre aux  
552 fonctionnalités voyageurs et fret. La rentabilité socioéconomique reste négative à hauteur de - 118 millions d'euros.  
553 Pour rappel également, le budget VFCEA inscrit au CPER 2015-2020 est de 247,2 millions d'euros. Voilà pour ce  
554 point.

555 Très rapidement, le calendrier du projet :

- 556 - Aujourd'hui, nous sommes sur la période du débat public 2016-2017.  
557 - À l'issue, une décision sera prise par le maître d'ouvrage sur la poursuite ou l'abandon du projet.  
558 - Derrière, un certain nombre de travaux devront être menés, notamment les études préalables à l'enquête  
559 d'utilité publique.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- Puis, toute la période d'enquête publique avec les dossiers techniques, les dossiers environnementaux, ce qui représente une période, suivant le projet retenu, de deux à trois ans.
- Ensuite, il faudra préparer les études pour ordonnancer l'engagement des travaux, donc une période également d'un à deux ans avant de pouvoir lancer les travaux.

Donc, il reste de trois à cinq ans d'études et de procédures administratives avant d'engager les premiers travaux.

Voilà pour cette présentation du maître d'ouvrage.

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

Merci pour ce complément qui est en effet très important parce que, vous l'avez compris, tout le projet dans sa totalité coûte 560 millions d'euros, mais les financements publics sont de 247 millions environ, donc un choix des priorités s'imposera si le projet se fait. Un débat comme celui de ce soir doit justement aider les citoyens, à la lumière de l'impact et des coûts de ce raccordement, à questionner la pertinence du projet. Donc, ces éléments de contexte financier ne sont pas parmi les moindres.

J'invite le dernier intervenant, puis l'on ouvrira complètement le débat avec la salle et avec les personnes qui nous regardent par le Web. Monsieur Jean-François PAIX va compléter les propos du côté de la maîtrise d'ouvrage. Puis, j'inviterai quelqu'un, côté maître d'ouvrage, à monter sur scène pour répondre à toutes les questions. Je vous en pris.

### **Jean-François PAIX, directeur Grands Projets et Prospective de SNCF Voyages, SNCF Mobilités**

Merci. Je suis le directeur des grands projets de la prospective au sein de Voyages-sncf. Mon objectif est de faire part de l'analyse que le transporteur peut faire sur la base du projet qui est présenté par le maître d'ouvrage. On va commencer par quelques éléments de contexte.

Le trafic annuel de Voyages-sncf, qui exploite les TGV en France, est un trafic de 129 millions de voyageurs réalisé depuis 2016 ; c'est à peu près le même chiffre que celui de 2015, donc le trafic est à peu près stable. Pour cela, on a déployé un ensemble d'offres à la fois en France et en Europe et avec des offres différentes. Le TGV offert sur l'ensemble des destinations est complété par d'autres offres, en particulier IDTGV et Ouigo qui sont des offres plus particulièrement *low cost*. Des offres internationales sont aussi proposées par les filiales de la SNCF, en particulier Eurostar, Thalys, TGV Lyria, également TGV Italie, ainsi que la coopération avec la DB au sein du partenariat d'Alleo, et avec l'Espagne, la Renfe, dans un partenariat qui s'appelle Elipsos.

Le parc de TGV de Voyages-sncf est constitué de 427 rames, hors Thalys et Eurostar ; c'est 700 circulations par jour en moyenne, chaque rame parcourant à peu près 1 300 kilomètres par jour, soit au total sur une année environ 480 000 kilomètres. 230 gares sont desservies par les TGV. La vitesse de pointe des TGV est actuellement de 320 km/h, qui est la vitesse la plus élevée en Europe.

Nos résultats économiques. Un chiffre d'affaires de 7,5 milliards d'euros en 2016. Le trafic international représente 26 % de ce chiffre d'affaires. Ce trafic, c'est 129 millions de voyageurs TGV ; il y en a environ 100 millions pour le trafic domestique en France ou trafic national, et 29 millions qui sont réalisés avec les liaisons internationales.

Le TGV est un mode de transport particulièrement économe et intéressant sur le plan environnemental, avec des émissions par voyageur/km de 3,2 grammes de CO<sub>2</sub>, ce qui représente 25 fois moins qu'un voyageur qui fait 1 kilomètre en voiture ou 50 fois moins qu'un avion.

Enfin, un autre élément de repère est la structure de coût pour un voyage en TGV, donc sur le prix du billet ou sur l'ensemble des coûts que Voyages-sncf assume. Le premier poste de charge est les péages avec 31 %, ensuite la maintenance de la circulation pour 29 %, puis les services aux clients, donc tout ce qui est distribution et commercialisation, qui représentent 26 %. Enfin, on a une part d'impôts, dont la TVA qui représente 14 %. Il faut savoir que les péages et les impôts représentent au total 45 %, pratiquement la moitié de nos charges. Ces charges seront également assumées de la même façon par les concurrents quand ils seront présents sur le réseau après l'ouverture à la concurrence.

Pour effectuer ce trafic, le personnel de Voyages-sncf, c'est : 20 000 collaborateurs ; 3 000 personnes dites conseillers de vente ou au guichet ; 2 900 agents d'escale ; 2 000 conducteurs ; 3 100 chefs de bord ; 3 000 agents dans les centres de maintenance pour assurer la maintenance du matériel. De plus, comme tout le monde le sait, des volontaires de l'information sont en gare ; ils sont 700 pour aider la clientèle à se diriger et notamment lors des périodes de grande affluence.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

608 Maintenant, quelques filiales. On a 50 filiales réparties sur cinq métiers. Il y a des métiers de transports France, 609 notamment la filiale Ouibus, et IDTGV qui est une filiale. On a des filiales de transporteurs en Europe que j'ai déjà 610 évoqués (Eurostar, Thalys), et les coopérations avec les autres réseaux européens. Il y a également des filiales sur 611 les systèmes d'information, des filiales dans le domaine de la distribution et des filiales dans le domaine du service au 612 voyageur. Le chiffre d'affaires réalisé par l'ensemble de ces filiales représente 2 milliards du chiffre d'affaires total de 613 7,5 milliards.

614 L'environnement est mouvant en ce moment, avec des opportunités importantes, en particulier les facteurs 615 environnementaux qui nous sont très favorables avec la montée de l'importance de ces facteurs environnementaux 616 qui rendent le TGV et le train d'une manière générale comme étant des modes parfaitement adaptés aux enjeux de la 617 société. La construction de lignes nouvelles permet également de développer le trafic et le chiffre d'affaires. Tout le 618 domaine international et l'accentuation des échanges avec les pays voisins qui sont aussi des opportunités pour 619 Voyages-sncf. De même, un ensemble d'évolutions plutôt sociétales est aussi vu comme des opportunités au sein de 620 Voyages-sncf, en particulier la croissance du digital ou une attente de la part de la clientèle d'une plus grande 621 personnalisation et d'une plus grande attention aux besoins.

622 Il y a également des difficultés, en particulier la croissance économique très modérée, molle. C'est une réelle difficulté. 623 Comme on l'a vu, il existe une relation entre la croissance économique, la richesse et la possibilité de satisfaire des 624 besoins de mobilité. Une croissance économique modérée va avoir un effet sur la croissance du chiffre d'affaires et 625 sur le développement du trafic. D'autre part, l'environnement devient très concurrentiel. Les attentats sont aussi des 626 facteurs qui ont joué, notamment en 2015 et en 2016, sur la mobilité des Français et des étrangers ; on a vu en 627 particulier une baisse du trafic sur les liaisons internationales assez marquée à la suite des attentats. Enfin, l'activité 628 TGV est très fortement contributrice au système ferroviaire. En effet, par les péages et les différents impôts payés, 629 elle contribue à financer une grande partie des besoins de renouvellement du réseau, mais elle aide aussi les autres 630 activités comme TER ou le fret. Il faut aussi noter qu'une rupture profonde émerge depuis quelques années, c'est la 631 montée en puissance intermodale *low cost*, notamment avec l'autocar et avec le covoiturage. Cette rupture nous 632 questionne sur notre propre offre, et c'est la raison pour laquelle nous avons commencé à développer les services 633 Ouigo.

634 Je vais revenir plus directement sur le TGV Rhin – Rhône, puis sur le projet VFCEA. Le TGV Rhin – Rhône est une 635 ligne de 140 kilomètres, mise en service en décembre 2011 avec l'ouverture de deux gares nouvelles : Besançon 636 Franche-Comté TGV et Belfort-Montbéliard TGV. La desserte mise en place est le fruit d'une concertation qui a réuni 637 à la fois l'État, les collectivités, SNCF Mobilités et SNCF Réseau. Un premier bilan a déjà été effectué au bout de trois 638 ans, cela faisait partie d'une des conditions de la concertation menée juste avant la mise en service du projet, mais il y 639 aura surtout un bilan LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) qui devra être fait en 2017, en principe, cinq 640 ans après la mise en service du projet. Donc, on aura là une analyse claire sur les effets de cette ligne à grande 641 vitesse, sur la mobilité d'une manière générale et sur sa part contributive au système ferroviaire.

642 La desserte Rhin – Rhône, c'est 10 allers-retours de TGV entre le Nord et le Sud. Dans le Nord, des TGV sont 643 amorcés à la fois à Francfort, Luxembourg, Strasbourg, et également Metz-Nancy, puis Dijon vers les régions PACA 644 (Provence-Alpes-Côte d'Azur) et Occitanie, donc vers Montpellier et Toulouse. On peut classer l'ensemble de ces 645 TGV en trois types d'offre : une offre entre la région Alsace Franche-Comté vers la Méditerranée avec 7 allers-retours, 646 4 allers-retours entre la Lorraine et la Méditerranée et 1 aller-retour entre Dijon et Nice. Avec ces 10 TGV, on a au 647 total 12 fréquences (7 + 4 + 1), et ils permettent un nombre de fréquences un peu plus important par des opérations 648 de jumelage.

649 Vu de l'exploitant, le TGV Rhin – Rhône en quelques chiffres. Sur l'axe Nord – Sud, on a un trafic de 2,8 millions de 650 voyageurs par an, mais un déficit d'exploitation annuel très important sur cet axe. C'est l'un des axes pour lequel nous 651 avons un déficit d'exploitation le plus important en France. Les taux d'occupation sont inférieurs à 55 %. En moyenne, 652 on vise des taux d'occupation de l'ordre de 70 %. Donc, là aussi, on a des taux d'occupation inférieurs à la moyenne 653 nationale. Concernant l'équilibre économique, il manque environ 1 million de voyages pour avoir un équilibre 654 économique satisfaisant.

655 Avec le projet VFCE, comme cela a été présenté par SNCF Réseau, une connexion serait possible. Sur le schéma, 656 on a pris une des hypothèses avec un raccordement court, si j'ai bien compris. Ce raccordement permet à des TGV 657 venant de Strasbourg, en tout cas du nord, d'emprunter la ligne entre Dijon et Le Creusot, puis de s'insérer sur la LN1 658 au niveau de Le Creusot. Ensuite, ces TGV rentrent sur la LN1 et poursuivent leur parcours jusqu'à Lyon. Là, ils 659 empruntent à nouveau une ligne à grande vitesse, puisqu'ils ont auparavant déjà pris la LGV Rhin – Rhône, et 660 rencontrent cette LN1 qui est la plus chargée en Europe avec un trafic de l'ordre de 42,5 millions de voyageurs, ce qui

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



661 représente à peu près 35 % du trafic TGV au total. Le maître d'ouvrage, donc SNCF Réseau, nous dit qu'avec ce  
662 raccordement, on peut insérer sur la LN1 trois des 10 allers-retours cités tout à l'heure. Ces trois allers-retours sont :

- 663 - 1 aller-retour « caboteur » entre Frankfort et Marseille ;
- 664 - 1 aller-retour « caboteur » entre Luxembourg et Montpellier ;
- 665 - 1 aller-retour « caboteur » entre Luxembourg et Marseille

666 Sur ces trois trains, un train dessert Chalon, un autre dessert Mâcon, mais chacun de ces deux TGV ne dessert pas  
667 Dijon. Le troisième ne dessert ni Mâcon ni Chalon, mais dessert déjà Dijon. SNCF Réseau dit que celui qui dessert  
668 Chalon pourrait ne plus desservir Chalon, mais desservir Dijon, puis s'insérer sur le LN1 ; celui qui dessert Mâcon,  
669 même chose, donc il ne desservirait plus Mâcon, mais à la place il desservirait Dijon et s'insérerait sur la LN1. Ces  
670 deux TGV ne gagneraient aucun temps de parcours, mais il y aurait un troc d'un arrêt Chalon-Macon contre un arrêt à  
671 Dijon. Le troisième train qui dessert déjà Dijon, mais sans desservir Chalon et Mâcon, pourrait s'insérer sur la LN1 en  
672 gagnant environ entre 4 à 8 minutes selon les options d'insertion, les conditions qui se présenteraient au moment où  
673 l'on mettra en œuvre ce TGV.

674 Vu du client, les avantages du projet, c'est d'abord un gain de temps de 4 à 8 minutes pour un des trains, et des arrêts  
675 supplémentaires à Dijon. La contrepartie et l'inconvénient sont la perte d'un arrêt à Chalon et d'un arrêt à Mâcon. Pour  
676 la clientèle de Chalon et Mâcon, sur ces TGV Nord – Sud où il y a trois arrêts à Chalon, il n'y en aurait plus que deux.  
677 Pour Mâcon, c'est la même chose. Donc, sur les 10 TGV allers-retours Nord – Sud, il y a trois arrêts à Mâcon ; là, il  
678 n'y en aurait plus que deux. Je pense d'ailleurs que cela répond à une question que vous aviez posée.

679 Vu du transporteur, il y aurait un gain de trafic. Ce gain de trafic a été estimé à 50 000 voyageurs par SNCF Réseau.  
680 Nous, on l'estime à moins, à 26 000 voyageurs ; c'est un solde entre des effets positifs et des effets négatifs. Les  
681 effets positifs sont liés au fait de desservir plus fréquemment Dijon avec deux arrêts supplémentaires et au fait de  
682 gagner, pour un des trains, entre 4 et 8 minutes, ce qui fait gagner environ 37 000 voyageurs dans nos trains. À  
683 l'inverse, le fait de moins desservir Mâcon et Chalon nous fait perdre 11 000 voyageurs, donc l'on a un solde de  
684 26 000 voyageurs. Ce trafic supplémentaire apporte un chiffre d'affaires supplémentaire estimé à environ 1 million  
685 d'euros. En contrepartie, il y a des charges supplémentaires, notamment des charges de péage parce que la LN1 a  
686 un coût d'usage plus important que la PLM. Ce coût supplémentaire pour le transporteur est estimé pour le moment à  
687 4 millions d'euros. Donc, globalement, le transporteur mesure dans un bilan différentiel l'intérêt d'emprunter ce nouvel  
688 itinéraire et s'insérer trois de ses trains sur la LN1 au niveau du Creusot, mais constate que le bilan sera négatif d'  
689 peu près 4 millions d'euros.

690 C'est un bilan négatif pour le transporteur dans les conditions présentées. De plus, vu du transporteur, il existe un  
691 risque sur l'exploitation avec l'insertion sur une LGV extrêmement chargée, notamment un risque qui peut porter sur la  
692 régularité de tous les autres TGV qui se présentent à peu près dans les mêmes créneaux de desserte.

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

694 Je vous remercie de cette présentation très claire. Je pense que toutes les interventions ont vraiment posé le cadre.  
695 On a vu l'impact en termes financier de ce raccordement et sa fonctionnalité, combien de voyageurs elle permettrait  
696 de gagner, combien elle en perdrait, les coûts, la rentabilité en l'occurrence négative par rapport à d'autres  
697 fonctionnalités du projet. Nous n'avons pas abordé la question de l'impact environnemental d'une possible réalisation  
698 de raccordement, mais nous allons le faire dans des ateliers thématiques qui auront lieu dans les lieux du tracé. Cela  
699 aussi est à tenir en compte parce que c'est un coût qui n'est pas directement financé, mais qui est quand même un  
700 coût pour l'environnement.

701 Maintenant, on peut ouvrir complètement le débat. Avez-vous des questions et des remarques, des questions de  
702 compréhension par rapport à tous les aspects ? Sinon, je passerai la parole à notre expert qui est là pour porter son  
703 regard d'expert et questionner tous ces éléments. Y a-t-il des premières remarques et questions de la salle ? Vous  
704 pouvez prendre la parole quand vous le souhaitez. J'invite donc Monsieur Alain SAUVANT à prendre la parole et à  
705 nous solliciter et à nous apporter un regard sur ce projet.

706 **Alain SAUVANT, professeur d'Economie des transports, École nationale des Ponts et chaussées**

707 Alain SAUVANT. La présidente du débat m'a demandé de vous donner quelques impressions, et de poser quelques  
708 questions également par rapport à ce projet dans sa fonctionnalité voyageurs ; je crois que c'est ce qui nous occupe  
709 aujourd'hui, avec des hypothèses. C'est marqué comme cela dans le dossier du maître d'ouvrage.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- Une première chose a attiré mon attention. J'ai pris ce qu'ils appellent l'hypothèse A, nommée scénario 1 dans votre présentation aujourd'hui, pour 342 millions d'euros. Si l'on reprend ce que dit le maître d'ouvrage sur ce à quoi sert le projet, vous avez d'une part une composante environnementale : réduire les émissions de carbone. Vous savez qu'on a le réchauffement climatique et qu'il faut faire un certain nombre de choses. Il cite aussi d'autres éléments environnementaux qui ne sont probablement pas très lourds dans le projet dans la mesure où c'est un projet qui n'est pas tellement urbain, donc le sujet de la pollution de l'air local, s'il n'y a pas grand monde à côté de la voie, peut ne pas être très important par rapport au carbone qui, lui, est quelque chose de planétaire. En effet, on peut le mettre dans un pré, cela compte autant qu'en ville.
- Le deuxième élément d'avantages présentés par le maître d'ouvrage sur le projet est l'aspect de faciliter, en déménageant cette halte, les correspondances TER-TER et TER-TGV en allant la mettre à côté de la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV.
- Puis, améliorer aussi la zone de chalandise, parce que lorsque les gens prennent le TGV à la gare du Creusot, ils peuvent y aller en voiture, en bus, et en train, en tout cas vers Dijon actuellement, et prendre le TGV vers d'autres villes. Le maître d'ouvrage explique dans son dossier que cela doit accroître, améliorer et faciliter la vie des voyageurs qui prendront le TGV dans cette gare TGV.
- Puis, quelques éléments divers. Comme nous sommes un peu contraints dans le temps, j'ai essayé de lister les principaux points comme l'absence de correspondance TER-TER parce que le TER est complètement électrifié, et ce genre de chose.
- Et, le maître d'ouvrage dit qu'on a tout cela pour 342 millions d'euros, si j'ai bien compris, en termes de coût d'investissement.

C'était un petit rappel.

Le maître d'ouvrage — vous l'avez d'ailleurs dit dans la présentation en évoquant la socioéconomie — a dit que cette composante-là avait une valeur actuelle nette socioéconomique négative, c'est-à-dire un bilan dans lequel l'on met en moins les coûts et en plus l'ensemble des avantages pour la collectivité, qu'ils soient environnementaux, en termes de gain de temps et en termes de gain de confort des voyageurs. Puis, on fait un bilan, qui est un bilan sur une longue période puisqu'on n'attend pas une rentabilité pour la collectivité sur une seule année. En effet, on le calcule sur plusieurs décennies. En général, on le calcule sur une cinquantaine d'années, je suppose que c'est ce que vous avez fait, et ce qui est loin dans l'avenir pèse un peu moins que ce qui est demain, puisqu'il y a beaucoup d'incertitudes sur ce qui peut se passer dans 50 ans.

Le maître d'ouvrage explique dans son dossier que les avantages collectifs socioéconomiques de cette hypothèse voyageurs comprenant tout ce qu'on vient de dire sont trop faibles pour amortir les investissements. Je me suis demandé si c'est crédible, et pourquoi l'on arrivait à ce diagnostic. Est-ce vraisemblable ? Je ne vais pas refaire tout le calcul parce que c'est un travail très conséquent, mais en faisant quelques regards sur quelques éléments, je vais essayer de regarder si c'est vraisemblable et pourquoi l'on arrive à un bilan qui paraît plutôt négatif. Ce n'est pas forcément une chose dans laquelle l'on va appliquer toutes les méthodes définies en la matière, mais pour essayer de comprendre comment cela se passe. La méthode que je vais utiliser est la suivante. Il y a trois grands types de fonctionnalités : une fonctionnalité effet de serre - environnement, une fonctionnalité correspondance TER-TER et correspondance TER-TGV et une fonctionnalité amélioration de la desserte et de la zone de chalandise de la gare du Creusot, ses principales fonctionnalités. Dans un premier temps, ne sachant pas comment affecter ces 342 millions d'euros, je vais les couper en trois ; je vais faire trois tas. Je vais affecter un tiers, environ 100 millions et quelques, par grande fonctionnalité et je vais voir ce que l'on a pour cela et si c'est à la hauteur des enjeux.

La première chose est l'effet de serre. Il y a quelques calculs, mais le maître d'ouvrage nous dit que 104 000 tonnes équivalent carbone sont économisées sur la durée de vie du projet. Donc, je vais prendre 342 millions, les diviser par 3 et diviser par 104 000, ce qui me donne un peu plus de 1 000 euros par tonne de carbone. En général, on compte plutôt en tonne de CO<sub>2</sub>, donc il faut encore diviser par 3 et quelques, et l'on arrive à 300 euros la tonne de CO<sub>2</sub>. Aujourd'hui, des marchés arrivent facilement à réduire le CO<sub>2</sub> et le revendent à d'autres. On est à 5 euros. C'est un prix probablement trop bas. Un certain nombre d'études, que ce soit le rapport Boiteux ou le rapport Canfin, se sont penchées dessus pour arriver à avoir quelque chose de significatif par rapport à cet enjeu climatique, et notamment diviser par quatre nos émissions de CO<sub>2</sub> tous secteurs à l'échéance 2050, ce qui est un objectif politique ; vous avez entendu parler de la COP 21. On est sur du 30 et voire, à long terme, sur du 100 euros, mais pas 300. Donc, cela paraît quand même assez cher. Il y a plein d'autres mesures pour réduire le CO<sub>2</sub> sur les véhicules, sur l'isolation des logements, etc., qui coûtent beaucoup moins cher que 300 euros.



# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

762 La deuxième fonctionnalité : les correspondances TGV-TER et TER-TER. On aurait pu compter les trains. Moi, j'ai  
763 compté les voyageurs. En fait, ils sont comptés dans le dossier du maître d'ouvrage et j'espère que son modèle de  
764 trafic est à peu près correct. Il dit que 102 000 voyageurs par an seront dans cette halte de correspondance — il vous  
765 en a montré les schémas de fonctionnement — peut-être 40 000 seraient déjà là. Je n'ai pas tout à fait compris, mais  
766 je vais considérer qu'on va diviser par l'ensemble de ces voyageurs ; c'est plutôt bénéfique. Je compte plusieurs  
767 dizaines d'années, une trentaine d'années. Si l'on compte 50 ans, puis que l'avenir pèse un peu moins qu'aujourd'hui,  
768 cela fait un ratio d'à peu près 30 ans. C'est un ordre de grandeur, évidemment. Là aussi, je prends mes 342 millions  
769 d'euros ; je divise par trois puisque j'avais trois tas de cet argent, puis je divise par ces 102 000 voyageurs et je divise  
770 par 30 ans. Cela me donne quand même un investissement ramené par voyageurs passant dans cette halte à  
771 37 euros. Ce n'est pas rien. C'est quelque chose qu'on peut palper. Les millions sont un peu irréels, mais 37 euros  
772 font deux billets de 20 ans ou presque le prix d'un billet de TGV. Cela fait beaucoup pour cette fonctionnalité si je lui  
773 affecte un tiers du total.

774 La troisième fonctionnalité : la zone de chalandise de la gare du Creusot TGV améliorée. Le maître d'ouvrage dit que  
775 360 000 voyageurs par an pourraient être concernés et venir de différentes manières à cette halte. Des gens peuvent  
776 aller au TGV en voiture ; c'est une possibilité. Ils peuvent aussi y aller en bus. Puis, il y a le train. Le maître d'ouvrage  
777 dit que les gens prenant le train auraient un gain de temps d'environ une demi-heure par rapport à ce qui existe  
778 actuellement, essentiellement via Dijon. Je n'ai pas fait de vérification précise à ce sujet et je fais confiance au maître  
779 d'ouvrage. J'imagine, par exemple, qu'un tiers des gens viennent en train. Ils gagneraient donc ces 30 minutes  
780 environ. Les autres, par contre, ne seraient pas touchés puisqu'en venant en voiture, le fait de faciliter le déplacement  
781 ferroviaire pour aller vers cette gare ne changerait pas grand-chose pour eux. Je regarde là aussi sur une trentaine  
782 d'années avec le raisonnement que précédemment. Je prends mes 342 millions ; je divise par 3 parce que c'est un  
783 tiers de ma somme totale ; je divise par les 360 000 voyageurs par an, puis je divise par 30 ans. Cela fait 95 euros par  
784 voyageur venant en train et gagnant une demi-heure. Là aussi, cela fait beaucoup. Donc, on demande aux gens ce  
785 qu'ils sont prêts à payer pour gagner du temps. Vous savez qu'en prenant un péage d'autoroute par exemple, vous  
786 payez pour aller un peu plus vite que par la route nationale ou si vous prenez un billet de TGV pour aller par exemple  
787 de Lyon à Paris, vous payez plus cher que pour un TER ou qu'un autocar parce que c'est plus rapide. Cela permet de  
788 regarder ce que les gens sont prêts à payer pour le gain de temps, et l'on arrive à environ 20 euros. Là aussi, sur ce  
789 ratio, c'est assez cher.

790 C'est une méthode très simplifiée, car il y a l'aspect divers et deux ou trois autres choses, mais peu importe. Si  
791 chacun des trois tests n'est pas vraiment passé avec beaucoup de marge, cela interroge. La dépense est-elle à la  
792 hauteur à la fois du nombre de voyageurs concernés et du nombre de voyageurs basculant de la route vers le rail et  
793 amenant les avantages environnementaux dont nous avons parlé, notamment l'effet de serre ? Même si je  
794 répartissais mes trois tas différemment au sein de mes 342 millions d'euros, si chacun de ces tests n'est pas passé,  
795 cela explique un des problèmes principaux de la fonctionnalité voyageurs de ce projet. En effet, elle présente des  
796 avantages, mais quand on regarde le bilan socioéconomique du maître d'ouvrage, tous ces avantages probablement  
797 réels ne sont pas forcément à la hauteur de l'ensemble des coûts. Et, là, je n'ai parlé que des coûts d'investissement  
798 et peut-être de quelques coûts d'exploitation. Je n'ai pas tenu compte des quelques éléments d'incertitude dus au fait  
799 que le transporteur fera ou pas les trains prévus. En effet, si son bilan est légèrement négatif, il peut y avoir des  
800 risques, mais c'est un autre élément. Même sans en tenir compte, vous voyez le regard et les questions qu'on peut se  
801 poser par rapport à cette fonctionnalité voyageurs. Il y a un manque sur le fait d'avoir suffisamment de voyageurs. Il y  
802 a un sujet aménagement du territoire et il faut en tenir compte, ainsi que du fait d'être dans une zone de faible densité,  
803 mais jusqu'à un certain point. C'est peut-être une des questions qu'on peut se poser en conclusion de ce regard.

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

805 Merci beaucoup, Monsieur SAUVANT de nous avoir apporté ce regard autre et d'avoir mis en lumière d'autres  
806 éléments par rapport à ceux qui sont déjà ressortis. Il y a déjà une question de la part de la salle. Les autres,  
807 préparez-vous si vous en avez. On va vous passer le micro puisque toute intervention est enregistrée et fera l'objet  
808 d'un verbatim. Il faut indiquer le nom de la personne qui intervient, donc n'oubliez pas de vous présenter quand vous  
809 prenez la parole. Monsieur, voulez-vous intervenir ? Allez-y, si vous le souhaitez. Il faut que quelqu'un casse la glace.

810 **Michel CANIAU, délégué général, association ALTRO**

811 Michel CANIAU, délégué général d'Altro. Nous sommes des passionnés de la transversalité puisqu'on défend notre  
812 projet qui est la Via Atlantica pour donner une prolongation à ce Lyon – Turin qui aujourd'hui est un cul-de-sac sur un  
813 axe Est – Ouest européen inachevé. Mais, comme c'est de la transversalité, c'est la raison de ma présence ici. De  
814 plus, je suis de La Rochelle. Donc, cela nous intéresse. Si j'ai bien compris, le projet a trois volets : un volet fret, un

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

815 volet d'interconnexion avec la halte TER-TGV pour les correspondances et ce fameux raccordement. On nous a dit  
816 qu'on ne pourra pas tout faire à cause des finances, donc il faudra définir des priorités et je crois qu'elles seront vite  
817 faites. L'intérêt est au niveau du fret et il faut une électrification intégrale pour permettre au fret d'utiliser cette ligne  
818 pour se diriger de la façade atlantique vers l'Alsace, l'Allemagne et la Suisse. Ensuite, la halte, la correspondance  
819 entre TER et TGV me paraît aussi judicieuse avec une halte en impasse. Par contre, pour le raccordement, je suis  
820 d'accord avec Jean-François PAIX. Il a repris tous les points négatifs qui l'emportent très largement sur les points  
821 positifs. Je ne reviens pas sur l'irrégularité et j'en ajouterais aussi, car c'est laisser de côté deux villes comme Chalon  
822 et Mâcon, alors que cette ligne peut avoir un aspect structurant d'une région Bourgogne Franche-Comté, puis le bilan  
823 qui est complètement négatif, et faire un investissement de cet ordre pour trois allers-retours, cela ne va pas chercher  
824 loin. Je préférerais qu'on remette l'ouvrage sur la vraie branche U du TGV Rhin – Rhône. De plus, le projet du POCL  
825 (Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon) se profile à l'horizon 2050, donc l'on ne sait pas comment tout cela peut  
826 s'ordonner. Pour conclure, la position d'Altro est la suivante. Oui à l'électrification intégrale, et il ne faudrait pas que ce  
827 raccordement détourne des fonds qui empêchent l'électrification intégrale de la ligne. Puis, oui à cette halte qui me  
828 paraît judicieuse.

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

830 Merci de cette remarque très claire. Y a-t-il d'autres questions de la part de la salle ? Monsieur, n'oubliez pas de vous  
831 présenter.

832 **Maurice FISCH, coprésident de l'association Sauvegarde des coteaux du Lyonnais intercommunale (SCL),**  
833 **Grezieu-la-Varenne**

834 Bonsoir. Je suis Maurice FISCH de l'association Sauvegarde des coteaux du Lyonnais intercommunale. J'ai été invité  
835 à participer à cette réunion et je vous en remercie. Le projet pour lequel la Commission particulière du débat public  
836 Voie Ferrée Centre Europe Atlantique a été constituée ne concerne pas directement Lyon, situé en dehors du  
837 périmètre géographique de l'étude. Cependant, nous l'avons vu dans les différentes présentations, Lyon est  
838 pratiquement un passage obligé. Donc, merci Mesdames de la Commission particulière d'avoir fait un détour par notre  
839 bonne ville de Lyon. J'interviens ce soir non pas sur les détails du dossier, mais pour insister sur l'indispensable  
840 rééquilibrage entre les modes de transport, en donnant priorité absolue au moins perturbateur de l'environnement  
841 d'entre eux. Le rail au service du fret et des voyageurs doit incontestablement retrouver sa part modale significative,  
842 en particulier pour que soient respectés les engagements de la France dans sa lutte contre le dérèglement climatique.  
843 La loi LOTI, qui a été citée lors d'une présentation ce soir, loi d'orientation sur les transports intérieurs, les accords de  
844 Kyoto, la loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique qui a défini le Facteur 4, c'est-à-dire une  
845 diminution par quatre des gaz à effet de serre, puis le Grenelle de l'Environnement et la récente COP 21 ne peuvent  
846 être assimilés à des incantations non suivies d'actes concrets. Et là, je vais y aller un peu fort, mais je pèse mes mots.  
847 Comment comprendre que le Conseil régional Auvergne Rhône-Alpes gaspille, je dis bien gaspille, 131 millions  
848 d'euros dans une enveloppe globale de 790 millions d'euros à laquelle contribuent l'État français, le département de la  
849 Loire et la métropole de Saint-Étienne pour participer au financement du projet autoroutier A45, entre La Fouillouse  
850 près de Saint-Étienne et Brignais au sud-ouest de Lyon, alors que ce projet autoroutier correspondra, d'après le  
851 dossier de l'enquête publique, à une augmentation des émissions polluantes de 30 % ? Cet argent public serait mieux  
852 utilisé pour redonner au transport ferroviaire une place à la hauteur des enjeux économiques, environnementaux et  
853 sociétaux. Les spécialistes que vous êtes reconnaissent ici le développement durable.

854 J'apprécie ce qui nous est présenté parce que c'est essentiellement basé sur la modernisation de l'existant tout en  
855 harmonisant les trafics TER et TGV. L'irrigation des territoires pour les déplacements quotidiens domicile – travail  
856 mérite autant d'efforts que les liaisons de plus grande distance, et il y a ici une conjugaison intéressante. Vouloir aller  
857 toujours plus vite et toujours plus loin n'est pas une fin en soi. De plus, et, là, je me base sur l'actualité du moment, en  
858 période de grand froid, au moment où il convient d'économiser l'énergie électrique, une réduction de 10 % de la  
859 vitesse des trains ne leur ferait pas perdre leur attractivité.

860 Je conclus en disant qu'il est impératif pour le transport des personnes et des marchandises de faire en sorte que le  
861 rail accueille un transfert conséquent de ce qui est en excès sur le réseau routier. Dans ces conditions, la VFCEA  
862 mérite d'être étudiée, comparée et menée à terme si ses avantages sont avérés. Je vous remercie, Mesdames et  
863 Messieurs, de votre attention.

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

865 Merci, Monsieur, de ces réflexions que nous allons verser au débat. Il y avait une autre question derrière vous.

866 **Paul DUBOIS-VIOLETTE, Association française des amis du chemin de fer (AFAC), Lyon**



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

867 Bonjour. Paul DUBOIS-VIOLETTE. Je représente l'AFAC, l'association des amis du chemin de fer qui a été fondée en  
868 1929. Je regrette que soit absent du débat le volet fret, parce que c'est un volet important pour arriver à soulager un  
869 peu tout ce qui passe par la grande ceinture à Paris. Il ne faut pas oublier que la grande ceinture Sud a un trajet  
870 commun avec le RER C, et qu'il y a donc souvent des interactions négatives entre les horaires du RER C qui est au  
871 quart d'heure avec les trains de fret qui n'ont pas du tout les mêmes caractéristiques. Donc, il est dommage qu'on  
872 n'en ait pas parlé de la partie fret de cette étude. On a électrifié progressivement cette transversale en commençant  
873 par Tours, puis l'on a fait Tours – Vierzon pour aller ensuite jusqu'à Nevers. Ne serait-ce que pour une meilleure  
874 rentabilité du fonctionnement des engins électriques, perdre moins de temps en échange de locomotives aux points  
875 sans caténaires et avoir un bilan carbone bien meilleur, il semblerait logique d'électrifier et moderniser la ligne, en  
876 particulier la signalisation qui n'est pas au niveau du reste, pour pouvoir détourner le maximum de trains de fret par  
877 cette transversale.

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

879 Merci. Je vais préciser une chose, Monsieur. La question du fret est beaucoup débattue dans ce débat. Par exemple,  
880 ce soir, pour aborder un aspect du projet, nous avons mis plus d'une heure et demie. Nous décrivons tout le projet et  
881 le mettons en débat lors de réunions publiques. Nous avons fait une conférence-débat uniquement sur le fret à Paris.  
882 Hier soir, nous étions à Nevers et nous avons travaillé avec le tissu productif régional pour voir si, au niveau régional,  
883 le projet pouvait apporter quelque chose. Nous serons à Chalon-sur-Saône la semaine prochaine. Nous avons plus de  
884 40 rencontres publiques entre Nevers et Chagny, et nous avons été à Paris, Lyon, Mâcon, Decize, Torcy, Beaune.  
885 Nous essayons d'être partout et d'aborder les sujets, mais lorsque nous sommes dans une conférence-débat  
886 thématique, nous allons en profondeur de la thématique. Celle de ce soir est le volet voyageurs, mais si vous avez  
887 une question sur le fret, le maître d'ouvrage est là. Si vous avez des interrogations, c'est le moment de les poser  
888 parce que vous ne pouvez peut-être pas être partout. Donc, si vous avez une question précise sur le fret, je suis sûre  
889 que le maître d'ouvrage sera heureux de vous apporter les réponses, donc n'hésitez pas si vous en avez.

890 **Paul DUBOIS-VIOLETTE, Association française des amis du chemin de fer (AFAC), Lyon**

891 Il m'aurait intéressé d'avoir les mêmes chiffres pour le fret que ceux qu'on a eus pour le volet voyageurs, et de savoir  
892 quels étaient les gains.

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

894 D'accord. Quelqu'un de la maîtrise d'ouvrage peut rejoindre la tribune pour apporter des éléments sur le fret, et la  
895 régie peut montrer des *slides* pour montrer plus en détail les prospects de rentabilité.

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

897 Je peux apporter des éléments de réponse sur la fonctionnalité fret. Effectivement, on a fait un travail d'études de  
898 trafic du fait de l'électrification de cette transversale et sur ce que cela pourrait apporter sur la base d'une quinzaine de  
899 circulations de trains de marchandise par jour. Actuellement, suivant les sections, entre un et trois à quatre trains par  
900 jour circulent sur l'axe. Sur cette base, on a évalué le volume de marchandises de l'ordre de 1,4 million de tonnes qui  
901 pourraient transiter par l'axe VFCEA s'il était électrifié totalement. Dans cette quinzaine de trains dans chaque sens,  
902 on a considéré l'effet des corridors de chaque côté de la voie ferrée, notamment le corridor atlantique. L'intérêt de  
903 passer par la VFCEA et d'éviter la région parisienne est pris en compte. Dans cette quinzaine de trains, on a  
904 également évalué que deux trains correspondraient à du transport modal, donc du transport routier qui serait réduit  
905 sur cet axe, ce qui représente environ une soixantaine de camions par jour en moins. Un travail a donc été fait. Je ne  
906 vais pas rentrer dans les détails, mais les éléments sont décrits dans le dossier du maître d'ouvrage. Cela a été fait de  
907 même niveau que ce qui vous a été présenté ce soir pour les liaisons longue distance.

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

909 Merci Beaucoup. Des questions d'internautes sont arrivées entre temps. J'en profite pour dire que des verbatim de  
910 réunions sur le fret sont téléchargeables. Si vous avez le temps et l'envie, vous pouvez lire ce qui s'est dit et les  
911 différentes réponses que le maître d'ouvrage a apportées.

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

913 Il y a une double question ; vous venez d'ailleurs de répondre à l'une d'elles. Monsieur BEUGRA vous demande :  
914 « La SNCF a-t-elle la volonté de récupérer du fret supplémentaire pour contribuer à mieux rentabiliser cette  
915 électrification ? » C'est la question à laquelle vous venez de répondre. Vous pouvez ajouter d'autres éléments sur la



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

916 question de la rentabilisation, si vous le souhaitez. Votre volonté, en injectant du fret sur cette ligne, est-elle de  
917 rentabiliser l'électrification ? Est-ce que cela fait partie de vos calculs ?

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

919 La VFCEA est un projet, donc cela sera finalement un vecteur. C'est un outil qu'on pourra mettre au profit du  
920 développement du transport marchandises et voyageurs. SNCF Réseau n'est pas le seul acteur pour que cela  
921 réussisse ; il faudra que l'ensemble des acteurs concernés par le transport de marchandises, notamment les  
922 chargeurs, les entreprises, voire les collectivités publiques contribuent et mènent des actions pour que cela se  
923 développe. Nous sommes partis sur des hypothèses. Monsieur SAUVANT l'a décrit à l'inverse du travail réalisé par  
924 SNCF Réseau. Nous partons d'un programme. Quel est le projet ? Que veut-on faire ? Quels seraient les avantages  
925 et les inconvénients, les bons côtés et les mauvais côtés ? On additionne cela et l'on arrive à des résultats. Monsieur  
926 SAUVANT l'a décortiqué d'une façon différente. Mais il est vrai qu'il va falloir que les uns et les autres se mobilisent.  
927 Plus il y aura de trafic de marchandises sur l'axe, mieux se dérouleront les choses. Tout le monde s'y retrouvera, à la  
928 fois vis-à-vis des investissements qui ne sont pas des moindres, mais aussi les chargeurs, les entreprises et les  
929 riverains. En effet, si un peu moins de camions circulent sur les routes, cela va dans le bon sens pour notre  
930 environnement. Donc, SNCF Réseau, maître d'ouvrage, porte le projet en ce sens.

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

932 Merci. Il y a un complément de réponses ?

933 **Sylvain CAILLOT, chargé de mission Projets et Territoires, SNCF Réseau**

934 Oui. Un complément qui vient des quelques réunions précédentes sur le fret ferroviaire. Le fret ferroviaire d'une  
935 manière générale n'est pas une activité très rentable. Ce n'est pas par rapport à la rentabilité économique stricte  
936 qu'on doit le regarder, c'est là tout l'intérêt d'un calcul socioéconomique. On voit qu'il y a souvent des externalités,  
937 c'est-à-dire des avantages perçus par d'autres et qui ne sont pas récupérés par l'acteur lui-même. C'est là que nous  
938 sommes plus un acteur de service public, donc l'on a aussi un peu besoin d'aide de l'État et du contribuable pour un  
939 service qui, au final, est positif pour la collectivité. C'est comme cela, en particulier sur le volet fret, qu'on est amené à  
940 réfléchir et pas en calcul strictement économique.

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

942 Y a-t-il une autre question sur le fret pour clôturer ?

943 **Intervenant 1**

944 Oui. Merci. Je n'ai pas eu l'occasion de participer au débat le 9 janvier dernier à Paris sur le fret. J'avais néanmoins  
945 une question à poser. Quelle complémentarité, en sachant qu'à mon avis la complémentarité n'est pas très forte,  
946 entre le projet de modernisation de l'axe routier qui se réalise actuellement, qui passe un peu en dessous de la ligne,  
947 et cette ligne qu'on électrifierait ? On aurait un gain de temps d'un côté pour le routier et, de l'autre, l'électrification  
948 d'une ligne, mais côté ferroviaire.

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

950 C'est la RCEA (Route Centre-Europe Atlantique). Il est vrai que dans nos études, on n'a pas tenu compte du trafic qui  
951 circule. On sait qu'il est important et qu'il se développe de plus en plus sur cette route. Le transport routier reste  
952 complémentaire. La VFCEA, finalement, va permettre le transit de marchandises des grands corridors, des  
953 marchandises qui viennent de la façade atlantique et qui doivent transiter sur Rhône-Alpes et au-delà, et également  
954 au trafic local. Hier soir, nous avions une thématique sur la question du développement du trafic local. Sur cette voie  
955 ferrée existe une dizaine d'installations terminales embranchées qui permettent à des entreprises de déplacer leur  
956 marchandise par la voie ferrée. Pour autant, aujourd'hui, on sait qu'il faut du transport routier dans les modes de  
957 déplacement des marchandises parce que le transport ferroviaire seul ne suffit pas. Donc, effectivement, RCEA... Je  
958 ne sais pas si c'est un bon exemple, parce que l'on constate sur cette route beaucoup de transits entre les grandes  
959 régions de France et l'international, donc ce n'est pas un axe routier qui sert uniquement à la zone de chalandise  
960 locale. Hier soir, le fait que cette route est très dangereuse a été cité à plusieurs reprises.

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

962 Vous voulez reprendre la parole. N'oubliez pas de vous présenter.

963 **Daniel MEUNIER, vice-président de la communauté urbaine Le Creusot-Montceau (CCM), chargé des**  
964 **transports et des déplacements**

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



965 Daniel MEUNIER, vice-président de la communauté urbaine Le Creusot-Montceau, chargé des transports et  
966 déplacements. Je voulais simplement dire qu'au fil des réunions qui maillent le débat public, nous avons eu ce soir la  
967 révélation de l'importance fondamentale et déterminante que représente l'interconnexion en gare de Creusot-  
968 Montceau-Montchanin TGV. Je rappellerais quand même que c'est une gare qui représente un point d'attraction et un  
969 point fort sur le territoire puisqu'elle voit passer près d'un million de voyageurs par an. Et dire aussi que cette  
970 interconnexion n'irrigue pas seulement le bassin de vie de la communauté urbaine Le Creusot-Montceau. On a eu la  
971 présence d'esprit de bien nous expliquer et nous montrer de quelle manière cette interconnexion permettra aux  
972 populations de tout le département de s'ouvrir à d'autres capitales des régions voisines, aussi bien de l'est du  
973 département avec les villes de Chalon-sur-Saône, sans oublier le nord du département avec les villes d'Autun, l'ouest  
974 du département avec toute la zone de Digoin et Paray-le-Monial, sans oublier puisqu'on approche très fortement de la  
975 Nièvre toutes les populations de la Nièvre. Je voulais insister là-dessus parce qu'on a l'impression que  
976 l'interconnexion ne représenterait qu'un élément fort pour la communauté urbaine Le Creusot-Montceau. Ce n'est pas  
977 le cas. C'est une interconnexion qui intéresse tout le département, et même le département voisin qui est celui de la  
978 Nièvre.

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

980 Merci. Donc, c'est la fonctionnalité interconnexion représentée par l'aménagement halte d'interconnexion et le  
981 raccordement, lui, qui devrait répondre à d'autres types de fonctionnalité, on le rappelle.

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

983 Un internaute pose une question sur l'impact de l'interconnexion sur la gare de Montchanin. C'est toujours Monsieur  
984 BEUGRA, qui demande : « Quel est l'avenir de la gare PLM de Montchanin si l'interconnexion se fait à la gare TGV  
985 Le Creusot ? » Monsieur MAZZUCHELLI, voulez-vous répondre ?

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

987 La gare de Montchanin n'est pas sur PLM, mais sur la ligne Nevers – Chagny.

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

989 Je restitue la question telle qu'elle est posée.

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

991 J'apporte la précision. Il est vrai qu'il est légitime de se poser la question. L'idée, par la création de cette halte TER,  
992 est de faciliter les correspondances train-train, donc TER et TGV, et donc de permettre à un certain nombre de  
993 liaisons d'en bénéficier. La gare de Montchanin existe et l'objectif n'est pas de la supprimer. Après, il va falloir  
994 regarder comment, en termes d'horaires, quel sera l'impact des arrêts de Montchanin par rapport aux dessertes  
995 actuelles. Cette gare existe et, dans notre projet, on ne dit pas et l'on n'a pas pris en compte une quelconque  
996 suppression ou réduction du potentiel autour de cette gare existante.

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

998 Merci. Vous parlez en effet de déplacement de *hub* et pas d'arrêter l'arrêt de Montchanin. Y a-t-il d'autres  
999 remarques ?

1000 **Paul LESLE, secrétaire général association Trans Europe TGV Rhin – Rhône – Méditerranée, Belfort**

1001 Paul LESLE. Je suis secrétaire général de l'association Trans Europe TGV Rhin – Rhône – Méditerranée,  
1002 l'association qui regroupe les collectivités financeurs de la LGV Rhin – Rhône, mais aussi d'autres collectivités comme  
1003 des chambres de commerce dans un périmètre assez large jusqu'en Suisse, en Allemagne, et même jusqu'en  
1004 Espagne. Je voulais réagir assez rapidement et apporter un éclairage sur le TGV Rhin – Rhône. Même si l'on n'est  
1005 pas dans le cœur du sujet, c'est quand même un élément de contexte très important. Note collègue de la SNCF a  
1006 annoncé un chiffre de 2,8 millions de voyageurs sur l'axe Nord – Sud. Je rappelle que lors du bilan 2015 annoncé était  
1007 plutôt de 4,5 millions de voyageurs sur un axe qui réunit dans les deux sens de circulation Nord – Sud – Est – Ouest  
1008 10 millions de voyageurs. Je pense que le contexte est assez intéressant parce qu'on ne peut pas forcément tirer de  
1009 conclusions par rapport à la performance en matière de fréquentation du TGV Rhin – Rhône. C'est aujourd'hui un  
1010 TGV auquel il manque 1 million de voyageurs, donc avec 10 millions de voyageurs, il manque encore 1 million pour  
1011 avoir un bilan commercial positif. Rappelons aussi que c'est un TGV lancé en pleine période de crise économique,  
1012 avec un plan de desserte qui était vraiment le résultat d'une médiation qui partait d'une volonté et une ambition  
1013 beaucoup plus fortes au niveau des dessertes. De plus, c'est une desserte avec une offre de services qui se stabilise

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1014 seulement aujourd'hui. Moi-même, voyageur fréquent entre Dijon et Belfort, j'ai connu des départs qui ont changé tous  
1015 les ans entre 7 h 42 et 8 h 37, des retours à 18 h une année et 20 h l'année d'après. Ceci pour vous dire qu'on fait  
1016 assez vite le procès du TGV dans un contexte où beaucoup d'autres éléments d'explication méritent d'être pris en  
1017 compte.

1018 Je veux simplement tirer une conclusion par rapport un élément assez intéressant de ce débat qui me donne  
1019 l'occasion d'imaginer l'autre façon de faire du ferroviaire. Une notion n'a pas beaucoup été développée ce soir, celle  
1020 de la transversalité et des bassins de vie éloignés des axes de circulation et qui peuvent avoir le droit d'y accéder. La  
1021 première intervention ce soir parlait de cette notion de *hub* et de revenir à notre bonne vieille étoile de La Grange. J'ai  
1022 trouvé le parallèle fait avec l'aérien assez intéressant parce que, finalement, c'est la transversalité qui a permis au *low*  
1023 *cost* de casser un modèle existant autour des grands *hubs*. Je pense qu'on mériterait, en réfléchissant à l'avenir de  
1024 notre système ferroviaire, d'avoir un peu d'imagination et de se dire que c'est une autre façon de concevoir des  
1025 trajets, des flux. Pourquoi ne pas réfléchir à ce potentiel aussi ? Je pense qu'un sujet est à creuser dans le contexte  
1026 de VFCEA, et qu'il faut sortir de nos modes d'analyse classiques et voir ce que ce concept de transversalité et de  
1027 desserte d'autres bassins de vie pourrait apporter.

1028 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1029 Je vous remercie. Je profite de votre intervention qui invite à porter un regard différent ou à utiliser d'autres critères  
1030 pour vous dire que, dans un débat public, il y a un outil qui est le cahier d'acteurs. Celui-ci permet de détailler un peu  
1031 plus les aspects que vous souhaiteriez voir développés et qui pourraient compléter le regard général sur ce type  
1032 d'aménagement du raccordement et sa fonctionnalité. N'hésitez pas, si vous souhaitez apporter une position ou un  
1033 argument plus étayé à la lumière de l'association que vous représentez, à utiliser cet outil de quatre pages qu'est le  
1034 cahier d'acteurs. C'est vraiment un outil très important dans un débat, qui laisse une trace argumentée de votre  
1035 position qu'on pourra ensuite mieux restituer lors des comptes-rendus. Pour respecter l'ordre d'intervention, la parole  
1036 est à Monsieur MARTI, maire du Creusot, que je reconnais.

1037 **David MARTI, maire du Creusot, président de la communauté urbaine Creusot-Montceau (CUCM)**

1038 Merci, Madame la Présidente. David MARTI, président de la communauté urbaine Creusot-Montceau et maire du  
1039 Creusot. Ce n'est pas une question, mais quelques remarques très rapidement. Je voulais rebondir sur la fin du  
1040 propose de Monsieur, qui a évoqué l'aspect « aussi aménagement du territoire ».

1041 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1042 Monsieur Alain SAUVANT.

1043 **David MARTI, maire du Creusot, président de la communauté urbaine Creusot-Montceau (CUCM)**

1044 C'est ça. Ce n'est pas « aussi aménagement du territoire ». Je dirais qu'un projet comme celui-là, c'est « surtout  
1045 aménagement du territoire ». Pour les élus que nous sommes, cela a un rôle fondamental. Un projet comme la  
1046 VFCEA est sans doute aussi important pour certains territoires que l'arrivée du TGV, donc il faut le mesurer aussi  
1047 comme cela, y compris pour le développement de ces territoires. Donc, je tiens à le repositionner également sur cet  
1048 aspect-là.

1049 Vous savez que sur la communauté urbaine, nous défendons une hypothèse qui un des volets qui a été présenté sur  
1050 une électrification partielle dans un premier temps, même si nous sommes favorables à l'électrification totale, bien  
1051 entendu, mais d'abord partielle parce que l'enveloppe n'est pas suffisante pour tout faire. Et, nous privilégions  
1052 l'interconnexion et donc la gare passante.

1053 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1054 L'interconnexion et le raccordement ?

1055 **David MARTI, maire du Creusot, président de la communauté urbaine Creusot-Montceau (CUCM)**

1056 Interconnexion et raccordement. Et je rajoute tout de suite que ce n'est pas pour dire : « Privilégions un territoire par  
1057 rapport à un autre ». Nous sommes persuadés, comme l'a dit Monsieur MEUNIER, que c'est pour le développement  
1058 de plusieurs territoires que cette interconnexion est fondamentale. C'est donc cet aspect-là que nous défendons.  
1059 D'ailleurs, nous vous avons remis une étude qui a été rajoutée au dossier, faite par TTK (Transport Technologie-  
1060 Consult Karlsruhe GmbH).

1061 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1062 Oui. Elle est sur le site Internet.

1063 **David MARTI, maire du Creusot, président de la communauté urbaine Creusot-Montceau (CUCM)**

1064 Absolument. Elle est disponible. Le deuxième sujet, et j'en terminerai par là, est sur le volet socioéconomique sur les  
1065 hypothèses qui ont été présentées. Selon l'étude que nous avons faite et menée, nous sommes sur un volet  
1066 socioéconomique qui est positif avec l'interconnexion de 66 millions. Nous faisons la démonstration que, selon la  
1067 façon de prendre les choses, le résultat socioéconomique n'est pas tout à fait le même.

1068 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1069 Parlez-vous de la gare halte d'interconnexion ou du raccordement qui vise à faire circuler les TGV ? Quand vous dites  
1070 « rentabilité positive de l'interconnexion », vous parlez d'une fonctionnalité et d'un aménagement particulier qui ne  
1071 correspond pas forcément au raccordement. Vous ne retenez aucun des deux...

1072 **David MARTI, maire du Creusot, président de la communauté urbaine Creusot-Montceau (CUCM)**

1073 C'est une hypothèse supplémentaire que nous avons apportée au dossier.

1074 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1075 Qui concerne la halte d'interconnexion et pas le raccordement ?

1076 **David MARTI, maire du Creusot, président de la communauté urbaine Creusot-Montceau (CUCM)**

1077 Absolument. Il est important de le souligner. Sur les voyageurs, nous sommes sur une hypothèse qui peut également  
1078 être positive sur ce volet-là.

1079 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1080 Sur l'interconnexion. Merci. Si le maître d'ouvrage veut réagir... ?

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

1082 Je vais apporter une précision par rapport aux éléments socioéconomiques que j'ai présentés ce soir. On a également  
1083 fait l'exercice socioéconomique sur l'hypothèse de la halte d'interconnexion seule, c'est-à-dire la solution halte en  
1084 impasse, et la rentabilité reste effectivement intéressante. Donc, nous rejoignons l'étude que vous évoquez, Monsieur  
1085 le Président, et j'ai bien noté qu'elle était disponible. Nous allons la regarder le près pour apporter une analyse critique  
1086 sur ce que vous avez réalisé.

1087 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1088 Ce sera fait lors de l'atelier dédié à l'interconnexion. Ce soir, nous avons abordé l'aménagement raccordement et la  
1089 fonctionnalité à laquelle il vise à répondre. De la même manière, on aura un atelier qui aborde la question de  
1090 l'aménagement halte de correspondance dans sa version en impasse de passage et la fonctionnalité à laquelle elle  
1091 vise de répondre.

1092 C'est au tour de Monsieur avec des lunettes qui avait déjà pris la parole. Je suis désolée de m'adresser à vous de  
1093 cette manière, mais je ne vous connais pas, puis Monsieur, et Madame.

1094 **Paul DUBOIS-VIOLETTE, Association française des amis du chemin de fer (AFAC), Lyon**

1095 Ce n'est pas grave. Ce ne sera pas long. Monsieur DUBOIS-VIOLETTE. Tout à l'heure, j'ai entendu que le fret  
1096 ferroviaire n'était pas rentable. Il faut regarder autour de nous. En Grande-Bretagne, en Allemagne, en Suisse et en  
1097 Italie le fret progresse de façon positive. Je pense que c'est simplement une question politique ; c'est tout. On ne peut  
1098 pas argumenter quand on veut faire des investissements sur un fret qui ne serait pas rentable. Il est vrai que la  
1099 rentabilité est souvent très faible, cela dépend de ce qu'on fait, mais quand on regarde les pays autour de nous, les  
1100 chiffres montrent que le trafic fret ferroviaire va en augmentant.

1101 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1102 Merci. Je crois que la remarque du maître d'ouvrage visait plutôt à rééquilibrer l'intervention, mais si vous voulez  
1103 compléter, Monsieur CAILLOT, n'hésitez pas.

1104 **Sylvain CAILLOT, chargé de mission Projets et Territoires, SNCF Réseau**

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



1105 Ma réponse sur la rentabilité stricte du fret ferroviaire était en réponse à une question qui visait la rentabilité  
1106 économique. Ma réponse allait plutôt dans votre sens, en disant qu'il fallait regarder la rentabilité sociétale globale.  
1107 C'est ce qui explique aussi ce qui se passe dans les autres pays avec une politique soutenue volontaire de la même  
1108 manière qu'on l'a en France, même si pour l'instant elle n'a pas encore produit d'effet et qu'elle pourrait prendre plus  
1109 d'importance à l'avenir. On ne se désintéresse pas du fret ferroviaire, pas du tout. Donc, dans le projet VFCEA, un  
1110 volet fret est analysé.

1111 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1112 Merci beaucoup. Monsieur.

1113 **Denis GAMARD, services techniques Région Bourgogne Franche-Comté, Dijon**

1114 Denis GAMARD, des services techniques de la Région Bourgogne Franche-Comté. Je voulais faire trois remarques  
1115 synthétiques non pas sur le volet fret dont on a vu que la valeur ajoutée nette était favorable, non pas sur la gare  
1116 d'échange TER-TGV dont la socioéconomie est proche de l'équilibre, mais sur le volet qui nous occupe ce soir et  
1117 qu'on peut qualifier de TGV Rhin – Rhône.

1118 La première remarque concerne ce qu'a dit l'opérateur et qui est parfaitement légitime. Il dit qu'il a un bilan global  
1119 négatif, ce qui influe d'autant sur la socioéconomie générale, parce qu'il a par exemple 4,4 millions de péages  
1120 supplémentaires versus seulement 0,9 million de recette supplémentaire. Cela pose une question de fond qui est la  
1121 suivante. Si l'on alignait, c'est très théorique, les péages de la LGV versus les péages de la ligne classique Dijon –  
1122 Lyon, l'opération deviendrait positive, légèrement, à l'échelle de ce que fait SNCF Mobilités. Cela changerait pas mal  
1123 de choses. C'est la première remarque.

1124 La seconde remarque est la suivante. On parle aujourd'hui de 3 allers-retours. Pourquoi ? Entre autres à cause de la  
1125 saturation du nœud lyonnais sur sa partie nord qui empêche de libérer un certain nombre de sillons, parce que  
1126 théoriquement VFCEA volet TGV Rhin – Rhône est souhaité pour offrir un sillon toutes les deux heures environ et qui  
1127 serait identique. Ce n'est pas possible aujourd'hui à cause de la saturation du nœud lyonnais vers nord. Ce  
1128 problème sera peut-être réglé d'ici une dizaine d'années, qui est une échéance qui pourrait être à peu près celle du  
1129 projet VFCEA. Il est important de le noter, car si l'on fait le raccordement TGV, les éléments qu'on prend en compte  
1130 aujourd'hui sont liés à la situation actuelle du nœud lyonnais et pas à sa situation hypothétique future. Ce traitement  
1131 du nœud lyonnais n'est pas dans le CPER actuel, donc c'est très hypothétique, j'en conviens.

1132 Dernier élément. Je rebondis sur ce qu'a dit Paul LESLE de l'association Trans Europe TGV Rhin – Rhône –  
1133 Méditerranée. Moi, je suis aussi usager du TGV Rhin – Rhône sur ces relations transversales qui nous concernent.  
1134 Quand on fait Dijon – Strasbourg, on prend sa voiture parce qu'il n'y a que deux allers-retours par jour et qu'ils ne sont  
1135 pas forcément aux horaires dont on a besoin. La façon d'aborder côté Région le volet TGV Rhin – Rhône, parce qu'on  
1136 a évidemment poussé ce projet, vient du fait qu'on voulait encore une fois pouvoir travailler sur quelque chose de  
1137 lisible : un trajet toutes les deux heures avec systématiquement les mêmes gares desservies, dont Dijon qui est un  
1138 nœud de correspondance très important. C'est donc une perspective de long terme. Je pense que la façon dont on  
1139 aborde ce sujet de l'interconnexion est liée à un certain nombre d'éléments économiques actuels qu'il faut bien  
1140 qualifier de contextuels. La décision appartient évidemment aux élus, car je ne fais partie que des services, mais la  
1141 Région rédige un cahier d'acteurs pour, entre autres, mettre le zoom sur ces éléments. Je vous remercie.

1142 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1143 Merci beaucoup. Le maître d'ouvrage souhaite-t-il répondre ? Monsieur SAUVANT, souhaitez-vous réagir à ce critère  
1144 retenu pour apporter un regard sur la rentabilité ?

1145 **Alain SAUVANT, professeur d'Economie des transports, École nationale des Ponts et chaussées**

1146 Je crois que les débats sont tout à fait intéressants. On a un investissement qui est dans une zone où la densité est  
1147 assez faible, donc la question que cela pose est, finalement : jusqu'où faut-il aller et jusqu'où ne faut-il pas aller dans  
1148 des considérations d'aménagement du territoire ? C'est ce qui interpelle. Alors, oui, effectivement, si l'on ne faisait que  
1149 des investissements en fonction de leur rentabilité socioéconomique, on mettrait peut-être un noyau de plus dans la  
1150 gare de La Part-Dieu ou dans Châtelet-Les Halles à Paris et avec des risques de thrombose possible. Je pense qu'il  
1151 faut, dans une planification d'un système des transports, donner une certaine place à l'aménagement du territoire. Ce  
1152 que j'ai essayé de mesurer avec quelques ratios simples et simplistes, mais qui posent le débat, c'est « jusqu'où l'on  
1153 est allé » et « faut-il aller jusque-là ? » Je n'ai pas la réponse, mais c'est une question qui se pose. Jusqu'où faut-il  
1154 aller en la matière ? Et, est-on dans le raisonnable ou pas ? Je pense que cela peut être une question structurante  
1155 pour notre débat de ce soir.



# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1156 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1157 Le maître d'ouvrage veut-il apporter une réponse en réaction à la remarque de la Région ?

1158 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**

1159 Bonjour à tous. Je suis le directeur territorial SNCF Réseau. Je voudrais réagir à l'intervention de notre partenaire,  
1160 Monsieur Denis GAMARD. Je voudrais d'abord expliquer que cette notion de socioéconomie est un modèle  
1161 économique qui s'appuie sur des hypothèses théoriques à l'instant T. C'est des données théoriques qui ont été prises  
1162 à l'instant T et qui ne tiennent pas compte, bien entendu, Denis, comme tu le précises, des hypothèses à venir. Mais,  
1163 il y a un autre aspect très important. En effet, ces études socioéconomiques ont vocation à être actualisées demain,  
1164 juste avant l'enquête publique, en tenant compte de l'ensemble des projets susceptibles d'accompagner ce projet-là  
1165 qui seront engagés par les collectivités territoriales sur le territoire. C'est la raison pour laquelle cela devient un projet  
1166 d'aménagement urbain, un projet d'aménagement du territoire. Ce n'est plus simplement un projet d'infrastructure  
1167 ferroviaire. L'idée n'est pas simplement d'électrifier pour le plaisir d'électrifier, mais de construire un projet humain, un  
1168 projet urbain qui s'accompagne d'une création de richesse. C'est dans ce sens que moi, représentant du maître  
1169 d'ouvrage ici, avec mes partenaires les collectivités territoriales au Creusot ou à la Région globalement portons  
1170 ensemble les projets qui accompagnent cet axe et qui feront que nous aurons plus de voyageurs et plus de trains.

1171 Sur la problématique du fret ferroviaire, il faut bien comprendre qu'au-delà de la volonté politique notre réseau a vieilli.  
1172 Cela fait 30 ans de retard. Puis, il n'est pas robuste. Culturellement, il faut qu'on avoue, nous SNCF Réseau, qu'on  
1173 priorise le voyageur. Le sillon fret n'est pas robuste parce qu'il n'est pas prioritaire. Si, demain, le sillon fret devenait  
1174 un acteur économique majeur et si l'on avait besoin de lui, on lui accorderait un peu plus d'importance et il deviendrait  
1175 robuste. On commence à évoluer petit à petit.

1176 J'insiste beaucoup sur le fait que la notion de socioéconomie qui vous est présentée s'appuie sur des données  
1177 actuelles. Si les acteurs politiques présents ici ou ceux qui m'écoutent veulent faire évoluer ce projet positivement,  
1178 c'est à eux qu'il appartient de créer de la richesse autour de leur territoire, c'est à eux qu'il appartient de construire  
1179 l'avenir. Nous ne faisons qu'accompagner les projets. Donc, ne rationalisons pas trop ce que j'appellerais l'aspect  
1180 infrastructure du projet ; essayons de l'accompagner par des projets humains et urbains susceptibles de le rendre  
1181 économiquement rentable à l'avenir.

1182 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1183 Merci beaucoup. Voulez-vous poser une question, Madame ? N'oubliez pas de vous présenter.

1184 **Célénie PICCOT, bureau d'études TTK, Lyon**

1185 Bonjour. Célénie PICCOT du bureau d'études TTK. Je tenais à préciser quelque chose sur la gare d'interconnexion  
1186 TER-TGV. La maîtrise d'ouvrage a précisé que le bilan socioéconomique avait été effectué pour cette gare  
1187 d'interconnexion seule, mais l'on aurait voulu préciser que ce bilan socioéconomique a été effectué pour une gare en  
1188 impasse et pas pour une gare passante. Or les temps de parcours avec une gare en impasse sont plus pénalisants  
1189 puisque les trains doivent se retourner, donc les gains pour les usagers sont moindres. C'est la raison pour laquelle la  
1190 CUCM souhaiterait peut-être qu'un bilan socioéconomique similaire soit réalisé, mais avec une gare passante et non  
1191 pas une gare en impasse, pour pouvoir déterminer les gains maximums pour les usagers.

1192 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1193 Merci Beaucoup. Y a-t-il d'autres questions ou remarques de la salle ou du Web ? Isabelle, je me tourne vers toi.  
1194 D'autres interventions ? Non ? Donc, je pense qu'on peut clôturer le débat. Quelqu'un de la tribune souhaite-t-il  
1195 ajouter des choses ? Non ? D'autres rendez-vous nous attendent jusqu'au 20 mars. On sera à Dijon le 27 pour une  
1196 réunion publique très importante sur les questions de financement. Tous les verbatim sont téléchargeables. Le 28, on  
1197 sera sur le lieu de raccordement. Je vous remercie d'avoir été présents et je vous dis à bientôt pour les prochains  
1198 rendez-vous du débat public. Encore merci.

1199