



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

Projet de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)

DÉBAT PUBLIC

VERBATIM DE L'ATELIER
Écuisses, le 28 janvier 2017, 14 h à 17 h

En tribune

Commission particulière du débat public :

Ilaria CASILLO, présidente
Isabelle BARTHE, membre
Christine JEAN, membre

Maîtrise d'ouvrage :

Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau
Karine MAGALHAES, chargée de projets, SNCF Réseau
Adeline DORBANI, chef de pôle Environnement et Développement durable, SNCF Réseau
Emmanuelle HONORE, chargée de projets Environnement Développement durable, SNCF Réseau
Michel BISCEGLIA, responsable des études générales et voies, SNCF Réseau
Valérie LEPINAY, directrice Relations extérieures, communication et concertations, SNCF Réseau

Invité :

Loïc PIANFETTI, paysagiste



(Début de la réunion à 14h45)

Atelier thématique :

Visite de terrain sur les lieux du raccordement et

Atelier sur les impacts environnementaux et humains des différents scénarii de raccordement envisagés entre la ligne LGV et la ligne Nevers – Chagny

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

2 Bonjour à toutes et à tous, et bienvenue à l'atelier thématique d'aujourd'hui. Je demande à tout le monde de prendre
3 place autour d'une table, s'il vous plaît, pour démarrer la réunion et l'atelier thématique de cet après-midi. Avant de
4 commencer à travailler, je vais rapidement vous présenter la Commission particulière, ainsi que notre rôle à l'intérieur
5 de ce débat public et par rapport au maître d'ouvrage et SNCF Réseau. Je suis Madame CASILLO, la présidente de
6 cette Commission particulière du débat public, une commission qui a été nommée par la Commission nationale du
7 débat public dont je suis aussi vice-présidente. La Commission nationale a nommé une Commission particulière, donc
8 un groupe de personnes qui, par leur expertise et leur engagement, doit organiser le débat public.

9 Qu'est un débat public ? C'est d'abord une procédure prévue par le code de l'Environnement. Chaque fois qu'un
10 projet dépasse un seuil, notamment celui de 300 millions d'euros, le maître d'ouvrage est obligé de saisir la
11 Commission pour qu'une démarche de concertation, d'information et de participation avec les citoyens puisse se
12 mettre en marche pour débattre avec eux de ce projet. La Commission particulière est un organisme neutre et
13 indépendant. Elle n'a aucun avis sur le projet. Nous sommes autre chose par rapport au maître d'ouvrage. Le maître
14 d'ouvrage porte son projet légitimement. Notre rôle est de faire en sorte que toute l'information autour de ce projet (les
15 coûts, les caractéristiques, les impacts), tout ce qui le concerne, vous puissiez le connaître dans le détail, réagir et
16 nous dire ce que vous en pensez. Mais il n'y a pas que cela. Le premier objectif d'un débat public est de débattre
17 d'une opportunité. Que cela signifie-t-il ? C'est dire si l'on est d'accord et si l'on considère que le projet est pertinent.
18 Donc, on ne vient pas vers vous aujourd'hui pour débattre de la couleur d'un banc, de la caractéristique ou des
19 hypothèses de tracé, mais d'abord pour vous questionner sur la pertinence du projet, pour vous et votre territoire. On
20 le sait, vous êtes aujourd'hui des riverains pour la plupart directement concernés ou impactés par le projet. Donc, on
21 ne se limitera pas à parler des impacts et de solutions alternatives, mais on vous questionnera d'abord pour savoir si
22 pour vous le projet a un sens et, si c'est le cas, à quelles conditions. Voilà le rôle de la Commission.

23 Que se passera-t-il après le débat public ? Nous avons fait des réunions publiques un peu partout sur le territoire.
24 Nous sommes allés à Nevers. Nous avons fait des ateliers thématiques sur le fret. Nous sommes allés dans les trains
25 pour débattre avec les gens, dans les marchés pour les informer. Nous aurons encore des ateliers avec les
26 viticulteurs de Santenay et d'autres acteurs. Nous essayons vraiment de recueillir le point de vue de tout le monde. À
27 la fin, nous rédigerons un compte-rendu et un bilan. Le compte-rendu est rédigé par la Commission particulière ; le
28 bilan est rédigé par la Commission nationale. Qu'y aura-t-il dans le compte-rendu ? Il y aura tout ce qui s'est dit dans
29 le débat public. On fera une sorte de photographie des positions des uns et des autres avec les arguments, les points
30 de vue les plus tranchés et les aspects les plus critiques pour que le maître et le décideur puissent décider en toute
31 connaissance de cause. La loi prévoit qu'un maître d'ouvrage à trois possibilités après un débat public :

- 32 - Il peut continuer son projet sans le modifier, tel qu'il l'avait proposé.
- 33 - Il peut dire qu'il va le continuer, mais il s'interroge sur la façon de le modifier à la lumière de ce qui est
- 34 ressorti du débat public.
- 35 - Il abandonne le projet parce que trop conflictuel et trop compliqué.

36 Il a l'obligation de motiver publiquement sa décision, c'est la raison pour laquelle nous avons la tâche de rédiger un
37 compte-rendu dans les deux mois qui suivent le débat. Mais, le maître d'ouvrage, dans les trois mois qui suivront la
38 publication du compte-rendu et du bilan, devra rendre publique sa décision et la motiver, ce qui est très important. Je
39 rappelle au passage que la plupart des projets soumis à débat public sous l'égide de la CNDP et des Commissions
40 sortent sensiblement modifiés à la suite d'un débat public.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

41 Aujourd'hui, aucune question n'est interdite. Tout le monde va parler. Ce sera un débat ouvert. N'hésitez pas à poser
42 des questions. Toute remarque intelligente est à sa place. Il n'y a pas de bonne ou de mauvaise question. C'est une
43 première règle du jeu pour aujourd'hui. Cette réunion sera animée par Isabelle BARTHE et Christine JEAN, qui sont
44 membres de la Commission. Elles se présenteront tout à l'heure.

45 Comment cela marche-t-il en général ? Vous avez déjà eu un aperçu du projet aujourd'hui, mais ses caractéristiques,
46 les coûts, la rentabilité, etc. vous seront présentés par le maître d'ouvrage pendant une vingtaine de minutes, peut-
47 être plus, car il est important que vous ayez tous les éléments d'information. Ensuite, Madame BARTHE et Madame
48 JEAN vous présenteront la manière dont nous allons travailler. Je passe la parole au maître d'ouvrage et je vous
49 souhaite un très bon débat.

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

51 Merci. Rebonjour à tous. Cette présentation du projet a été préparée suivant quatre chapitres :

- 52 - Un rappel sur le périmètre de l'opération ;
- 53 - Les enjeux et les aménagements du projet avec un point sur les éléments socioéconomiques ;
- 54 - Le diagnostic environnemental qui sera une partie importante de cette présentation ;
- 55 - Un point sur le calendrier.

56 Concernant le périmètre du projet, qu'est VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique) ? C'est la modernisation de
57 la ligne existante de 160 kilomètres entre Nevers et Chagny. C'est aussi la réalisation d'un raccordement de la ligne
58 Nevers – Chagny à la ligne à grande vitesse en gare de Creusot-Montceau-Montchanin TGV, l'objet de notre visite ce
59 matin, avec les différentes variantes. Puis, c'est la création d'une halte d'interconnexion TGV (Train à Grande Vitesse)
60 –TER (Train Express Régional) en gare de Creusot-Montceau-Montchanin TGV. Sur la *slide*, vous pouvez identifier la
61 ligne à grande vitesse, la ligne existante, la gare TGV, et le point d'implantation envisagé pour la halte.

62 Concernant les enjeux et les fonctionnalités du projet, ils sont divers.

- 63 - Pour les déplacements régionaux et interrégionaux de voyageurs, cela permettra des relations ferroviaires
64 de bout en bout entre Tours et Dijon plus confortables et moins polluantes, puisque la ligne sera électrifiée
65 et les trains qui circuleront pourront être électriques. Cela permettra de relier le territoire au réseau à grande
66 vitesse par des correspondances directes TGV-TER par la création de la halte. Que faut-il faire pour
67 assurer ces fonctionnalités ? Il faudra électrifier la ligne. Il faudra traiter les ouvrages existants et les
68 passages à niveau. Et, il faudra installer un système de communication plus moderne appelé GSM-R
69 (Global System for Mobile communications – Railways). Pour la halte d'interconnexion, il faudra la réaliser
70 par la construction de voies et de quais, et créer un raccordement pour cette halte.
- 71 - Pour la fonctionnalité sur les liaisons de voyageurs de grande distance, cela permettra de faire évoluer la
72 desserte des gares de l'axe Rhin – Rhône réalisé par des TGV qui relie aujourd'hui Strasbourg à Lyon,
73 donc par la LGV (Ligne à Grande Vitesse) Rhin – Rhône qui passe par Belfort-Besançon. On verra plus loin
74 à quoi cela correspond. Puis, on a étudié la faisabilité d'un raccordement de Nantes, mais c'est une option
75 pour laquelle nous n'avons regardé que la faisabilité technique pour l'éventualité de faire évoluer des trajets
76 entre Nantes, Tours et Lyon. Pour réaliser cette fonctionnalité, un certain nombre d'aménagements :
77 l'électrification, le traitement des ouvrages et des passages à niveau, l'installation du système GSM-R, et le
78 raccordement.
- 79 - Pour la fonctionnalité de transport de marchandises, c'est proposer aux transporteurs une transversale
80 électrifiée reliant les grands corridors Nord – Sud qu'on voit sur la carte : le corridor atlantique (en bleu ciel)
81 qui relie l'Allemagne à l'Espagne, et les corridors Nord – Méditerranée qui relient les Pays-Bas, la Belgique
82 et le Luxembourg sur l'arc Méditerranée jusqu'à l'Espagne. Aujourd'hui, la ligne entre Tours et Nevers est
83 électrifiée et il manque ce maillon entre Nevers et Chagny, objet du projet. Cela permettra également d'offrir
84 une alternative au passage par L'Île-de-France parce que les convois de marchandises sont obligés de
85 passer par Paris pour se rendre en Espagne. Le nœud ferroviaire parisien est très contraint et il y a
86 beaucoup de circulations à la fois de voyageurs et de marchandises, donc électrifier cette ligne permettrait à
87 certains convois de relier l'Espagne via cette transversale et d'éviter la région parisienne qui est saturée.
88 Cela permet aussi de répondre à des besoins de transport de marchandises entre la façade atlantique et les
89 axes Saône – Rhône – Rhin. Sur la façade atlantique, il existe un certain nombre d'activités portuaires,
90 notamment à Nantes, Saint-Nazaire et La Rochelle. Aujourd'hui, ces activités portuaires générant du

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

91 transport de marchandises sont également obligées de passer par Paris pour se rendre sur ce couloir
92 rhodanien, donc VFCEA permettrait d'aller directement sur cet axe Saône – Rhône – Rhin. Le troisième
93 effet est de contribuer au report modal de la route vers le rail pour réduire les émissions polluantes.
94 L'objectif est aussi de débarrasser des routes les camions qui transportent les marchandises.

95 Quels sont les principaux aménagements techniques et les coûts qui y sont associés ? Sur la ligne existante entre
96 Nevers et Chagny, il faudra :

- 97 - Électrifier les 160 kilomètres de voie ferrée pour un coût évalué aux études préliminaires à un peu plus de
98 200 millions d'euros ;
- 99 - Installer ce système de télécommunications, qui coûte 13 millions d'euros ;
- 100 - Mettre au gabarit un certain nombre d'ouvrages, ce qui coûte environ 28 millions d'euros ;
- 101 - Traiter certains passages à niveau suivant un diagnostic qui devra être fait par rapport à leur dangerosité,
102 ceci pour un coût de 19 millions d'euros.

103 Sur la carte, on peut apercevoir la question des sous-stations nécessaires à l'électrification. Ces sous-stations sont
104 envisagées sur le secteur de Sémelay dans la Nièvre et de Montchanin. Pourquoi ? Parce qu'électrifier ces
105 160 kilomètres nécessite du courant via une alimentation très haute tension. Sur la partie ouest, cette alimentation
106 peut se faire depuis une sous-station qui existe et qui alimente déjà la ligne qui est à l'ouest du côté de Nevers, donc
107 l'on pourra s'y appuyer. Par contre, sur une bonne moitié de la ligne, il faudra créer de nouvelles sous-stations, ceci à
108 Sémelay parce que l'on a identifié du transport très haute tension sur ce secteur et à Montchanin puisqu'il y a
109 également des lignes à haute tension, l'objectif étant que ces sous-stations soient positionnées le plus près possible à
110 la fois de la voie ferrée et de lignes à très haute tension. Sur la partie plus à l'est, l'alimentation pourra se faire depuis
111 une station qui existe déjà sur la ligne Paris – Lyon – Marseille.

112 Concernant les aménagements du raccordement, deux solutions :

- 113 - L'une est un raccordement court d'environ 5 kilomètres avec un tracé qui franchit le relief à Écuisses, et
114 donc l'idée de faire ce tunnel de 800 mètres pour franchir ce relief.
- 115 - L'autre est le raccordement long, qui est plus long de 1 500 mètres. Cette solution permet d'éviter ce relief,
116 de passer entre l'étang de Montaubry et la bosse, mais nécessite la construction d'un viaduc assez
117 important de 180 mètres avec une hauteur d'environ 20 à 25 mètres. Le schéma en coupe montre le profil
118 en long de la voie ferrée ; c'est très schématique, mais cela explique le principe des déblais et remblais. Un
119 remblai veut dire que la ligne est plus haute que le terrain naturel. En déblai, il faut creuser pour descendre
120 la ligne. Sauf lorsque le relief est important, l'idée est d'épouser le mieux possible le terrain naturel, de
121 manière à utiliser les terrassements en déblai pour combler les zones à faire en remblai et ainsi trouver un
122 équilibre satisfaisant des terres.

123 Concernant les aménagements de la halte d'interconnexion TER-TGV, d'abord cette halte serait positionnée à l'est de
124 la gare TGV actuelle. La *slide* montre la ligne à grande vitesse en direction de Paris et en direction de Lyon, le
125 bâtiment voyageurs de la gare avec le parking, le pont existant qui permet la voie de service et cette halte qui serait
126 positionnée en face des quais TGV existants de manière à faciliter le trajet entre ces quais TER et les TGV, et
127 inversement. On a évoqué plusieurs solutions pour cette halte d'interconnexion :

- 128 - Une première solution serait la halte de passage qui nécessite une section commune de tracé de
129 raccordement entre TGV et TER, avec un débranchement des voies TER pour venir s'insérer sur la halte et
130 ensuite reprendre les voies de service et poursuivre en direction de Nevers.
- 131 - La seconde solution dissocie les circulations entre les TGV qui s'insèrent à la ligne à grande vitesse et les
132 TER ; c'est la zone de raccordement qu'on a vu en dernier lors de la visite. Le principe est d'avoir une
133 connexion sur la ligne plus courte, sur la ligne existante, avec un principe de halte en impasse, donc le train
134 est obligé de marquer un rebroussement pour partir sur la voie ferrée. On voit pour exemple une photo du
135 principe.

136 Concernant ces variantes de raccordements sur lesquelles nous avons cheminé ce matin, pour le
137 raccordement court avec la halte de passage la *slide* présente de différentes couleurs les linéaires en
138 remblai et les linéaires en déblai. En rouge, c'est en remblai, c'est-à-dire que la ligne est plus haute que le
139 terrain naturel. En jaune, il faut creuser pour épouser au mieux le relief actuel. Ce sont donc les différentes
140 solutions, celle avec raccordement court avec halte de passage, et celle avec halte en impasse où les TER

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

141 viennent et rebroussement chemin et les TGV ont une circulation indépendante. Les estimations pour ces
142 variantes sont de 279 millions d'euros pour le raccordement court avec halte de passage, et de 253 millions
143 d'euros pour le raccordement court avec halte en impasse.

144 - La solution avec le raccordement long. C'est toujours le même principe, avec en jaune les secteurs en
145 déblai et en rouge les secteurs en remblai. C'est facile à retenir, car « rouge » avec un « R » comme
146 remblai, et le jaune est en déblai. Le raccordement long avec halte en impasse est estimé à 231 millions, et
147 le raccordement long avec halte de passage est estimé à 332 millions.

148 Un schéma présente les fonctionnements. On l'a fait dans le cas du raccordement court, mais c'est également valable
149 dans le cas du raccordement long. Que se passe-t-il avec une halte de passage ? Le TER arrive de Nevers et s'insère
150 jusqu'à la halte ; un TGV arrive de Paris, s'arrête ; un échange de voyageurs se fait et il repart sur Lyon ; le TER
151 repart en direction de Dijon ou Chalon. Pour ce qui est des TGV qui viennent de Strasbourg et qui veulent s'insérer
152 pour aller sur Lyon ou inversement, ils arrivent de Strasbourg depuis Dijon, ils s'insèrent directement sur la ligne à
153 grande vitesse. Le train fret reste sur la ligne telle qu'elle est aujourd'hui.

154 Le fonctionnement de la variante avec la halte en impasse est un peu différent. On voit que les flux sont dissociés. Un
155 tracé est spécifique aux TGV et un autre aux TER. Le TER arrive ; il s'arrête ; le TGV arrive de Paris ; l'échange de
156 voyageurs se fait ; la halte ; le TER repart en direction de Dijon ; un TGV arrive de Strasbourg et s'insère directement.
157 Pour le train fret, il n'y a pas de changement. Les rampes ne sont pas les mêmes. L'intérêt de faire passer un train fret
158 sur une halte TER n'est pas évident. L'objectif est d'apporter, par la création de la halte, des correspondances
159 efficaces entre les TGV et les TER.

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

161 Monsieur MAZZUCHELLI, pourriez-vous expliciter à la salle que les TGV qui viennent de Strasbourg et qui
162 exploiteraient donc l'éventuel raccordement ne marquent pas l'arrêt du Creusot, s'ils ne le marquent pas ? Dans votre
163 schéma, on le voit passer. On est bien d'accord sur le fait qu'il ne s'arrête pas au Creusot ?

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

165 En effet, il ne s'arrête pas. L'objectif d'insérer ces TGV est, finalement, de gagner un peu de temps. Ceux qui viennent
166 de Strasbourg et se rendent à Lyon ou au-delà passent aujourd'hui par la ligne Paris – Lyon – Marseille, ce qu'on
167 appelle de la ligne PLM. Faire profiter ces TGV de la ligne à grande vitesse à partir du Creusot permet de gagner
168 quelques minutes. Ces minutes seraient au profit d'un arrêt supplémentaire en gare de Dijon pour capter des
169 voyageurs et offrir une desserte améliorée aux voyageurs de l'axe Strasbourg – Lyon. Le train de Strasbourg ne
170 s'arrêterait pas, mais c'est une option.

171 *(Intervention inaudible hors micro)*

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

173 Je vous assure que nous débattons de tout ce que vous voulez tout à l'heure. Nous prendrons les questions une par
174 une. Je vous propose de laisser Monsieur MAZZUCHELLI terminer, puis vous posez vos questions. Nous pourrions
175 même en débattre en profondeur. Ne vous inquiétez pas, les questions seront abordées ; nous vous l'assurons. Merci.

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

177 Je poursuis la présentation avec un point sur les résultats socio-économiques réalisés sur la base des différentes
178 fonctionnalités et en fonction des hypothèses inscrites au contrat de plan État/Région, ce qu'on appelle le CPER.
179 Deux hypothèses sont inscrites :

180 - L'hypothèse n°1 du CPER consiste en : l'électrification partielle entre Montchanin et Chagny, le
181 raccordement sur la LGV, la halte TER et l'installation du GSM-R sur la totalité de la ligne, ce qui est figuré
182 sur le schéma plus bas. Les investissements sont évalués à 342 millions d'euros. Cela permet un certain
183 nombre de fonctionnalités : le passage de TGV Rhin – Rhône, le déplacement du *hub* TER de Montchanin à
184 la gare TGV, la desserte de la zone Coriolis, la desserte de Chalon-sur-Saône et des correspondances
185 TGV-TER directes. Aujourd'hui, la rentabilité socio-économique sur cette hypothèse est évaluée négative,
186 de l'ordre de 230 millions d'euros.

187 - L'hypothèse n°2 du CPER consiste en : l'électrification complète des 160 kilomètres entre Nevers et
188 Chagny, et l'installation du GSM-R sur la totalité de la voie ; on ne parle pas du raccordement. C'est un
189 investissement de 283 millions d'euros. Cela permet le transport de marchandises, donc de finaliser la

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

190 transversale Ouest – Est entre les deux grands corridors, et cela permet également de faire circuler des
191 trains électriques sur cette ligne. La rentabilité socioéconomique est un peu meilleure que la première ; elle
192 est ressortie positive à +25 millions d'euros.

193 Si l'on fait l'étude pour la globalité du projet, évaluée à 560 millions d'euros et qui permet toutes ces fonctionnalités
194 voyageurs et fret, on a encore une rentabilité socio-économique négative à hauteur de -118 millions d'euros.

195 Voilà pour cette première partie un peu technique qui rappelle les grandes généralités du projet. Maintenant, nous
196 allons évoquer le diagnostic environnemental.

197 **Adeline DORBANI, chef de pôle Environnement et Développement durable, SNCF Réseau**

198 Je vais aborder la démarche environnementale et l'analyse des enjeux environnementaux au niveau de SNCF
199 Réseau. Je vais me présenter. Adeline DORBANI. Je suis la responsable du pôle Environnement et Développement
200 durable de SNCF Réseau Bourgogne Franche-Comté. J'interviens dans le cadre du projet VFCEA pour appuyer le
201 directeur du projet sur tout ce qui concerne les analyses environnementales, études environnementales et dossiers
202 réglementaires.

203 Concernant la démarche environnementale, SNCF Réseau est un maître d'ouvrage et, à ce titre, se doit de prendre
204 en compte l'environnement en amont des études de ses projets. Pourquoi prendre en compte l'environnement ? Pour
205 identifier les enjeux, pour maîtriser les coûts afin de ne pas avoir de mauvaises surprises au moment des travaux,
206 pour respecter un cadre réglementaire puisque le cadre réglementaire environnemental est assez complexe et touffu.
207 C'est aussi pouvoir travailler avec la population locale, celle qui sera impactée par le projet, pour regarder les enjeux
208 prioritaires à prendre en compte et favoriser ainsi l'acceptation du projet.

209 Aujourd'hui, nous sommes au stade du débat public. À ce stade-là, nous avons fait un premier diagnostic
210 environnemental et un premier diagnostic des enjeux, mais nous n'avons pas encore la connaissance fine du territoire
211 et surtout la connaissance des impacts mesurés, quantitatifs, qui seront générés au niveau du territoire, que ce soit en
212 positif ou en négatif. Cela viendra un peu plus tard. Pourquoi ? Parce que les études techniques ne sont pas
213 suffisamment avancées aujourd'hui pour pouvoir quantifier précisément les impacts du projet. Nos études
214 environnementales viennent alimenter les études techniques qui, en retour, viennent nous alimenter pour qu'on puisse
215 identifier de plus en plus finement et dans une échelle plus précise les enjeux et les impacts. C'est un processus
216 progressif et qui est intégré, c'est-à-dire que l'on arrive ensuite à la fois à faire converger les études techniques et les
217 études environnementales.

218 Qu'est l'évaluation environnementale ?

- 219 - C'est la prise en considération du milieu humain, notamment de ce qu'on appelle le cadre de vie. On parlera
220 notamment de bruit, qui fait partie du milieu humain, mais l'on parlera aussi de paysage et d'exploitation
221 agricole ; ce sont des enjeux du milieu humain.
- 222 - Le milieu physique. Lors de la visite, des questions ont émergé à ce sujet. Comment prenez-vous en
223 compte l'eau ? Les continuités hydrauliques ? On en parlera aussi.
- 224 - Le milieu naturel. C'est la biodiversité notamment. On en parlera aussi puisque c'est des choses qu'on
225 prend en compte.

226 Dans le cadre des études préliminaires, nous avons fait une première photographie du territoire. Le projet va de
227 Nevers à Chagny, donc 160 kilomètres sont à couvrir. Nous avons découpé le territoire par entités géographiques.
228 Actuellement, nous étudions l'aspect de ce qu'on a appelé l'ancien bassin minier, donc sur le secteur du Creusot où
229 nous allons créer le raccordement.

230 Les enjeux sur le secteur du raccordement sont multiples. Le schéma permet de se situer. Ce matin, nous avons été
231 voir l'étang de Montaubry au Nord. On peut voir la ligne à grande vitesse existante ; au sud, le canal de Bourgogne ;
232 le secteur où se situerait le raccordement avec les bois de la Motte, le bois des Fauches et le bois de Saint-Julien ; au
233 Sud, les agglomérations d'Écuisses et de Saint-Julien-sur-Dheune. Ces éléments sont importants à prendre en
234 compte et nous les avons pris en compte.

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

236 Excusez-moi. Je pense que vous pouvez utiliser le conditionnel, car nous sommes dans le cadre d'un débat public et
237 tout est possible, donc il n'y a pas de futur.

238 **Adeline DORBANI, chef de pôle Environnement et Développement durable, SNCF Réseau**



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

239 Oui. Bien sûr. Je propose d'étudier ensemble les enjeux qui ont été identifiés selon les deux scénarios.

240 Pour le milieu humain, le premier scénario est le raccord court. La première chose concerne les agglomérations ; nous
241 y étudierons plus particulièrement l'enjeu bruit. Ensuite, les habitats qu'on appelle les habitats isolés sont à prendre en
242 compte, notamment pour ce qui est du bruit et du paysage. Il y a aussi des enjeux paysagers particuliers que l'on a
243 déjà eu l'occasion d'aborder et sur lesquels nous reviendrons. Des voies de communication seraient aussi à rétablir.
244 Puis, il a les principaux réseaux de type EDF et GDF, tous les réseaux d'adduction de gaz ou d'électricité. Sur le plan,
245 on retrouve aussi l'ancienne tuilerie Perrusson, puis les petits traits qui représentent les passages à niveau
246 susceptibles d'être modifiés et les ouvrages d'art susceptibles d'être mis au gabarit. Les petites antennes
247 représentées sont la symbolique des antennes GSM-R, le mode de communication spécifique au ferroviaire ; ce ne
248 sont que des symboles et pas les implantations définitives. Pour le raccordement long et le milieu humain, les enjeux
249 sont les mêmes et l'on peut voir sur le plan le raccordement, les zones habitées, les habitats isolés, ainsi que les
250 principaux axes routiers. Ce tracé passe sur d'autres secteurs et l'on a effectivement une quantité d'enjeux différents,
251 mais l'on retrouve les mêmes thématiques.

252 Je vous propose de passer au milieu naturel. Au niveau du sud de la gare TGV existe une zone naturelle particulière,
253 une zone d'intérêt floristique et faunistique (ZNIEFF). Au niveau de la Dheune, il y a une zone qui est en zone humide.
254 Le secteur de l'étang de Montaubry et les champs à proximité sont aussi des zones humides. Le corridor écologique
255 est inscrit au schéma de cohérence régionale écologique (SRCE). La *slide* présente le tracé du raccordement du
256 raccordement long, s'il est conservé ainsi, qui vient faire une trouée forestière au niveau du bois de Saint-Julien. Pour
257 le raccordement court, comme on l'a vu sur le terrain, faire un tunnel permet de préserver le bois des Fauches
258 notamment.

259 S'agissant du bruit, nous aurons vraisemblablement beaucoup de questions, puisque la plupart d'entre vous sont
260 concernés. Je vais aller assez vite, mais nous pourrons y revenir plus en profondeur au moment des questions.
261 Qu'est le bruit ? C'est une variation de pression entre une source et un récepteur. On vous présente un schéma avec
262 une échelle de bruit pour avoir quelques valeurs de référence. Il faut savoir qu'un train de fret à 100 km/h, pour un
263 bruit mesuré à 25 mètres de la ligne, fait environ 80 dB (A). Que sont les dB (A) ? Normalement, le bruit se mesure en
264 décibels (dB), mais la gêne produite par le bruit pour l'oreille humaine est mesurée en dB (A) parce que l'oreille
265 humaine est plus sensible à certaines fréquences. Cela se mesure en donnant donc plus de poids aux fréquences
266 que l'oreille humaine perçoit facilement, ce qui permet de mieux caractériser la perception de l'oreille humaine. C'est
267 la raison pour laquelle la mesure est ici en dB (A). Je reviendrai sur ces éléments si vous avez plus de questions.

268 D'où vient le bruit ferroviaire ? Plusieurs éléments. Il faut savoir que le bruit ferroviaire dépend de la vitesse. Quand
269 des trains sont à faible vitesse, inférieure à 50 km/h, ce sont les équipements qu'on perçoit le plus facilement, par
270 exemple le moteur. Lorsque les vitesses sont de l'ordre de 50 km/h à 350 km/h, le bruit vient plutôt du contact entre la
271 roue et le rail qui génère des vibrations et qui génère le bruit ; c'est ce qu'on appelle le bruit de contact. Pour des
272 trains de type TGV à pleine vitesse, au-delà de 350 km/h, le bruit prépondérant est ce qu'on appelle le bruit
273 aérodynamique ; c'est la perception de sifflement que l'on peut avoir au passage d'un TGV.

274 Le bruit peut avoir un impact sur la santé humaine. À ce titre, une réglementation s'est développée au fur et à mesure
275 des années, à peu près à partir des années 75 à 78. Aujourd'hui, cette réglementation est dans le code de
276 l'Environnement qui est là aussi pour préserver et protéger les populations riveraines des infrastructures linéaires de
277 transport. Nous parlons aujourd'hui d'un raccordement qui sera créé et, à ce titre, nous sommes soumis au code de
278 l'Environnement et à la loi relative à la lutte contre le bruit dans l'environnement. Donc, en tant que maître d'ouvrage,
279 certains seuils acoustiques ne doivent pas être dépassés. Il faut aussi savoir que le maître d'ouvrage est soumis à
280 une obligation de résultat. En effet, lorsque nous émettons dans l'environnement des niveaux de bruit supérieurs aux
281 seuils fixés par la réglementation, nous devons mettre en place des éléments de protection et d'atténuation du bruit
282 pour les populations riveraines. Comment fait-on ? On le fait en plusieurs étapes :

- 283 1. La première étape est l'identification du bruit et le niveau d'exposition des populations riveraines ; c'est
284 l'évaluation du niveau sonore existant. Cela se fera tout le long de la ligne.
- 285 2. Pour la deuxième étape, il s'agit de faire la modélisation de ce que sera le niveau sonore sur la base des
286 hypothèses de trafic retenues. Le bruit se modélise assez facilement, puisqu'on peut imaginer le bruit que
287 cela fera et comment ce bruit se diffusera dans l'environnement. On fait donc une cartographie pour identifier
288 les endroits où le niveau sonore est au-dessus des seuils réglementaires.
- 289 3. Cette étape est nécessaire pour passer à l'étape n° 3 lors de laquelle les mesures à mettre en place sont
290 identifiées dans les endroits où les niveaux sonores réglementaires sont dépassés. Lorsqu'on a fait ce



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

291 diagnostic, on trouve avec l'aide d'un acousticien les mesures d'atténuation les plus efficaces en fonction des
292 situations.

293 4. La quatrième étape sera la mise en œuvre de ces mesures d'atténuation. On travaille là sur des
294 modélisations, mais au moment de la mise en service la conformité des installations mises en place est
295 contrôlée. Cet aspect-là est nécessaire pour que le maître d'ouvrage puisse répondre à son obligation de
296 résultat. Plusieurs aménagements sont possibles. Les murs antibruit sont installés de manière privilégiée
297 dans les zones d'habitats concentrés. Lorsque les habitats sont isolés ou lorsque les configurations sont
298 particulières, comme des maisons au ras de la voie qui ne permettent pas de mettre en place ce type de
299 protection, on passe plutôt à de la protection de façade. Ce sont des exemples, mais c'est un acousticien qui
300 étudiera et proposera les mesures d'atténuation sur les zones dépassant les seuils réglementaires.

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

302 Pourriez-vous préciser ce que vous appelez protection de façade ?

303 **Adeline DORBANI, chef de pôle Environnement et Développement durable, SNCF Réseau**

304 Pour ce qu'on appelle la protection de façade, la *slide* montre un exemple sur le projet Belfort – Delle, donc un projet
305 de réouverture de ligne. On vérifie la caractéristique des ouvertures, donc les fenêtres, les huisseries, et leur capacité
306 à atténuer le bruit entre l'intérieur et l'extérieur. Si ce n'est pas le cas, on propose au propriétaire de remplacer les
307 huisseries par d'autres, beaucoup plus isolantes d'un point de vue acoustique, pour permettre cette atténuation du
308 bruit.

309 S'agissant du milieu agricole, on en a un peu parlé sur le terrain. Lorsqu'on crée une nouvelle infrastructure, on a
310 besoin d'emprise. L'exemple de la *slide* montre que, sur les raccordements, l'on s'est éloigné des emprises avec du
311 bâti et qu'on se retrouve avec des tracés impactant l'activité agricole. Donc, dans le cadre de nos grands projets, nous
312 travaillons très en amont avec les exploitants et les propriétaires de terres agricoles pour définir ensemble les enjeux
313 prioritaires, les identifier et les hiérarchiser, puis pour regarder ce qu'il est possible de faire pour minimiser les
314 impacts. Vous verrez dans la démarche environnementale que le but du jeu est souvent de trouver le meilleur
315 compromis entre les enjeux et les mesures à mettre en œuvre. Quels sont les enjeux pour la profession agricole ? Ils
316 sont multiples. Ce sont : d'abord, les emprises foncières ; le type de terrain impacté, donc un terrain à haut rendement
317 ou pas ; le rétablissement des chemins agricoles ; et une chose très importante que sont les mesures
318 environnementales. En effet, en tant que maître d'ouvrage, si l'on impacte le milieu naturel, on nous demande souvent
319 de faire des mesures compensatoires, et l'on demande souvent une contribution supplémentaire au milieu agricole
320 pour pouvoir mettre en œuvre nos mesures compensatoires.

321 Concernant l'eau, il y a eu des questions ce matin. L'eau et plus généralement les milieux humides sont pris en
322 compte.

323 - La préservation des points d'eau : les points de captage, les points d'alimentation pour le bétail par exemple
324 dont il a été question ce matin. Il a aussi été question de sources, un point qui m'intéresse fortement :
325 identifier sur le terrain les points de sortie d'eau, des points de captage, ce qui passe par un recensement.

326 - La qualité des eaux aussi, qui est plutôt en phase de travaux. En effet, lors de travaux de terrassement, on
327 fait un suivi qualitatif des eaux de surface et des eaux souterraines pour vérifier qu'on ne les impacte pas au
328 moment des mouvements de terre. Mais, c'est aussi en phase d'exploitation, une fois les travaux finis, avec
329 le respect de la réglementation concernant l'usage des produits phytosanitaires qui est un enjeu très
330 important aujourd'hui pour SNCF.

331 - L'eau, c'est aussi les inondations, c'est aussi le risque naturel. C'est aussi maîtriser les rejets des eaux et
332 assurer la transparence hydraulique et écologique des cours d'eau. S'agissant d'une construction nouvelle,
333 ces paramètres sont pris en compte en amont et dès la conception des ouvrages.

334 - Après les travaux, il faut remettre en état. Une bonne remise en état après travaux est importante.

335 - Puis, il y a les mesures compensatoires. La présentation montre l'exemple d'une remise en état du mois de
336 décembre sur le projet Belfort – Delle, avec un tablier à remplacer au-dessus d'un cours d'eau, La
337 Bourbeuse. Pendant la phase de travaux, nous avons busé ce cours d'eau, donc créé une piste temporaire
338 dans le lit vif de la rivière. Après travaux, il s'agissait de faire une remise en état, ce qui s'est fait
339 conjointement avec les pêcheurs, avec la police de l'environnement et avec la police de l'eau. Nous avons
340 rétabli la continuité d'une part, mais aussi amélioré le fond du cours d'eau. Cela a été une opportunité,

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

341 comme nous avons des matériaux inertes, de réenrocher correctement le cours d'eau pour ménager des
342 zones de calme pour les poissons et des zones d'accélération pour favoriser leur remontée ; cela a donc
343 été une amélioration par rapport à l'état initial. Un autre exemple montre une mesure compensatoire de
344 zone humide avec ce qu'on appelle une mégaphorbiaie dont nous sommes propriétaires, et un champ qui
345 pourrait se transformer en mégaphorbiaie, donc en habitat intéressant pour les insectes notamment et tout
346 ce qui est amphibiens, donc les grenouilles).

347 Concernant la biodiversité, vous savez peut-être qu'il existe un plan de reconquête de la biodiversité en France. Là
348 encore, nous sommes sur une construction nouvelle, alors l'on applique ce qu'on appelle la doctrine ERC :

- 349 - Éviter les enjeux principaux de biodiversité à chaque étape du projet ;
- 350 - Réduire les impacts en maintenant notamment les conditions de fonctionnement des milieux, par exemple
351 assurer la traversée des animaux par des ouvrages.
- 352 - Lorsque nous n'avons pas pu tout éviter ou réduire, il reste des impacts résiduels et, à ce titre-là, on
353 propose des mesures de compensation. La compensation, c'est créer des milieux équivalents à ceux
354 impactés. La *slide* montre quelques exemples de mesures d'accompagnement avec la LGV Rhin – Rhône,
355 et un bassin de décantation en phase de travaux qui a été renaturé et transformé en mare pour la phase
356 d'exploitation. Et, on peut voir un crapaud Calamite, une espèce protégée.

357 Le code de l'Environnement interdit la destruction des espèces protégées. Est interdite aussi la perturbation
358 intentionnelle du cycle de reproduction. Donc, dans le cadre des études qui seraient à conduire après le débat selon
359 la décision du maître d'ouvrage, nous conduirons un inventaire faune - flore qui est un recensement de la faune et de
360 la flore, mais aussi une compréhension de leur interconnexion avec leurs habitats et avec leurs cycles biologiques.
361 Cela constitue un dossier spécifique de demande d'autorisation qui est soumis à l'avis du CNPN (Conseil National de
362 la Protection de la Nature).

363 Un point concerne le paysage. Je vais aller assez vite, car Loïc vous fera une présentation plus complète. On parle de
364 l'électrification sur la ligne classique. On voit un exemple de ligne non électrifiée entre Nevers et Chagny ; c'est entre
365 Imphy et Decize. On voit aussi un exemple de ligne électrifiée à peu près dans la même situation paysagère en
366 Bourgogne Franche-Comté, au droit d'un passage à niveau, avec un poteau caténaire et le fil caténaire. Ensuite, la
367 sous-station que Laurent a évoquée. Ici, un exemple de la LGV avec une emprise de 100 mètres par 100 mètres,
368 l'itinéraire pour pouvoir venir entretenir l'installation et, sur le côté, ce que cela donne sur le terrain avec le
369 raccordement au réseau RTE, et la sous-station éloignée des habitations et qui n'a pas été implantée sur des sites à
370 enjeu naturel.

371 Le dernier point concerne les mâts GSM-R. La présentation montre encore l'exemple de la LGV Rhin – Rhône qu'on
372 ne voit pas parce qu'elle est en déblai et insérée dans le relief, ainsi qu'un itinéraire routier ayant été rétabli, un petit
373 ouvrage et la route qui vient du bâtiment technique du mât GSM-R. Ce qu'on voit dans le paysage est un mât GSM-R
374 d'une trentaine de mètres.

375 J'en ai fini de ce rapide paysage Environnement. On passe au calendrier. Je rends la parole à Laurent.

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

377 Excusez-moi. Le temps a beaucoup avancé. Pourrions-nous faire très vite sur ces questions-là pour donner un peu
378 plus de temps aux questions du paysage ?

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

380 J'en ai pour 30 secondes pour illustrer ce que j'ai dit ce matin dans le bus. Voilà le calendrier.

- 381 - Aujourd'hui, nous sommes sur la période du débat public.
- 382 - À l'issue, une décision du maître d'ouvrage. Je ne vais pas y revenir, car Madame CASILLO l'a évoquée.
- 383 - Ensuite, un certain nombre d'études plus poussées seront à produire. On voit qu'on est vraiment au début
384 du processus d'études du projet VFCEA.
- 385 - En fonction de ce qui sera retenu ou pas, le temps d'étude avant d'engager les travaux sera de l'ordre de 3
386 à 5 ans pour préparer tous ces dossiers, mener les enquêtes publiques et obtenir toutes les autorisations
387 préfectorales et administratives.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

388 Merci de votre attention.

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

390 Monsieur, nous savons que votre intervention sera très intéressante, mais comme nous voudrions aussi avoir un petit
391 temps de débat, se limiter à 10 minutes de présentation sur les enjeux paysagers serait bien. Nous aurons ensuite un
392 temps de débat important lors duquel nous pourrions revenir à ces questions. Merci.

393 **Loïc PIANFETTI, paysagiste**

394 Le travail qui vous est présenté a été mené sur l'hypothèse des deux tracés dans l'état où ils sont aujourd'hui dans la
395 réflexion. Cela ne veut pas dire qu'ils sont figés et que les ouvrages en terre sont exactement réglés au mètre près,
396 mais il s'agit pour nous de regarder les enjeux. Les enjeux, en matière de paysage, se définissent comme étant la
397 valeur relative des paysages, c'est-à-dire que dans un secteur concerné par un projet, on caractérise les paysages qui
398 le composent, et l'on va en relativité leur donner une sorte de valeur. Par exemple, le secteur autour de la gare du
399 Creusot, qui est fortement anthropisé et où il y a des lignes de haute tension, etc., même si l'on ressent encore le
400 paysage rural caractéristique de cette zone, c'est évidemment un paysage en mutation, donc l'enjeu sera moyen à
401 faible. En revanche, les terres des plaines est un paysage vraiment caractéristique du paysage traditionnel de cette
402 région d'élevage, donc c'est un enjeu fort.

403 Les tracés qu'on nous a demandé de regarder, le tracé court et le tracé long, nous permettent de définir des
404 sensibilités. Les sensibilités sont liées au tracé parce que si l'on met par exemple un remblai très haut, cela peut
405 rendre le paysage plus sensible au passage du projet ; on peut le comprendre. Mais, ils sont liés aussi au paysage lui-
406 même comme un paysage très vallonné ou très chahuté. S'il est très chahuté, on passera par exemple partout en
407 tunnel et l'on n'y sera pas forcément sensible. S'il est moyennement chahuté, mais quand même assez nerveux, on
408 peut avoir une succession de remblais et de déblais très impactants, car visibles de loin. Si, en revanche, c'est assez
409 vallonné de manière douce, voire plat, l'infrastructure peut passer quasiment au TN (terrain naturel) donc elle peut
410 être beaucoup plus furtive. Puis, il y a les structures du paysage : un paysage très ouvert ou très tramé porte des
411 potentialités d'insertion qui font qu'il est plus ou moins sensible.

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

413 Excusez-moi. Vous avez employé un acronyme et je ne suis pas sûre que tout le monde comprenne ce que veut dire
414 TN.

415 **Loïc PIANFETTI, paysagiste**

416 C'est un terrain naturel. C'est au regard de toute cette analyse qu'on a caractérisé une vision objective, dans l'état
417 actuel du projet tel qu'il nous est connu, de ce que serait cette infrastructure dans le paysage tel qu'il est aujourd'hui.

418 Par exemple, sur la photo 1, on est dans la zone qui est un peu anthropisée. La ligne bleue est un raccordement qui
419 vient s'insérer dans le triangle entre les lignes LGV. Donc, d'une certaine manière, la sensibilité est finalement assez
420 faible et l'impact sera relativement faible, parce qu'il n'y aura pas de distorsions énormes entre l'ancien et le nouveau
421 paysage ; on est dans le même registre. Il n'y a pas de grandes césures qui font qu'on ne se reconnaît plus dans ce
422 paysage.

423 La vision 2 est de l'autre côté de ce fameux raccordement, avec la ligne, puis l'on comprend qu'elle continue. Là, on
424 aura sans doute un effet sur la lisière protectrice, donc sur la zone humide qui est d'ailleurs liée à cette lisière, ce
425 boisement. Mais, là encore, on ne pourra sans doute pas éviter et l'on ne pourra sans doute pas vraiment réduire. En
426 revanche, on pourra réduire l'impact sur le paysage avec des solutions environnementales, peut-être en retravaillant
427 la zone humide et peut-être en la redensifiant ou en l'étendant. Cela peut être des solutions. Les solutions que je vous
428 présente ne sont pas figées. Elles sont objectivées par rapport aux éléments du territoire, mais ensuite entre aussi en
429 ligne de compte la perception. La perception est subjective, donc c'est une discussion qu'il faudra avoir.

430 *(Intervention hors micro dans la salle).*

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

432 Excusez-moi. On ne va pas tout de suite commencer le débat. Notez bien les questions que vous avez à l'esprit et on
433 entamera le débat ensuite. On laisse Monsieur terminer sa présentation. Merci.

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

435 Tout est enregistré et vous devez absolument avoir un micro pour prendre la parole et que ce soit enregistré.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

436 **Loïc PIANFETTI, paysagiste**

437 Ensuite, on est passé de l'autre côté du pont. C'est dans le cas de gare en impasse. On est toujours dans ce paysage
438 traversé par une ligne de haute tension, mais l'on aborde une partie beaucoup plus agricole puisqu'elle est cultivée.
439 L'ouvrage passerait en déblai, ce qui veut dire qu'on pourra le percevoir lorsqu'on sera tout proche de la ligne
440 nouvelle, puisque c'est un élément construit. Mais, quand on sera un peu loin, on verra une ombre, quelque chose de
441 l'ordre d'une ouverture dans le territoire sans que cela se voie vraiment ; c'est en déblai. Cela permet ensuite de se
442 raccorder à ce qu'on appelle Le Bois Gendarme. Ce sera de l'ordre d'une ombre parce que les déblais ne sont pas
443 toujours symétriques et qu'il peut y avoir un ourlet, et parce qu'il y a la présence de la clôture et des choses comme
444 celles-là.

445 De l'autre côté, toujours vers Le Bois Gendarme, on a voulu vérifier si l'on voyait quelque chose en sortant ou en
446 rentrant du village. Non, parce que la ligne construite sera sur un sommet de relief, en quelque sorte, donc l'on ne
447 verra rien d'en bas ; c'est vraiment trop loin et trop en creux pour être vu. En revanche, quand on est au Bois
448 Gendarme même, donc à l'endroit précis où la ligne se décrochera pour partir vers la droite. Une maison est située là,
449 sur la droite. Si l'on continue — on l'a matérialisé sur le plan — on voit le chemin de fer qui rentre dans le déblai plus
450 loin, donc cela devient donc effectivement de l'ordre d'une ombre dans le territoire, puisque plus l'on est loin, plus les
451 éléments s'écrasent. Mais, dans la première partie, on a quand même un élargissement de remblai et ce remblai va
452 se poursuivre jusqu'au moment où l'on rentre en déblai. Ce qui peut être fait est au niveau de l'interface, car l'on peut
453 retramer, c'est-à-dire qu'on peut proposer de remettre une haie champêtre de l'autre côté, de remettre un élément
454 planté, un boqueteau d'arbres. Cela peut aussi être refusé pour plein de raisons, mais l'idée est de retramer et faire
455 en sorte que les infrastructures ne soient pas seules à régner. On ramène des éléments de paysage traditionnels
456 dans la région pour contrebalancer cet effet et en atténuer la force. C'est une proposition parmi d'autres.

457 On va regarder ce secteur plus précisément. Cela nous permet de voir ce qu'on pourrait envisager aussi. On propose
458 systématiquement maintenant une chose qui avait été expérimentée pour la LGV Est il y a très longtemps, mais cela a
459 été reconduit dans beaucoup de projets. Autrefois, lorsqu'on passait dans de grands boisements, on faisait
460 l'infrastructure, les pistes pour la faire, etc., puis l'on partait. Finalement, le boisement était un peu ouvert et cette
461 frange ouverte n'était pas forcément traitée. Nous proposons de faire des traitements de lisières, c'est-à-dire de
462 travailler cette frange pour régénérer la lisière protectrice du cœur du boisement. C'est une première chose. Par
463 exemple, pour cette partie en bas qui sera électrifiée et où il y aura des modifications comme on peut le voir sur le
464 plan au niveau de l'infrastructure, on pourrait replanter une haie champêtre ou quelque chose comme ça, des
465 éléments pour fractionner l'ensemble de l'évolution du projet. Cela se fera selon ce qu'on en connaîtra puisque, pour
466 l'instant, on n'en connaît pas tous les éléments.

467 Plus loin sur la présentation, on est sur la zone des Terres des Plaines où nous étions tout à l'heure, mais plus avant,
468 avec le paysage que l'on connaît. La ligne passerait dans le tracé qu'on connaît et cela donnerait l'effet produit sur le
469 plan. On voit des langues de bois qui descendent par endroits, comme des coins. On pourrait imaginer, si ce n'est pas
470 incompatible avec l'agriculture, de refaire deux langues boisées pour notamment pour absorber la tête de tunnel. Le
471 jeu de haies assez basses dont je vous ai parlé pourrait être reconduit en longeant la voie, de manière assez
472 géométrique, de façon à absorber la clôture. Cela permettrait de proposer une clôture qui est traditionnelle dans ce
473 pays, donc une haie et pas une clôture galvanisée, et de raccrocher le paysage tout en créant une fonctionnalité,
474 puisque la clôture est utile à l'élevage. Sur l'image suivante, on a une vue cette fois prise d'en haut et l'on voit bien ce
475 jeu très graphique des haies qui strient le paysage. Donc, c'est un moyen qu'on pourrait proposer d'utiliser.

476 Ensuite, on retourne vers le grand déblai de La Sapinette, qui existe. Il y aura un jeu de rétablissement routier à faire,
477 qui doit à notre sens être travaillé, notamment dans les délaissés. Ceci pourrait se faire peut-être avec des modelés
478 pour essayer d'avoir quelque chose de plus lisse, et en replantant pour essayer d'avoir une continuité et que cela ne
479 soit pas un jeu trop technique de remblais de raccordements routiers. En continuant, on part de l'autre côté et l'on est
480 sur le pont. On voit la LGV qui vient de Paris. C'est l'endroit où se passera ce raccordement avec ses ouvrages en
481 terre importants.

482 Lorsqu'on se tourne vers l'autre côté, on voit toujours le même déblai et la maison à droite de La Sapinette. Dans le
483 cadre de ce projet, un élargissement est prévu sur ce déblai, qui va donc se rapprocher de la maison. Là aussi, on
484 propose que cet élément en terre soit modifié, ce qu'on voit sur la diapositive. Aujourd'hui, on est dans une
485 configuration schématique. Ce qu'on propose pour demain serait un dispositif dans la partie haute pour restituer une
486 assiette à peu près convenable devant la maison, donc une haie ou un boqueteau au lieu d'une vue sur le déblai.
487 Mais, là encore, c'est une chose qui peut être discutée, car, curieusement, les riverains ne sont pas toujours d'accord
488 et préfèrent voir. C'est donc une chose qu'on peut envisager.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



489 Ensuite, en continuant la route, on descend pour aller à l'endroit où serait situé ce fameux passage par-dessus les
490 voies. Aujourd'hui, on est dans une configuration avec cet ouvrage en terre important qui est l'ex ouvrage en terre de
491 la LGV. On voit le petit cordon d'aulnes à gauche qui marque le passage de l'eau, et c'est une petite zone humide qui
492 va traverser. La ligne va passer à cet endroit, donc un énorme remblai sera construit. C'est une grosse modification
493 de la perception puisqu'on ne perçoit plus les horizons lointains lorsqu'on est proche de cet ouvrage. On propose de
494 restructurer complètement la zone, mais, là encore, cela ne se fera que s'il y a la volonté de le faire. On retravaillerait
495 la zone humide pour refaire une aulnaie, donc pas un cordon d'aulnes, mais un bosquet d'aulnes. Devant le remblai,
496 on créerait une bande boisée avec des chênes ou quelque chose comme ça, un horizon boisé qui n'aurait pas d'effet
497 dans les 15 premières années, mais qui, au bout d'un certain temps, finirait par masquer cet ouvrage en terre.

498 Puis, sur la photo 12, on est passé de l'autre côté. C'est l'endroit où nous étions ce matin. Vous reconnaissez les
499 chênes au bord du chemin. C'est le paysage actuel. On voit la ligne qui passerait avec un remblai assez haut. Donc,
500 on comprend bien que le second plan, qui est le grand versant, est aujourd'hui doublé par cet ouvrage en terre qui est
501 devant. Là encore, on propose de ramener l'horizon boisé, donc de modifier la perception du paysage. De toute façon,
502 quel que soit le cas de figure, il faut comprendre que lorsqu'on construit, on modifie le paysage. Si votre voisin a une
503 belle vue et que vous construisez votre maison devant, il voit votre maison. Quand on construit une infrastructure, on
504 modifie forcément le paysage. La question est de savoir si on le modifie de manière technique, donc on le laisse
505 apparaître techniquement, ou si l'on prend acte du fait que c'est modifié et l'on se demande comment on le modifie.
506 Est-ce qu'on essaie de recréer une appropriation de ce paysage en lui donnant du sens, ceci en reprenant des
507 éléments de motif du grand paysage pour les ramener et donner à fractionner ces ouvrages pour avoir des horizons
508 boisés au lieu d'horizons techniques ? C'est la question, mais ce n'est pas moi qui vais la trancher. C'est
509 précisément l'objet de ces échanges et de ce débat. Moi, je donne simplement des éléments de réalité.

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

511 Excusez-moi. Merci pour ces précisions, mais le débat a besoin de prendre place.

512 **Loïc PIANFETTI, paysagiste**

513 Une dernière chose. Sur la *slide*, on voit là le barrage de l'étang. On a fait une simulation de ce que pourrait être le
514 viaduc avec la ligne qui passe. Ceci pour vous dire qu'un viaduc bien dessiné n'est pas forcément pire ou mieux ; le
515 débat n'est pas sur ces choses-là, mais sur des éléments différents. Pour finir, une maison qui serait impactée est
516 située au bout. Nous ne sommes pas allés la voir. On voit l'existant avec l'endroit où passerait la ligne. On aurait un
517 ouvrage en terre. On voit l'ancienne lisière et la solution pourrait être d'imaginer ramener ce motif devant pour recréer
518 un motif qui était existant dans le paysage.

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

520 Merci. On reviendra éventuellement sur ces éléments extrêmement intéressants dans le cœur du débat. Il est temps
521 de faire place au débat. Vous êtes très nombreux à être restés. Merci beaucoup pour l'intérêt que vous manifestez à
522 ce débat. Nous allons vous proposer de travailler par table sur ce que vous avez vu ce matin et ce que vous avez
523 entendu à l'instant, ceci en fonction des quatre thèmes que nous avons identifiés de manière non exhaustive. Vous
524 pouvez ajouter d'autres thèmes, si vous le souhaitez. Les thèmes, sur ce secteur, sont :

- 525 - La question du raccordement court ou du raccordement long ;
- 526 - La question de l'électrification ;
- 527 - La question de la halte TER ;
- 528 - Et plus largement de l'interconnexion TER et TGV.

529 Ce sont les quatre thèmes que nous avons identifiés. Sur chacune des tables, vous verrez que nous avons aussi
530 disposé du matériel : des cartes, ainsi que des mots-clés posés sur des feuilles (le paysage, le bruit, la biodiversité,
531 les usages agricoles, etc.), ce sont les enjeux pour vous aider à rédiger entre vous les questions que pose ce projet
532 dans ses divers aspects. Là encore, les enjeux ne sont pas limitatifs, donc n'hésitez pas à en ajouter d'autres.

533 Pour permettre un débat absolument transparent entre tous, nous vous avons distribué à l'entrée des post-its de
534 couleur. Sur le centre des tables, sur les papiers avec les mots-clés, vous avez aussi une couleur, donc je vais vous
535 demander de vous installer aux tables qui correspondent à la couleur de votre post-it. Pourquoi ? C'est intéressant
536 parce que cela permet à tout le monde d'entendre la diversité des points de vue sur le projet. Cela vous permet aussi
537 de croiser vos points de vue. Il est intéressant qu'il n'y ait pas qu'un dialogue entre les personnes et le maître
538 d'ouvrage, mais qu'il y ait aussi un dialogue entre les personnes. D'autre part, nous avons la chance d'avoir avec

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

539 nous des étudiants du master Économie des transports de l'université de Dijon et, à chaque table, il y aura un étudiant
540 pour rapporter vos travaux.

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

542 Merci de participer. L'idée est de se mettre spontanément avec des gens qu'on connaît autour d'une table et que ces
543 gens aient des problématiques différentes à la même table pour pouvoir soulever toutes les questions. Donc, merci de
544 jouer le jeu.

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

546 Bien évidemment, si des questions n'ont pas été abordées... Il serait intéressant que tout le monde joue le jeu pour
547 pouvoir croiser les points de vue ; c'est l'enrichissement du débat. Nous vous demandons de travailler pendant
548 environ une vingtaine de minutes par table avant d'entamer le débat général. Il y a quatre couleurs, et trois tables par
549 couleur. C'est simplement un petit jeu de chaises musicales qui vous permet de vous retrouver avec des personnes
550 avec lesquelles vous n'avez pas encore eu l'occasion de discuter pendant la visite d'aujourd'hui. De toute manière,
551 vous aurez aussi la possibilité de poser des questions après ce travail par table ; ne vous inquiétez pas. Le débat
552 public permet aussi de tout mettre sur la table, tous les enjeux et tous les questionnements, y compris la question de
553 l'opportunité du projet, comme nous l'avons rappelé au maître d'ouvrage tout à l'heure. Tout le monde a-t-il bien son
554 post-it de couleur ? Y a-t-il bien un étudiant par table pour faire la restitution de ce qui a été dit ? Sommes-nous
555 d'accord ? Monsieur, vous n'avez pas de post-it de couleur ? Alors, nous allons vous demander de vous mettre à une
556 table qui n'est pas complète. Merci beaucoup. Il vaut mieux que les tables ne soient pas trop surchargées. Tout le
557 monde est assis ?

558 Avez-vous bien compris ce que nous vous demandons ? Nous vous demandons d'apporter votre regard croisé sur le
559 sujet à l'aide des quatre thématiques du jour, c'est-à-dire les deux options, raccordement court et raccordement long,
560 la question de l'électrification, la question de la halte TER et de l'interconnexion TER-TGV. Ce sont les quatre
561 thématiques que nous avons identifiées spécifiquement pour cet atelier, mais si d'autres thématiques vous tiennent à
562 cœur, n'hésitez pas à les poser. Les enjeux qui sont sur les papiers au centre de la table vous aident à questionner
563 ces thématiques. Vous avez des questions sur le paysage, sur le bruit, sur la biodiversité, sur les enjeux agricoles, sur
564 les usages de circulation, les arrêts en gare, etc. C'est des guides pour vous aider, mais vous pouvez en identifier
565 d'autres. À chaque table, un étudiant est chargé de prendre des notes pour ensuite faire une restitution, d'ici une
566 vingtaine de minutes, du travail que vous aurez fait. Ensuite, nous reprendrons le débat général et vous pourrez
567 interroger le maître d'ouvrage sur toutes les interrogations que vous avez. Ce que nous vous demandons là sert à
568 vous aider aussi à rendre compte au maître d'ouvrage de ce que vous avez perçu du projet, de ce qui reste encore
569 flou pour vous et des interrogations, voire des inquiétudes ou des points de vigilance que vous voulez lui faire
570 remonter. Je vous rappelle que nous sommes au stade du débat public. Au débat public, tout est ouvert. On en est
571 encore à la question de l'opportunité du projet et pas simplement au stade de décider d'une option 1 ou d'une
572 option 2, donc ne vous censurez pas. Tout est ouvert. Merci beaucoup. On vous laisse travailler pour vous retrouver
573 dans 20 minutes, sauf si vous avez des questions sur la méthode de travail, auquel cas nous sommes là pour y
574 répondre.

575

576 *Travail sur table.*

577

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

579 S'il vous plaît, je vais vous demander un peu d'attention. Je pense que le temps de passer aux restitutions de ce que
580 vous avez échangé par table est venu. Si vous le voulez bien, on va demander aux étudiants de chaque table de
581 rassembler leurs notes et de restituer ce qui a été dit. Il est intéressant d'avoir avec nous des étudiants du master
582 d'Économie des transports de Dijon. Ces jeunes étudiants travaillent avec nous sur ce débat depuis l'origine, donc ils
583 ont une connaissance du projet et un regard critique à la fois sur le projet et sur le débat, mais ils n'ont aucun avis sur
584 le projet lui-même. Ils vont restituer ce que vous avez dit en tenant compte des points de convergence et de vos
585 points de divergence éventuels de chaque table. Il y aura ce petit compte-rendu de quelques minutes, puis on
586 demandera au maître d'ouvrage de réagir aux questions soulevées. On fera passer les tables les unes après les
587 autres. Ensuite, on aura un débat complètement ouvert si toutes les questions que vous vous posez n'ont pas trouvé
588 leur réponse dans le cadre du travail réalisé par table.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

589 Quelle table souhaite commencer ? On ne va pas être très directif. Le plus simple serait que chaque rapporteur
590 vienne au pupitre pour faire la restitution en quelques minutes. N'oubliez pas de donner votre nom, car tout est
591 enregistré et il y aura un verbatim et un compte-rendu de chacune des réunions. Merci.

592 **Hugo CASSANY, étudiant, master TMEC (Transport, Mobilité, Environnement, Climat)**

593 Bonjour. Je m'appelle Hugo CASSANY. Dans la discussion, principalement trois problèmes sont ressortis.

594 - Tout d'abord, un exploitant de terres agricoles a vu son exploitation de 20 hectares coupée, ce qui pose un
595 problème pour le passage des animaux. C'est aussi une perte de temps, une perte de moyens, et cela pose
596 un problème à la revente de l'exploitation. Étant donné que le terrain n'est pas très grand, mais quand
597 même d'une taille correcte, il pourrait être valorisé, et le fait que le raccordement coupe l'exploitation
598 pourrait donc poser problème.

599 - Des habitants ont aussi rapporté que le remblai allait gêner leur maison. Les 25 mètres de plus en hauteur à
600 cause du remblai mettraient leur jardin totalement à l'ombre. Cela peut leur faire perdre une valorisation de
601 leur bien. Ils ont également rapporté que c'était un problème parce que cela dénaturait le paysage et que
602 cela impactait la vie parce qu'ils ont, par exemple, une source dans leur jardin.

603 - Le dernier problème se situe au niveau de La Sapinette, à côté de la gare TGV. Dans le cadre du
604 réaménagement des abords, les habitants demandent si une consultation individuelle serait faite et à quel
605 moment. Ils voulaient aussi vous demander, si leur terrain était réellement impacté, qui les en informerait.
606 Merci.

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

608 Merci. Si, à cette table, vous considérez que la restitution a oublié un point, vous pourrez reprendre la parole tout à
609 l'heure. Est-ce que le maître d'ouvrage veut déjà répondre à ces quelques points soulevés ?

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

611 Oui. Il est plus simple de répondre, sinon il y aura trop de questions et l'on risque de s'y perdre. La première
612 inquiétude traite de l'exploitation agricole de 20 hectares coupés et du passage pour les animaux. Effectivement, c'est
613 un sujet quand on réalise ce type d'aménagement, donc des procédures sont mises en place. Elles sont pilotées par
614 les conseils départementaux pour voir si des aménagements fonciers sont à faire lorsqu'une ou plusieurs exploitations
615 sur un secteur sont impactées. Lorsqu'elles sont impactées, on procède de la manière suivante. D'abord, une étude
616 préalable est réalisée pour faire un état des lieux des exploitations. Ensuite, pour répondre à ces impacts et permettre
617 aux exploitants de continuer leur activité, il faut voir quelles solutions peuvent être envisagées. Bien souvent, et cela a
618 été le cas sur la LGV Rhin – Rhône, des aménagements fonciers sont réalisés dans pratiquement toutes les
619 communes traversées par le projet. Qu'est un aménagement foncier ? C'est une redistribution d'un parcellaire, une
620 remise en cohérence d'un parcellaire par rapport à une position d'exploitation. Voilà une première réponse à cette
621 inquiétude.

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

623 Est-ce que cela répond à la question posée ? Est-ce clair ?

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

625 L'exploitant est-il encore là ? Oui, Monsieur est là. Concernant les animaux, il faut regarder au cas par cas, mais
626 quand une coupure franche est prévue et qu'il n'y a pas moyen d'améliorer la situation par du parcellaire, on fait des
627 ouvrages permettant aux animaux de franchir la ligne à grande vitesse, ainsi qu'au matériel.

628 **Marie-Thérèse LEQUIN**

629 *(Intervention hors micro).*

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

631 Le matériel aussi.

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

633 Pourriez-vous parler dans le micro, Madame ? C'est important, car c'est enregistré.

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

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

635 Je répondais à la question du passage spécifique pour les animaux, mais, bien sûr, les exploitations comme tout le
636 parcellaire seront désenclavées, c'est-à-dire que les chemins seront rétablis pour permettre la circulation des
637 véhicules.

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

639 Cela répond-il à votre question, Madame ? D'accord.

640 **Marie-Thérèse LEQUIN**

641 Pour la question de la ligne TGV, ce sont des passages d'animaux et l'on ne peut pas circuler avec les tracteurs.
642 Maintenant, on a des tracteurs et des moissonneuses-batteuses qui font 6 mètres de large. Il faut donc penser que le
643 matériel doit pouvoir circuler de parcelle en parcelle.

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

645 Je reviens à ma première réponse en disant qu'il faudra faire un diagnostic par le biais d'une étude préalable sur les
646 exploitations agricoles. J'en ai parlé un peu dans le bus, en disant qu'on confiait cette tâche à la Chambre
647 d'agriculture qui connaît bien le milieu local agricole, de manière à identifier les impacts et trouver des solutions
648 ensemble. Ceci d'autant plus que depuis le début de l'année dernière, depuis 2016, nous avons un protocole d'accord
649 pour travailler en amont avec le monde agricole, protocole qui a été signé entre SNCF Réseau, la Chambre
650 d'agriculture nationale et la fédération nationale des exploitants agricoles.

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

652 Il y avait d'ailleurs des représentants de la Chambre d'agriculture dans le bus.

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

654 Oui. Deux personnes étaient là. Elles ne sont pas restées, mais elles ont assisté à la visite de ce matin.

655 **Philippe CHARLEUX**

656 Comment est-on informé des débats avec la Chambre d'agriculture ? Est-on informé en temps et en heure ?
657 Individuellement ? Comment cela se passe-t-il ?

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

659 Cela se fera quand on aura le tracé précis et quand on aura défini les emprises précises.

660 **Philippe CHARLEUX**

661 Donc une fois que les décisions sont prises.

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

663 Non. Il n'y a pas de décision, mais pour faire un état des lieux des impacts, il faut connaître précisément les emprises
664 du projet. Les emprises du projet seront connues quand on aura fait les études techniques d'avant-projet, donc quand
665 on aura défini précisément le tracé, l'altimétrie de la ligne et les différents ouvrages qu'il faudra construire. À ce
666 moment-là, on aura les emprises et l'on pourra faire des états des lieux précis et lancer les études préalables aux
667 aménagements fonciers, si tant est qu'il faille faire des aménagements fonciers. En termes de temps, ce sera après le
668 débat, suivant la décision prise, mais ce sera au cours des prochaines années.

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

670 C'est effectivement au conditionnel qu'il faut parler à ce stade. Mais cela veut dire aussi que ces remarques-là, si vous
671 avez déjà identifié dans votre secteur ou vous concernant un certain nombre de points qui méritent d'être regardés de
672 près, vous pouvez les porter au débat de sorte que, dès maintenant, le maître d'ouvrage sache qu'à tel endroit peut
673 se poser un problème au vu de ce que vous avez entendu aujourd'hui.

674 **Michel MULOT**

675 Pendant le débat, de petits livrets pour y apporter des remarques ont été distribués. Le seul bémol est qu'il n'y en
676 avait plus lorsque je suis arrivé.

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

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



678 Il y a aussi d'autres moyens pour vous exprimer. Vous pouvez faire un courrier, mettre une note sur le site Internet du
679 débat. Il y a quand même plein de moyens pour vous exprimer. Ce que vous dites aujourd'hui, Monsieur, est aussi
680 pris en considération et cela fait partie des éléments versés au débat.

681 Qu'on soit bien d'accord, dans le temps du projet, nous sommes très en amont. Le maître d'ouvrage qui a projet qui
682 lui tient à cœur, parle toujours au futur, mais il devrait parler au conditionnel parce que nous sommes encore à un
683 stade où même l'opportunité du projet n'est pas avérée. Le temps du débat est un temps où le projet est suspendu. À
684 l'issue du débat uniquement, après le rapport produit par la Commission du débat et le bilan produit par la
685 Commission nationale du débat public, le maître d'ouvrage devra se prononcer, dire s'il poursuit le projet et s'il le
686 poursuit, selon quelles options, etc. Et, dans tout ce que nous aurons relevé comme informations sur le débat, nous
687 pourrons faire émerger des points de vigilance. Notamment sur les questions précises comme celle que vous posez
688 aujourd'hui, il peut tout à fait y avoir un point de vigilance disant : « Attention, à tel endroit précis, une chose n'a pas
689 nécessairement été identifiée à ce stade de l'avant-projet ».

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

691 La deuxième question portait sur un remblai qui gêne la maison. Je pense que c'est le remblai qu'on a présenté tout à
692 l'heure. Pourquoi ce remblai ? J'ai apporté les explications sur le terrain. On est obligé de raccorder une voie de
693 l'autre côté de la ligne à grande vitesse, donc on passe au-dessus, ce qui engendre après l'ouvrage de
694 franchissement un remblai important. C'est ce qu'on vous a présenté. Il est vrai que l'emprise au sol est forte et que,
695 par rapport à votre lieu d'habitation, cela crée un écran.

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

697 Je m'adresse au maître d'ouvrage pour que les choses soient claires. Effectivement, la présentation de ce remblai
698 peut avoir impressionné les gens qui habitent à côté. La question que je vous pose, c'est pour être très précis. À ce
699 stade, ce remblai est-il la seule solution technique possible ? Est-ce qu'il y en aurait d'autres ? Pourquoi, à ce stade,
700 parlez-vous de remblai ? On pourrait imaginer de la même manière, comme l'on est très en amont du projet, que le
701 choix technique n'a pas été arrêté et que d'autres solutions que celle-ci sont possibles. Je vous pose la question pour
702 que les choses soient claires pour tout le monde.

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

704 C'est tout l'intérêt de cette visite de terrain ce matin avec les habitants, avec vous et les propriétaires exploitants, et de
705 ces échanges cet après-midi. Tout n'est pas arrêté. La première solution, celle qu'on vous a présentée, est la
706 construction d'un ouvrage avec derrière un remblai. Après, il faut regarder si, en prolongeant de quelques dizaines de
707 mètres l'ouvrage, comment l'on peut atténuer cet impact visuel par rapport à votre zone d'habitation. On ne l'a pas
708 regardé. Aujourd'hui, j'entends bien l'inquiétude des habitants, donc c'est un point de vigilance, c'est un point qu'on
709 note et que nous devons regarder lorsque nous approfondirons les études techniques sur cette zone de
710 franchissement.

711 **Marie-Thérèse LEQUIN**

712 Il est dommage que vous ne vous soyez pas arrêtés au niveau de la maison pour nous expliquer ce qui allait se faire.
713 En effet, quand vous disiez qu'il n'y avait pas de maisons concernées, mais seulement quelques habitations, j'ai
714 demandé si celle de l'autre côté de la ligne serait impactée. Vous avez dit : « Oui, effectivement, celle-ci sera
715 impactée ». Cela aurait bien de s'arrêter et de voir exactement, parce que c'est quand même un point stratégique,
716 comme leur habitation également.

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

718 Écoutez, je suis prêt à rester tout le week-end pour prendre du temps. La question est là aussi. Il a fallu faire un
719 programme et vous voyez que l'on déborde sur le temps. Personne n'est oublié. La preuve, vous évoquez votre
720 situation et d'autres personnes pourront le faire. Mais, il a fallu être raisonnable dans les points d'arrêt. On n'est pas
721 descendus du bus sur tous les points d'arrêt parce qu'on y serait peut-être encore.

722 On est au début du processus d'études autour de ce projet VFCEA et du raccordement. Je l'ai dit dans le bus, la
723 concertation commence et ne s'arrêtera pas. La concertation continue jusqu'à la mise en service des projets
724 d'aménagement qu'on porte ; c'est le cas pour tous les projets que nous faisons. Nous serons amenés à faire un point
725 particulier autour de cette zone de raccordement et nous serons certainement amenés à venir vous voir pour regarder
726 d'un peu plus près, ainsi que les gens qui habitent du côté de La Sapinette. Puis, nous n'y sommes pas allés tout à
727 l'heure, mais une ferme est aussi concernée. Ce travail, nous devons le faire, mais nous avons encore un peu de

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

728 temps pour cela. Aujourd'hui, nous sommes sur la période du débat public, des échanges, des points de vue des uns
729 et des autres sur l'opportunité du projet. Tout cela doit être bien clair. Nous sommes là pour vous expliquer les
730 choses, pour vous présenter de quelle manière nos premières études ont pris en compte les solutions
731 d'aménagement pour pouvoir répondre à ces fonctionnalités du projet. Bien sûr, nous notons tous les points
732 d'inquiétude, les points d'attention et ce que nous devons améliorer, travailler et vérifier.

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

734 Excusez-moi, Madame. Je vais vous interrompre. Nous avons une contrainte, car les étudiants qui sont en train de
735 restituer doivent partir à 17 h 45. Je propose donc que Monsieur MAZZUCHELLI réponde aux questions. Ensuite,
736 nous passerons aux autres tables.

737 **Marie-Thérèse LEQUIN**

738 *(Intervention hors micro).*

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

740 Attendez. Si vous voulez qu'on entende vos remarques, vous devez avoir un micro. De toute façon, on les épuisera
741 toutes. Tant que vous aurez des questions, nous y répondrons, mais là, nous faisons le tour des tables et je pense
742 que vous aurez déjà une partie de vos réponses.

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

744 Je termine avec la troisième question qui concernait les habitants du quartier de La Sapinette et les consultations
745 individuelles. Je crois que j'ai déjà répondu. Bien sûr, il faudra qu'on regarde de façon particulière le cas de cette
746 habitation. Quand cela se fera-t-il ? Cela se fera dans les prochaines années, quand on saura si le projet est
747 poursuivi. En effet, si la décision est de dire que c'est fini, il n'y a plus lieu d'avancer sur ce dossier. Sinon, en fonction
748 des options décidées, on verra quelles seront les différentes zones à prioriser par rapport à ces impacts. À ce
749 moment-là, on prendra le temps et l'on viendra vous rencontrer pour vous expliquer les choses, regarder en détail et
750 voir comment il est possible de traiter ces impacts individuels assez forts, j'en conviens.

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

752 Merci. Nous allons passer à une deuxième table. Êtes-vous prêts pour la restitution ? Alors, venez au pupitre. Merci.
753 N'oubliez pas de vous présenter.

754 **Solène ROTHMANN, étudiante, master TMEC**

755 Solène ROTHMANN. Nous avons huit points, et deux points principaux.

- 756 - 1^{er} point : la dégradation urbanistique si la gare est en impasse. Les personnes de la table ont sous-entendu
757 que le fait que la gare soit en impasse n'a aucun intérêt, défigurerait, et générerait les riverains.
- 758 - 2^e point : Les trains ne s'arrêteront pas, donc cela n'apporte rien à la région et aux villages proches. Il n'y a
759 pas d'amélioration en desserte, donc est-ce qu'il y aura une évolution ? Il y a la crainte d'une dépréciation.
760 Et, y aura-t-il des mesures compensatoires ?
- 761 - 3^e point : Le problème de l'esthétique des murs antibruit. Y aura-t-il un entretien ? Et le problème de
762 l'esthétique à long terme. La protection de façade avec les huisseries. En été, y aura-t-il une baisse ou une
763 amélioration du cadre de vie ?
- 764 - 4^e point : Comme la table précédente, le remblai vers le raccordement TGV, donc la maison, ceci pour
765 l'impact visuel.
- 766 - 5^e point : Ce serait pour donner un point positif sur le tunnel et les massifs boisés.
- 767 - 6^e point : La problématique de la sous-station. La question de la situation, la question de l'emprise et la
768 question de l'impact qu'aura cette sous-station.
- 769 - 7^e point : Le problème de la continuité hydraulique pour le tunnel. Qui dit tunnel dit déblais. Comme
770 plusieurs sources sont présentes, il y a donc le problème de la faune qui s'y rattache.
- 771 - 8^e point : La faune versus les infrastructures. Apparemment, la faune ne passe sur les viaducs, etc., donc
772 comment serait traitée cette faune ?

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

774 Merci. La table a-t-elle l'impression que cette restitution est fidèle à vos propos ? Oui ? Vous souhaitez compléter ?
775 Présentez-vous, s'il vous plaît.

776 **Jean-Yves SAGON, Écuisses**

777 SAGON Jean-Yves, d'Écuisses. Je voulais souligner, par rapport à la table précédente, que pour le raccordement
778 qu'on a souligné à notre table, il y a effectivement un impact considérable en termes de visuel. Le raccordement va se
779 faire par un passage supérieur avec un remblai. Y a-t-il une autre solution ? Je ne sais pas si elle est fiable, mais a-t-
780 on étudié un passage en déblai, c'est-à-dire le raccordement en passant en dessous de la ligne TGV ? Dans ce cas-
781 là, nous n'aurions pas l'impact visuel qui gêne la maison MULOT, et je ne pense pas qu'en termes d'emprise ce soit
782 plus gênant. Peut-être le coût est plus élevé, je ne sais pas, mais pourquoi n'a-t-on pas étudié ce passage en déblai ?

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

784 La question sera rajoutée à la liste des questions rapportées par l'étudiante. Le maître d'ouvrage va vous répondre
785 assez rapidement.

786 **Jean-Yves SAGON, Écuisses**

787 Je voulais quand même appuyer un point concernant la présentation de tout à l'heure. Le coût a été donné pour le
788 projet avec une gare en impasse, que ce soit long ou court, avec le raccordement. Il semble que le coût que vous
789 indiquez pour la gare en impasse est moins élevé que pour la gare en passage.

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

791 Nous sommes la commission du débat. C'est le maître d'ouvrage qui l'a donné.

792 **Jean-Yves SAGON, Écuisses**

793 Je ne m'adresse pas à vous spécialement, mais aux organisateurs.

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

795 Avez-vous bien noté cette question ?

796 **Jean-Yves SAGON, Écuisses**

797 Pourquoi la gare en passage, sans raccordement, donc sans travaux conséquents, est-elle plus élevée que la gare en
798 impasse ? Je ne comprends pas.

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

800 C'est une question intéressante. Vous allez avoir une réponse tout de suite. Merci, Monsieur. On vous laisse
801 répondre, puis l'on essayera d'enchaîner avec les tables successives.

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

803 Je vais peut-être répondre aux deux premières questions : la dégradation urbanistique, impasse, défiguré... Quand on
804 fait des aménagements, on l'a vu ce matin, il faut faire des travaux. On doit pouvoir positionner nos aménagements,
805 faire des remblais, des déblais, etc. ; c'est ce qu'on vous a présenté. Chacun peut avoir l'appréciation de la
806 dégradation urbanistique par rapport à ces aménagements, mais je crois qu'on a essayé de vous apporter un
807 éclairage sur les solutions, les idées et nos réflexions pour essayer d'atténuer cette dégradation par des
808 aménagements paysagers. Je n'ai pas d'autres éléments à apporter au point de vue de la table à ce sujet. Je peux
809 simplement vous dire qu'on va travailler avec les élus locaux. Puis, quand le moment sera venu, on travaillera avec
810 les riverains, les exploitants agricoles et toutes les personnes qui s'intéressent au projet, en tout cas celles qui se
811 sentent concernées et impactées, pour faire en sorte que ces ouvrages passent le mieux possible dans le paysage.
812 Ce qu'on essaie de vous présenter est tous les aménagements nécessaires du fait du projet de la VFCEA.

813 Une question portait sur les TGV. Effectivement, j'ai expliqué tout à l'heure que le TGV Rhin – Rhône s'insère sur la
814 ligne à grande vitesse et qu'il ne s'arrête pas ; on m'a demandé de le préciser. On a fait une étude horaire en ce sens.
815 Pourquoi ne s'arrête-t-il pas ? Il y a plusieurs facteurs. Le premier facteur est le fait que le TGV qui s'insère permet de
816 gagner quelques minutes.

817 **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

- 818 Monsieur MAZZUCHELLI, je crois que vous avez quantifié les minutes dans les études ; il faut le dire.
- 819 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 820 Oui. Entre 2 et 8 minutes. La vitesse que le TGV pourra prendre sur cette ligne à grande vitesse permet de gagner
821 8 minutes. L'objectif est de faire profiter les voyageurs de ces 8 minutes, d'offrir une desserte supplémentaire et des
822 correspondances à tout le monde, et ceci plutôt sur Dijon parce que c'est un nœud ferroviaire régional et que c'est
823 l'endroit où il y a de plus de transit de voyageurs et donc qu'on a le plus de chance d'intéresser les gens. La deuxième
824 raison est que la ligne à grande vitesse est fortement circulée ; c'est la première épine ferroviaire française.
825 Aujourd'hui, y insérer des trains n'est pas facile et il faut vraiment regarder de près parce qu'il y a un enchaînement
826 assez précis de TGV. Quand on insère un train, on prend en compte le fait qu'il arrive à petite vitesse. Derrière, du
827 monde talonne, donc il faut avoir suffisamment de temps pour que ce train prenne de la vitesse, dégage et toujours
828 avoir l'espace de sécurité entre les différents trains. Arrêter un train en gare du Creusot veut dire qu'il va prendre du
829 temps, ce qui compliquera toute la circulation ferroviaire qui suit.
- 830 Aujourd'hui, au sein de SNCF Réseau, un projet étudie de quelle façon réduire ce temps entre les différents trains,
831 donc par un système d'exploitation un peu plus performant, sans rentrer dans les détails, mais c'est un projet. Son
832 horizon est 2025 - 2030. Donc, on verra dans quelques années comment les choses peuvent évoluer par rapport à un
833 arrêt au Creusot.
- 834 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**
- 835 Merci. On va essayer d'avancer vite pour que toutes les tables puissent restituer avant le départ des étudiants.
- 836 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 837 On va répondre sur deux ou trois points environnementaux.
- 838 **Stéphane ROPARS, Écuisses**
- 839 Je suis désolé, mais je vais partir parce que j'ai des impératifs. Cela a traîné. J'attends depuis ce matin. J'ai fait la
840 visite. Je suis correct, mais je veux parler.
- 841 **Christine JEAN, membre de la CPDP**
- 842 Alors, présentez-vous.
- 843 **Stéphane ROPARS, Écuisses**
- 844 Je suis Monsieur ROPARS et j'habite juste là-bas. Je voudrais trouver le point positif de ce qui va se passer, donc
845 faites une étude réelle sur le point positif de ce qui se passera pour nous, parce que nous n'allons rien gagner. C'est
846 tout ce que je demande. Faites-le. Faites comme nous et prenez du temps pour réfléchir ; il n'y a aucun problème.
- 847 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 848 Je peux répondre rapidement. On est sur un projet d'aménagement du territoire qui a pour objectif un intérêt général.
849 Aujourd'hui, on est à Écuisses. On a fait une visite de terrain. Tout le monde a besoin de s'exprimer et expliquer ses
850 inquiétudes par rapport à différents cas, les exploitants agricoles, les riverains, les habitants. On entend tout cela et ce
851 sera pris en compte. Mais l'on est sur un projet d'intérêt général avec plusieurs composantes. Il y a une composante
852 fret. Vous me direz que vous verrez passer les trains, mais derrière ce passage de trains, il y a des effets
853 économiques pour les transporteurs de marchandises. Il y a aussi un effet environnemental du fait que l'objectif est de
854 réduire la circulation des camions sur les routes. Ce sont des objectifs généraux nationaux. Plus localement, on peut
855 citer la création de la halte d'interconnexion TGV-TER qui permettra... alors, peut-être pas Écuisses, car vous êtes
856 proche de la gare.
- 857 **Stéphane ROPARS, Écuisses**
- 858 *(Intervention hors micro).*
- 859 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 860 Laissez-moi terminer, s'il vous plait. Bien sûr, vous êtes à Écuisses. Moi, je porte un projet sur 160 kilomètres.
861 Demain, je suis à Nevers et les questions ne seront pas les mêmes. Il faut que j'explique pourquoi le projet a un
862 intérêt dans sa globalité, mais de façon générale. Concernant la halte d'interconnexion, vous pouvez prendre le train
863 en gare TGV puisque vous êtes un peu plus proche que les habitants de Decize, de Luzy ou de Nevers. Mais, cette

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

864 halte d'interconnexion sera connectée au réseau TER et permettra à un certain nombre d'habitants un peu plus
865 éloignés de profiter de cette interconnexion TGV-TER et de bénéficier de correspondances un peu plus aisées, et de
866 le faire en train. C'est l'objectif, et il y en a d'autres. En effet, il y a des intérêts économiques autour du développement
867 de la zone Coriolis, mais je ne suis pas la personne la plus compétente pour en parler. Différents facteurs sont mis en
868 avant par ce projet d'électrification, de création de halte d'interconnexion et de création du raccordement, mais pour
869 des intérêts élargis.

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

871 Monsieur MAZZUCHELLI, je pense quand même que Monsieur, même si sa vision est sur un territoire plus localisé,
872 porte également une vision de territoire tout à fait légitime et qui doit être entendue également dans le cadre du débat.

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

874 Bien sûr. Je réponds à Monsieur sur le côté positif. Je dis que c'est une réflexion sur un projet dans sa globalité.

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

876 Oui, mais l'intérêt général peut être vu à différentes échelles.

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

878 Il est certain que lorsqu'on explique que l'idée est d'ajouter des trains à quelqu'un qui habite près d'une voie ferrée,
879 c'est toujours difficile à entendre, j'en conviens.

880 **Adeline DORBANI, chef de pôle Environnement et Développement durable, SNCF Réseau**

881 Cela fait une transition par rapport au bruit. C'est un enjeu important. Il y aura des trains supplémentaires, donc du
882 bruit supplémentaire. Ceux qui habitent près de la voie ferrée habitent sur une voie ferrée préexistante, sur laquelle il
883 y a eu une évolution de trafic. On est dans une modification significative de l'infrastructure, donc on va s'intéresser au
884 bruit ferroviaire près de vos maisons aujourd'hui et demain. Je n'ai pas dit qu'il y aurait des murs antibruit et je n'ai pas
885 dit qu'il y aurait des protections de façade. J'ai dit qu'à l'issue du débat public et si le projet se poursuit, on allait faire
886 des études acoustiques qui permettront d'identifier les niveaux sonores d'aujourd'hui et de demain, et d'identifier les
887 seuils acoustiques qui seraient dépassés. Dans ce cas-là, on ferait des études pour mettre en place des mesures
888 d'atténuation du bruit. Le cas échéant, selon les situations et ce que donneront les études acoustiques, cela peut
889 aussi être un point positif par rapport à la situation actuelle.

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

891 Une question portait sur la sous-station, notamment les emprises et les impacts. J'ai dit que deux sous-stations
892 devraient être construites, notamment l'une dans le secteur de Montchanin. Pourquoi Montchanin ? Parce qu'il y a des
893 réseaux très haute tension permettant l'installation de cette sous-station. On a besoin d'une emprise de 100 mètres
894 par 100 mètres, donc cela représente un hectare. Aujourd'hui, cette sous-station n'est pas positionnée. On ne sait pas
895 précisément où elle sera mise. Elle sera dans ce secteur parce qu'on en a besoin dans ce secteur, et parce qu'à
896 Montchanin – on l'a vu ce matin – il existe un nombre important de réseaux très haute tension. Un travail important est
897 mené avec RTE, qui assurera l'alimentation depuis les réseaux très haute tension jusqu'à la sous-station. C'est
898 comme cela que nous avons fait sur les autres projets. Nous faisons en sorte de positionner ces sous-stations
899 éloignées des habitations, de manière à ce qu'elles soient intégrées le mieux possible. On pourrait montrer des
900 photos, mais l'on n'a peut-être pas le temps.

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

902 On va vous demander d'interrompre vos réponses à cette table-là parce que les étudiants doivent partir à moins le
903 quart, alors qu'il est la demie. Je propose à toutes les tables de venir restituer. Il y aura forcément des regroupements
904 de questions et vous répondrez par groupes de questions. De cette manière, les étudiants ne seront pas frustrés de
905 devoir partir avant d'avoir restitué. Par correction à leur égard, c'est la moindre des choses. À vous.

906 **Nicolas BROOKE, étudiant, master TMEC**

907 Bonsoir. Nicolas BROOKE, du master TMEC. Ma table était majoritairement constituée de riverains, avec certains
908 utilisateurs occasionnels du TER Dijon – Nevers.

909 - Le débat s'est essentiellement porté sur le bruit qui est considéré en ce moment comme supportable, mais
910 on s'interroge sur la situation à long terme et sur le nombre de trains de fret qui seraient amenés à passer

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- 911 sur cette ligne à l'horizon 20 ou 30 ans. Est-ce que les 15 trains de fret promis resteront au nombre de 15
912 ou y en aura-t-il plus ?
- 913 - Puis, on a eu des questions sur les murs antibruit. Je ne vais pas revenir dessus puisqu'il y a déjà eu une
914 réponse, mais une question intéressante porte sur le passage d'Écuisses et la possibilité de sa mise en
915 déblai, afin que d'une part l'on ait une mesure antibruit et d'autre part une suppression d'un PN (passage à
916 niveau) jugé dangereux, car très emprunté par les camions.
- 917 - Ensuite, on a eu un débat bref sur le foncier, avec notamment une exploitation agricole coupée en deux, et
918 une question sur le dédommagement et s'il était budgété dans les chiffres donnés à ce jour.
- 919 - Une troisième question est revenue : pourquoi ne pas dévier l'ensemble du trafic, fret compris, par le
920 raccordement TER, et fermer l'itinéraire actuel de la ligne classique à hauteur d'Écuisses afin d'éloigner les
921 nuisances des habitations actuelles ?
- 922 - Et enfin, une question sur l'impact et la pollution électromagnétique tant de la caténaire 25 kilovolts que du
923 système GSM-R.
- 924 Ce sera tout.
- 925 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**
- 926 Merci beaucoup. Une autre table.
- 927 **Chudy RAMAL, étudiant, master TMEC**
- 928 Bonjour. Chudy RAMAL, du master TMEC.
- 929 - On voudrait savoir si le coût des travaux qui seront consacrés à l'accumulation des bruits est compris dans
930 les 560 millions d'euros.
- 931 - Par ailleurs, au niveau du raccordement dit long, on n'a pas vraiment vu cela sur le terrain. On voudrait
932 savoir, si un ouvrage est mis en place, s'il le sera en même temps que le reste du tracé.
- 933 **Laurie BOIZOT, étudiante, master TMEC**
- 934 Laurie BOIZOT, du master TMEC. Je vais vous rapporter ce qui a été dit à ma table. J'ai retenu cinq points principaux.
- 935 - Le premier point porte sur l'enclavement des petites villes au profit de Dijon, donc Chalon et Le Creusot
936 seront privés d'un grand nombre d'arrêts. La table s'interrogeait sur les intérêts que Le Creusot aurait à
937 conserver sa gare. Ils voudraient aussi savoir quels trains allaient continuer dans cette gare, combien de
938 trains et où ils iraient.
- 939 - Ensuite, si l'hypothèse de l'électrification entre Montceau et Chagny est conservée, ils s'interrogent sur la
940 remise en question du financement européen. Comment cela se passera-t-il ?
- 941 - Le troisième point concerne les voies déjà modernisées, notamment entre Cercy et Luzy. Ont-elles été
942 prises en compte dans le financement ?
- 943 - La solution du remembrement a-t-elle été prise en compte, notamment pour les problèmes agricoles ?
- 944 - La table a aussi émis la possibilité de déplacer la gare TGV au niveau de l'intersection physique des lignes
945 LGV-TER au niveau du pont.
- 946 **Christine JEAN, membre de la CPDP**
- 947 Merci beaucoup.
- 948 **Wilfried ROND, étudiant, master TMEC**
- 949 Bonjour. On est étudiants en master TMEC. Je m'appelle Wilfried.
- 950 - Pour ce qui est de l'électrification de toute la ligne, la table y est plutôt favorable puisque ce serait une
951 utilité, donc c'est le maillon manquant.
- 952 - La liaison TER aussi serait utile.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

953 - Par contre, la liaison avec le TGV de Strasbourg ne serait pas utile puisque la Saône-et-Loire en
954 bénéficierait très peu. Ce serait Dijon qui en bénéficierait.

955 **Andréa PERRETTE, étudiante, master TMEC**

956 Bonsoir. Andréa.

- 957 - Nous avons évoqué le fait qu'à l'avenir l'extension de la zone Coriolis serait bénéfique au niveau national.
- 958 - D'un point de vue sonore, on a évoqué qu'on traitait en interne et que les habitants devraient rester chez
959 eux, donc traiter au niveau des fenêtres et garder les fenêtres fermées, et pas un traitement externe.

960 **Wilfried ROND, étudiant, master TMEC**

- 961 - Concernant le paysage, on nous a parlé de reboisement. Est-ce que le reboisement se ferait uniquement
962 sur la propriété de la SNCF ou cela prendrait-il également du domaine public ou privé ?
- 963 - La table trouve aussi qu'on parle souvent des grosses communes autour, par exemple Le Creusot, mais
964 l'on n'a jamais pris en compte l'avis d'Écuisses.
- 965 - Pourquoi les propriétaires et agriculteurs ne sont-ils pas informés ou consultés avant le débat public ?
- 966 - Pourquoi l'interconnexion n'est-elle pas faite en gare de Montchanin ?
- 967 - Que va devenir la gare de Montchanin si l'interconnexion est à la gare du Creusot TGV ?
- 968 - Il y a également un souci avec les camions de paille qui passent le long du canal et qui montent en direction
969 du passage à niveau de Montenois. S'ils viennent à supprimer ce passage à niveau, où passeraient les
970 camions ?

971 **Lucas BUTHION, étudiant, master TMEC**

972 Bonsoir. Lucas, en master TMEC. Ma table était composée de riverains et de la maire de Saint-Julien-sur-Dheune,
973 d'un membre de la communauté urbaine et d'un membre de France Nature Environnement Bourgogne. D'abord, ce
974 sont des questions assez globales.

- 975 - 348 millions seront mis à disposition pour le projet. En sachant que c'est déficitaire, on se demande
976 pourquoi.
- 977 - Seule l'électrification va rapporter 28 millions, donc ce n'est pas non plus très rentable.
- 978 - Les membres de la table sont surtout contre le train de fret, puisqu'on ne sait pas combien il y en aura
979 exactement et leur rythme de passage.
- 980 - Les nuisances viendraient surtout des vibrations et du bruit. Les personnes ne sont donc pas convaincues
981 par les conditions qui seraient mises en place pour le bruit, c'est-à-dire qu'elles n'ont pas envie de rester
982 chez elles toute la journée.
- 983 - Concernant l'interconnexion, il faudrait demander au maître d'ouvrage quels sont les avantages pour la
984 région et les habitants en sachant que les trains ne s'arrêtent pas.
- 985 - Et, si vous pouviez reparler des financements, car l'on n'a pas bien compris qui devait financer ce projet.

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

987 Merci beaucoup. Y a-t-il encore une table ? Non.

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

989 Je pense qu'on peut vraiment remercier les étudiants du master de l'Économie des transports de Dijon pour le travail
990 réalisé. On va les retrouver dans le cadre du débat, puisqu'ils feront une restitution de leur travail d'analyse global lors
991 de la réunion intermédiaire du 14 février à Mâcon et lors de la réunion finale. On les retrouvera donc encore deux fois.
992 En vous remerciant pour ce travail, on va vous libérer pour que vous puissiez prendre votre bus.

993 Le débat continue. On va donner la parole au maître d'ouvrage pour qu'il puisse répondre aux questions, en sachant
994 que plusieurs d'entre elles se recoupent, ce qui est normal. Ensuite, un débat général pourra s'instaurer avec la salle.
995 On laisse la salle se vider des étudiants. Si des questions ou des réflexions vous semblent ne pas avoir été

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

996 présentées dans cette restitution, vous aurez la possibilité de reprendre la parole après la réponse du maître
997 d'ouvrage ; ne vous inquiétez pas. Monsieur MAZZUCHELLI, à vous la parole.

998 **Adeline DORBANI, chef de pôle Environnement et Développement durable, SNCF Réseau**

999 Je vais répondre sur l'aspect environnement, notamment par rapport à la faune. Une question disait : « Quid de la
1000 faune par rapport à l'infrastructure puisque les animaux ne peuvent pas traverser les voies ? » Effectivement, les
1001 animaux ont des habitudes souvent récurrentes, notamment la faune sauvage, et ils ont des sentiers bien définis.
1002 C'est justement ce qui sera étudié dans les études à venir, notamment avec des spécialistes, que ce soit des bureaux
1003 d'études, des associations qui connaissent le terrain ou même les fédérations de chasse qui sont en général fine
1004 connaisseuse des déplacements des animaux. Dans le cadre de la construction d'une infrastructure nouvelle, nous
1005 prenons en compte cet aspect-là, et nous concertons aussi pour que des aménagements soient réalisés pour
1006 permettre aux animaux de se déplacer. Vous l'avez vu, dès à présent, nous avons identifié les continuités
1007 écologiques. Elles sont dans nos tablettes, donc on les prendra en compte. D'ailleurs, un point de détail : on a tout
1008 intérêt à le prendre en compte en amont parce que si l'on assure une bonne transparence écologique de nos
1009 infrastructures, on diminue aussi au moment de la phase d'exploitation le nombre d'incidents dus aux animaux. La
1010 collision d'un train avec un sanglier ou un chevreuil fait des dégâts, du retard et coûte cher pour ce qui est de
1011 l'entretien du matériel et de la voie. Donc, lorsqu'on construit une nouvelle infrastructure, on a tout intérêt à prendre
1012 cet enjeu en compte. Sur votre territoire, vous avez la LGV LN1, et c'est quelque chose qu'on a appris à connaître,
1013 comprendre et prendre en compte au fur et à mesure des années. Aujourd'hui, j'étudie la fin du retour d'expérience
1014 sur la LGV Rhin – Rhône, et elle a une transparence écologique très importante grâce aux ouvrages, que ce soit par
1015 des passages pour grande faune ou des passages pour petite faune qui ont été mis en place. En termes
1016 d'exploitation, on a aujourd'hui vraiment très peu de collisions.

1017 Une autre question portait sur la continuité hydraulique, et notamment la prise en compte des sources. Aujourd'hui, et
1018 c'est aussi l'intérêt du débat et de la visite de site de ce matin, vous avez fait remonter une particularité de votre
1019 secteur qui est la présence de sources. Elle sera prise en compte. Lorsqu'on a un remblai et une source en dessous,
1020 on va la capter et faire en sorte qu'elle puisse s'évacuer et qu'on puisse continuer à bénéficier de cette source.

1021 Pour ce qui est des cours d'eau, les ruisseaux, au moment de la construction de l'infrastructure, là aussi l'on a des
1022 ouvrages hydrauliques qui assureront la transparence, la continuité des écoulements. Voilà, pour l'instant ; je
1023 répondrais sur le bruit plus tard.

1024 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1025 Je vais répondre en remontant les questions. La dernière portait sur la répartition des financements. La répartition est
1026 indiquée dans le CPER. Je ne sais pas si l'on a une diapositive sur la répartition du financement ? Le CPER (le
1027 contrat de plan État/Région) décrit les différentes opérations, les montants budgétés pour la période 2015-2020 et
1028 indique la répartition de ces financements à la fois pour les études, qui représentent un peu plus de 22 millions
1029 d'euros, et pour la première phase de réalisation envisagée qui représente 225 millions d'euros. Il y a plusieurs
1030 cofinanceurs :

- 1031 - Le premier est l'État.
- 1032 - Le deuxième est la Région Bourgogne Franche-Comté aujourd'hui, même si le CPER a été signé à
1033 l'époque sous le régime des régions qui n'étaient pas regroupées.
- 1034 - Le troisième partenaire est SNCF Réseau.
- 1035 - Puis, une quatrième colonne « autres cofinanceurs » indique « autres collectivités locales ». On peut
1036 imaginer d'autres régions environnantes, notamment la Région Ile-de-France ; cela a été évoqué hier lors
1037 de la réunion publique sur les financements. Donc, d'autres régions ou d'autres collectivités locales, mais
1038 rien n'est précisé.
- 1039 - Puis, l'Europe, puisque c'est un projet qui pourrait bénéficier de subventions européennes, suivant le type
1040 d'appel à projets lancé par l'Europe dans les prochaines années. Ces subventions sont données si les
1041 projets sont éligibles aux appels à projets qui sont lancés par l'État français en fonction des dispositions
1042 européennes. Nous, SNCF Réseau, en tant que maître d'ouvrage, lorsqu'on est sollicité par l'État, on
1043 travaille un dossier de manière à être candidat à des subventions européennes.

1044 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



1045 Puisqu'il y a eu des questions sur les coûts, vous pourriez en même temps aborder la comparaison des coûts de la
1046 gare en impasse et de la gare de passage.

1047 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1048 Oui. On pourrait afficher la *slide* 15 pour expliquer la raison pour laquelle la halte en impasse est moins chère. Tout
1049 simplement parce que le linéaire de raccordement est deux fois moins long que le linéaire de raccordement spécifique
1050 TER pour la solution de la gare de passage. Je voulais que ce soit illustré pour que vous compreniez bien les limites
1051 de linéaires. On voit sur la *slide* le linéaire de la solution en impasse ; cela représente environ 1 kilomètre. Entre la
1052 halte et la zone où l'on doit commencer à se débrancher du tronc commun, cela représente 2 kilomètres, avec des
1053 ouvrages, des déblais, des remblais, la signalisation, etc., différents coûts qui augmentent le budget de cette solution.
1054 Voilà l'explication.

1055 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1056 Une précision, Monsieur MAZZUCHELLI. Pourriez-vous donner une estimation du coût de la halte en impasse
1057 seule, sans l'hypothèse raccordement, que ce soit raccordement court ou raccordement long ?

1058 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1059 Cet aménagement-là est aujourd'hui évalué à 79 millions d'euros.

1060 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1061 Il y avait d'autres questions sur le coût. Est-ce que la prise en compte du bruit est comprise dans le montant total des
1062 travaux ?

1063 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1064 Ben sûr, tous les coûts d'aménagement qui s'imposent au projet et au maître d'ouvrage doivent être pris en compte
1065 dans le budget de l'opération. Aujourd'hui, on a bâti un budget d'opération sur la base d'études préliminaires. On a fait
1066 les premiers diagnostics, mais un certain nombre d'études devra être approfondi. Sur la question du bruit, il faudra
1067 faire des simulations acoustiques pour regarder quels sont les impacts réels : est-on au-delà des seuils
1068 réglementaires, et si c'est le cas quels sont les aménagements à prévoir ? À partir de là, on pourra mieux quantifier
1069 les besoins et affiner le budget de l'opération ; c'est à l'issue du travail de niveau AVP (avant-projet). Aujourd'hui, ce
1070 sont des enveloppes et l'on ne peut pas ressortir tel ou tel coût parce qu'un certain nombre de choses doit encore être
1071 produit. Mais, oui, ces coûts d'aménagement, que ce soit pour l'environnement, pour les protections acoustiques,
1072 d'autres suggestions environnementales ou par rapport aux exploitations agricoles, sont pris en compte. Par exemple,
1073 on évoquait les études d'aménagements fonciers ; elles sont assurées par les Conseils départementaux qui doivent
1074 être maître d'ouvrage de ces aménagements fonciers, mais c'est l'aménageur du projet qui prend à sa charge les
1075 coûts afférents aux études et à ces aménagements fonciers. Donc, tout cela devra être affiné et intégré dans le
1076 budget final de l'opération.

1077 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1078 Donc, dans l'enveloppe budgétaire initiale, vous avez aussi la question des dédommagements pour les riverains ou
1079 les exploitations agricoles.

1080 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1081 Je ne sais pas ce qu'on entend par dédommagement.

1082 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1083 Das l'hypothèse où vous viendriez à dédommager pour des emprises foncières, etc.

1084 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1085 Bien sûr. Concernant les emprises foncières qui devront être acquises, ce n'est pas nous qui allons fixer les prix.
1086 Nous allons solliciter France Domaine, qui est un établissement d'État qui va proposer les prix d'acquisitions des
1087 terrains sur la base de leur connaissance des tarifs des terrains, et nous nous exécuterons. C'est comme ça ; on n'a
1088 pas le choix. C'est comme ça sur tous les projets. Lorsqu'il y a des impacts sur une exploitation agricole par exemple,
1089 et que des compensations réglementaires sont à prendre en compte parce que le temps de parcours est plus long,
1090 etc., c'est pris en compte par le projet et par l'aménageur.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1091

Isabelle BARTHE, membre de la CPDP

1092

On vous laisse poursuivre sur les différentes questions.

1093

Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau

1094

1095

1096

1097

1098

1099

1100

1101

1102

1103

1104

1105

1106

1107

1108

Les avantages et les inconvénients de l'interconnexion ; j'en ai déjà un peu parlé tout à l'heure. Bien sûr, il y a différents avantages pour les uns, et qui sont considérés comme des inconvénients par les autres, mais l'on est sur un projet global d'aménagement du territoire, d'amélioration d'une transversale Est – Ouest pour le transport de marchandises qui va intéresser les grands ports de la façade atlantique, qui va intéresser les transporteurs qui viennent d'Allemagne et vont en Espagne et inversement, et les transporteurs locaux puisqu'il y a huit embranchements d'industriels. Au Creusot, il y a un embranchement. En 2016, il a fait transiter 50 000 tonnes de marchandises. Un peu plus loin, dans le Morvan, des carrières ont fait transiter 200 000 tonnes de marchandises en 2016. Donc, il y a un intérêt local, il y a un intérêt national et il y a un intérêt local. Il est vrai que plus l'on se rapproche localement, on a une appréciation différente des choses. Aujourd'hui, nous portons, présentons et travaillons sur un projet sur sa globalité qui, certes, sera probablement phasé dans le temps parce que le budget du CPER n'inclut pas l'ensemble du besoin d'investissement. Mais, et cela a été confirmé hier lors d'une réunion publique par les autorités — il y avait Monsieur NEUGNOT, le vice-président de la Région, et un représentant de l'État — l'objectif est bien d'aller au bout du projet dans sa globalité. Après, la question est de savoir par où l'on commence, ce qu'on fait et dans quel sens l'on va le faire. Mais, nous sommes là pour vous présenter un projet avec ses points forts et ses points faibles sur tout son périmètre.

1109

Christine JEAN, membre de la CPDP

1110

1111

Des questions ont aussi été posées concernant les aménagements. Il y avait la question à propos du raccordement et sa manière de s'insérer par-dessus ; ne pourrait-on pas imaginer que l'insertion se fasse par-dessous ?

1112

Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau

1113

Oui. Monsieur a posé la question.

1114

(Intervention hors micro).

1115

Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau

1116

1117

1118

1119

1120

1121

Bien sûr, mais l'on ne peut pas le faire parce qu'on doit se raccorder sur la gare TGV et que la pente est trop importante. On ne peut pas non plus raser. Il faut quand même dégager une certaine hauteur par rapport au terrain naturel dans le *thalweg*. On l'a vu parce qu'il y a des ouvrages hydrauliques à construire et une continuité hydraulique à maintenir, voire des chemins. Beaucoup de choses sont à prendre en compte, et passer par dessous n'est techniquement pas possible. On a regardé, mais la rampe pour raccorder la gare est trop forte, donc l'on ne peut pas le faire et c'est la solution par le haut qui a été retenue.

1122

Intervenante 1

1123

(Intervention hors micro) par rapport à la ligne actuelle au-dessus ?

1124

Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau

1125

1126

1127

1128

Par rapport à la ligne actuelle, c'est une dizaine de mètres. Pourquoi 10 mètres ? Parce qu'il faut dégager le gabarit caténaire, donc un peu plus de 6 mètres, de la ligne actuelle. Puis, il y a la hauteur de l'ouvrage de la structure du pont qui a une certaine épaisseur, puisque les TGV y passeront, et tous les équipements. Donc, cela fait une dizaine de mètres.

1129

Intervenante 1

1130

Ce qui fait 20 mètres au total.

1131

Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau

1132

C'est ce qui fait 20 mètres au total.

1133

Christine JEAN, membre de la CPDP

1134

1135

Dans le même ordre d'idée, il y avait la question : « Pourquoi ne fait-on pas la jonction au niveau du croisement de la ligne LGV et de la ligne TER ? »

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- 1136 **Intervenant 1**
- 1137 Comme à Valence.
- 1138 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 1139 Je vous ai répondu dans le bus. À Valence, on n'a pas déplacé la gare. Je n'ai pas connaissance du fait qu'on ait un
1140 jour déplacé une gare TGV. Il est déjà compliqué d'implanter une gare TGV. Les contraintes d'alignement sont très
1141 fortes parce que des installations techniques s'imposent ; les gares doivent être sur des alignements droits. Elle a été
1142 construite de cette façon il y a 35 ans et l'on peut penser que les gens ont réfléchi avant de la construire. Ensuite, la
1143 déplacer au-dessus de la ligne, je n'imagine franchement pas que cela se fasse. De plus, SNCF Réseau n'a pas la
1144 responsabilité des gares ; c'est SNCF Gares & Connexions.
- 1145 **Christine JEAN, membre de la CPDP**
- 1146 Ce n'est peut-être pas une réponse.
- 1147 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 1148 Ce n'est pas une réponse, mais c'est une information que je donne à Monsieur. De plus, vous savez mieux que moi
1149 qu'au niveau de la voie ferrée actuelle, un certain nombre d'ouvrages et d'infrastructures existent. On peut citer le
1150 canal avec toutes ses écluses, la route départementale, ainsi qu'une zone humide environnementale assez
1151 importante dans ce secteur. Franchement, il serait compliqué de déplacer la gare, et je pense que l'idée d'apporter
1152 une halte d'interconnexion vers une gare TGV qui existe me paraît être un peu plus optimisée.
- 1153 *(Intervention hors micro).*
- 1154 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 1155 Non. Très franchement, je ne le pense pas. De plus, une zone Coriolis s'est développée depuis quelques années
1156 autour de cette gare. Je crois même que des projets intéressants et importants sont envisagés : Lidl et d'autres
1157 industriels. Cela remettrait en cause pas mal de choses.
- 1158 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1159 Monsieur MAZZUCHELLI, un débat public remet en cause beaucoup de choses. Là, on vous dit... c'est exactement
1160 le rôle d'un débat public.
- 1161 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 1162 Oui, mais j'apporte...
- 1163 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1164 Laissez-moi terminer. On est peut-être en train de faire émerger un autre point de vue ; c'est peut-être une autre
1165 hypothèse. Vous ne pouvez pas dire : « Je pense que c'est moins cher ». Avez-vous fait des études qui le
1166 démontrent ?
- 1167 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 1168 Non, on n'a pas fait d'études, et je crois que la réponse a déjà été donnée par rapport à cela. On ne fera pas d'études
1169 sur le déplacement de la gare.
- 1170 **Intervenant 2**
- 1171 Ils ne veulent pas faire d'études ; je peux le comprendre. Mais RFF, depuis toujours, met les gares en plein milieu des
1172 betteraves. Là, on est en train de nous faire payer 362 millions d'euros un raccordement pour payer les erreurs
1173 commises il y a 35 ans, des erreurs d'implantation de la gare de Montchanin. Donc, vous n'y êtes personnellement
1174 pour rien. Vous ne voulez jamais répondre. Vous ne voulez jamais dire : « J'ai eu tort ».
- 1175 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**
- 1176 C'est une interrogation légitime à poser, et si vous souhaitez également le faire par écrit, il y aura peut-être des
1177 réponses plus complètes non seulement de SNCF Réseau, mais de l'ensemble des opérateurs concernés. Vous
1178 pouvez donc tout à fait poser cette question ultérieurement si vous souhaitez avoir une réponse plus complète.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1179 Sur les modifications plus substantielles du projet, une question avait été posée : « Ne serait-il pas envisageable de
1180 dévier l'ensemble du trafic par le raccordement TER, qu'il soit raccordement court ou raccordement long, pour éviter
1181 le passage des frets au droit des habitations ? », si j'ai bien compris. Cette hypothèse est-elle envisageable ?
1182 Madame, voulez-vous préciser quelque chose ? Vous avez le micro.

1183 **Magali TRICOT, maire de Saint-Julien-sur-Dheune**

1184 Magali TRICOT, maire de Saint-Julien. Je voudrais préciser que si l'on faisait passer le fret par le raccordement court,
1185 cela ne changerait rien pour Saint-Julien. On serait toujours impacté par le passage du fret. Seul le raccordement long
1186 pourrait éviter à Saint-Julien d'être impacté par le fret. Je voulais juste préciser que le fret, j'y suis totalement opposée.

1187 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1188 On n'a pas étudié l'idée de faire passer les trains fret sur le raccordement. Il y a une contrainte technique qui vient du
1189 fait que les rampes admissibles pour le transport de marchandises sont inférieures aux rampes admissibles pour la
1190 circulation des trains voyageurs. Ce matin, on était au droit de l'étang de Montaubry et je vous ai indiqué qu'on partait
1191 environ d'un kilomètre, qu'on commençait à monter et qu'on avait des pentes de 2,5 %. Des pentes de 2,5 % sont trop
1192 importantes pour les gros convois de fret. Pour être précis, aujourd'hui sur la ligne entre Nevers et Chagny, les pentes
1193 maximums sont de 10 pour 1 000, donc de 1 %.

1194 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1195 Afin que ce soit clair pour tout le monde, que ce soit raccordement long ou raccordement court, de toute façon le fret
1196 continue à passer sur la voie actuelle ?

1197 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1198 Oui. C'est les explications que j'ai apportées.

1199 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1200 Pour préciser, ce que vous nous dites est que le déplacement du trafic fret, qui continuerait à passer sur la ligne
1201 existante, ne serait pas possible sur un aménagement de type raccordement court ou long. C'est bien la précision ?

1202 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1203 Tel qu'il est envisagé aujourd'hui, oui.

1204 **Intervenant 3**

1205 Bonsoir. En fait, ce n'est pas qu'il n'est pas possible de déplacer ce trafic, mais c'est juste que cela n'a pas été chiffré.
1206 Déplacer ce trafic aurait pour intérêt d'éviter toutes les nuisances sonores des passages des camions de paille sur
1207 Écuisses, et peut-être une partie de Saint-Julien.

1208 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1209 J'ai dit que cela n'avait pas été étudié, mais j'ai apporté une précision technique par rapport aux rampes qui sont
1210 différentes. Aujourd'hui, sur le raccordement, on a des rampes trop importantes pour, dans cette configuration, faire
1211 passer du trafic fret.

1212 **Jean-Guy MONNOT**

1213 Jean-Guy MONNOT. Ce que vous dites sur la pente de 2,5 % est-il vrai aussi pour le raccordement court ?

1214 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1215 Oui. On est en train de vérifier, parce que je ne l'ai pas en tête. Oui, on me dit que c'est des rampes du même
1216 pourcentage.

1217 **Loïc PIANFETTI, paysagiste**

1218 Cette histoire de pente, Monsieur MAZZUCHELLI en parle comme d'une contrainte, et c'est vrai. J'ai moi-même
1219 travaillé sur le sillon alpin Lyon – Turin fret. Les contraintes de fret sont effectivement très imposantes. Le paysage, il
1220 ne suffit pas de le tirer pour qu'il devienne plus plat, car il est tel qu'il est. Je vous expliquais qu'un relief légèrement
1221 souple ou plat est plus favorable puisqu'on a des ouvrages qui sont plus rasants sur les profils naturels. Et lorsqu'on a
1222 un relief plus chahuté, c'est presque pire, sauf dans les montagnes, car avec un tunnel c'est réglé. Donc, si vous avez
1223 bien vu ce qu'on a présenté ce matin au sujet du remblai, il faut comprendre que les raccordements ferroviaires

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1224 nécessitent à certains moments des ouvrages en terre conséquents. Si l'on fait des profils beaucoup plus plats, cela
1225 veut dire qu'on pourra encore moins adapter ce qu'on appelle le profil en long, donc le rail, par rapport au territoire. On
1226 sera encore plus contraint si l'on est obligé d'aller encore plus droit, parce que ce sera plus rigide et l'on aura donc
1227 sans doute des remblais et des déblais encore plus importants par endroits. Il faut comprendre que c'est comme tout
1228 système : lorsqu'on touche un endroit, on touche un autre endroit et il n'y a pas de solution idéale.

1229 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1230 Une précision est demandée dans la salle. Allez-y, Madame.

1231 **Annick BERNARDIN-PASQUET, France Nature Environnement (FNE) Bourgogne**

1232 Annick BERNARDIN-PASQUET, de France Nature Environnement Bourgogne. Je voudrais être sûre de bien
1233 comprendre cette histoire de raccordement, parce que je suis stupéfaite par vos réponses et je ne suis pas sûre de
1234 bien comprendre. Au niveau des raccordements, j'ai compris qu'il y avait trois fonctionnalités dans votre projet ; je
1235 dirais plutôt trois politiques, celle du fret d'un côté, celle des LGV de l'autre, puis celle des TER. Donc, je comprends
1236 que ce raccordement, c'est raccordement LGV principalement avec comme objectif de faire gagner 2 minutes, voire
1237 8 minutes, de trajet sur la LGV qui vient de Strasbourg et qui ne s'arrête pas à Montchanin. Point final. C'est un coût
1238 de l'ordre de 300 et quelques millions pour 2 à 8 minutes de gain de temps. Après, on passe sur les connexions TER-
1239 TGV. À ma connaissance, il y a actuellement dans la ligne TER une gare qui doit être à environ 5 kilomètres de la
1240 gare TGV. Moi, je fais en moyenne de 30 à 50 kilomètres pour prendre le train. Je suis donc assez surprise qu'on
1241 investisse 38 millions pour faire une connexion TER-TGV à cet endroit-là.

1242 Pour ce qui est du fret, je comprends que de toute façon il n'est pas du tout concerné par ces connexions voyageurs,
1243 donc c'est une partie très différente du projet. Et quand vous avez tout amalgamé en disant que c'est une
1244 interconnexion, je ne vois pas ce que la ligne fret a à voir avec cette interconnexion. Pour moi, c'est complètement
1245 déconnecté ou n'ai-je rien compris au projet ? Quelque chose n'est pas clair à mon sens.

1246 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

1247 Pourrait-on montrer à nouveau la carte générale du projet pour que vous puissiez expliquer les différentes
1248 fonctionnalités ?

1249 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1250 Je vais répondre à Madame. Effectivement, le trafic fret n'a rien à voir avec les raccordements et l'interconnexion
1251 TER-TGV. On est d'accord. On a une animation sur le projet tel qu'il a été fait.

1252 **Annick BERNARDIN-PASQUET, France Nature Environnement (FNE) Bourgogne**

1253 Quand on demandait quels étaient les avantages pour la région, on a complètement déconnecté la problématique fret
1254 que vous aviez abordée en disant que tout le monde est intéressé par ce fret. Par contre, pour l'interconnexion, je n'ai
1255 toujours pas la réponse.

1256 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1257 J'ai expliqué que le projet a plusieurs fonctionnalités. Il y a des intérêts différents, des intérêts pour le transport des
1258 marchandises et des intérêts pour le transport des voyageurs. Ils sont plus ou moins appréciés par les uns et les
1259 autres en fonction de leur avis, de leur position locale et des bénéfices qu'ils peuvent en tirer.

1260 - Pour le fret, l'objectif est de finaliser une électrification centrale entre l'est et l'ouest de la France.

1261 - Pour le transport longue distance, donc les TGV, l'objectif est de rentrer sur la ligne à grande vitesse au
1262 niveau du Creusot pour gagner un peu de temps. En effet, cela circule un peu plus vite entre Le Creusot et
1263 Lyon, ce qui fait gagner du temps, et ce temps sera mis au profit d'arrêts supplémentaires à Dijon, car cela
1264 capte des voyageurs. Je vous explique de quelle manière les choses ont été étudiées.

1265 - La troisième fonctionnalité est l'interconnexion pour déplacer ce qu'on appelle le *hub* TER qui est en gare
1266 de Montchanin Ville, puisque les trains qui viennent de Paray vont à Montchanin et les trains qui viennent
1267 de Chalon vont également à Montchanin. L'idée serait de dire qu'on ferait poursuivre aux Paray leur course
1268 jusqu'à la halte d'interconnexion, et les Chalon viendraient sur la halte d'interconnexion pour que les
1269 voyageurs puissent avoir un bénéfice de correspondance directe entre les trains et les TGV.

1270 C'est l'objectif du projet.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



1271

Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP

1272

Pourriez-vous expliciter les avantages que vous avez chiffrés en termes d'augmentation de voyageurs, etc. avec la halte, parce que vous décrivez quelque chose, mais la dame dit qu'elle ne voit pas d'avantages. Si vous les voyez, c'est le moment de le dire.

1273

1274

1275

Annick BERNARDIN-PASQUET, France Nature Environnement (FNE) Bourgogne

1276

Excusez-moi, j'ai une question de béotienne. J'ai cru comprendre que le projet d'interconnexion avait été estimé sur une analyse économique sociale. Je ne sais pas précisément ce qu'il y a dedans, mais il apparaît quand même que le projet soit largement déficitaire, alors que cela veut-il dire pour vous ? Et que cela implique-t-il en termes de décision ?

1277

1278

Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau

1280

D'abord, je vais répondre sur les trafics. Effectivement, nous avons fait une étude de trafic qui sert également à faire l'analyse économique des différentes fonctionnalités.

1281

1282

- Pour les voyageurs TER, avec cette création de halte d'interconnexion, on a évalué à l'horizon 2025, si le projet se fait et s'il est mis en service en 2025, des hypothèses à un potentiel de voyageurs supplémentaires de 35 000 par an. C'est une hypothèse. Ensuite, ces voyageurs supplémentaires sont valorisés et injectés dans l'analyse économique du projet.

1283

1284

1285

- Pour la fonction longue distance, par le fait de capter des clients supplémentaires en gare de Dijon, on a évalué, à l'horizon 2025, un potentiel de 50 000 voyageurs supplémentaires sur une année.

1286

1287

1288

- Sur le fret, je peux aussi vous donner des chiffres. Sur la base d'une quinzaine de trains fret par jour et dans les deux sens, ces 15 trains fret engendreraient un volume de transport d'environ 1,4 million de tonnes de marchandises qui transiteraient en provenance des grands corridors Nord – Sud, donc certains trains éviteraient de passer par Paris et emprunteraient la VFCEA, et d'autres trains plus nationaux en provenance des ports de la façade atlantique par exemple. On a eu l'occasion de rencontrer les dirigeants de ces ports, Saint-Nazaire et La Rochelle, qui sont très intéressés de pouvoir traverser la France via la VFCEA. Donc, 15 trains fret et 1,4 million de tonnes de marchandises. Puis, dans ces 15 trains, on a considéré que deux d'entre eux correspondraient à des camions en moins sur la route, soit 60 camions en moins sur la route par jour. Ce sont des évaluations.

1289

1290

1291

1292

1293

1294

1295

1296

Une fois ces études de trafic réalisées, on applique un modèle d'analyse économique. Ce modèle est imposé par le gouvernement sur la base de circulaires nationales et sur la base de référentiels techniques de SNCF Réseau. Cela nous a permis de sortir une rentabilité. Et, effectivement, on a travaillé suivant deux hypothèses pour être cohérent par rapport au CPER.

1300

1301

- Une première hypothèse où l'on électrifie tout et l'on met le GSM-R sur toute la ligne. Quel est l'intérêt ? L'intérêt est de faire passer des trains fret avec 1,4 million de tonnes de marchandises, intérêts positifs et négatifs, tout est pris en compte. L'intérêt est également de pouvoir faire circuler des trains TER électriques, mais il n'y a pas la halte. C'est une hypothèse. Donc, on a une rentabilité.

1302

1303

1304

- La deuxième hypothèse est celle de n'électrifier que la partie entre Montchanin et Chagny, donc la ligne qui passe vers chez vous. On fait le raccordement, ce qu'on a vu ce matin ; on construit la halte d'interconnexion, donc une hypothèse plutôt orientée voyageurs ; et l'on regarde quelle est la rentabilité économique par rapport à l'investissement qui est un peu plus important que pour l'autre hypothèse. Effectivement, on s'aperçoit que la rentabilité n'est pas positive.

1305

1306

1307

1308

1309

1310

Annick BERNARDIN-PASQUET, France Nature Environnement (FNE) Bourgogne

Je suis quand même étonnée de voir cette histoire de halte pour le TER, car 35 millions investis pour 5 kilomètres de bus, alors que les bus se développent sur les réseaux TER sur plus de 50 kilomètres et une heure de bus pour finir son trajet, je ne comprends pas la logique suivie par SNCF.

1311

1312

1313

Christine JEAN, membre de la CPDP

Je crois qu'il serait bien d'épuiser les questions déjà posées par les tables, puis de relancer le débat, sinon vous serez frustrés. Il me semble important que le maître d'ouvrage continue de répondre. Donc, je reprends...

1314

1315

Intervenant 2



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1318 Excusez-moi. Pour une fois, je vais venir au secours du maître d'ouvrage. Si l'on ne déplace pas Montchanin à cheval
1319 sur la ligne, l'énorme de la halte TER est d'éviter la rupture de charge. On ne va pas faire des trajets en bus entre
1320 Montchanin Ville et Montchanin TGV, alors qu'on peut éviter une rupture de charge. Éviter la rupture de charge est
1321 primordial. Donc, si l'on ne déplace pas la gare, il a raison, il faut la halte.

1322 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1323 Avez-vous quelque chose à ajouter à ce soutien ?

1324 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1325 Donc, Monsieur me donne raison ?

1326 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1327 Voilà. Je propose qu'on continue d'apurer les questions. Une question concernait le passage à niveau d'Écuisses.

1328 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1329 Oui. Je vais apporter des informations sur ces passages à niveau. Pour celui d'Écuisses, comme pour tous les autres
1330 passages à niveau, puisqu'il y en a un certain nombre, comment cela va-t-il se passer ? On va faire un diagnostic par
1331 passage à niveau, donc voir leur niveau de sécurité qui tient compte du trafic ferroviaire et du trafic routier. C'est
1332 variable, essentiellement suivant le trafic routier, puisque les routes départementales comportent plus de trafics
1333 interceptés que les voiries communales ou des chemins d'exploitation, et il y en a pas mal dans la Nièvre. En fonction
1334 de ce diagnostic sécurité, on additionne les éléments pour voir cette sécurité sur l'ensemble de la ligne. Puis, s'il y a
1335 lieu de supprimer un certain nombre de passages à niveau pour avoir un niveau de sécurité respectant une
1336 référentielle, il faudra peut-être les traiter. Je ne sais pas si ce sera celui d'Écuisses et je ne sais pas s'il y en aura
1337 dans la Nièvre. Ensuite, il faudra chercher les meilleures solutions pour les traiter ; il en existe plusieurs. On peut
1338 supprimer le passage à niveau et construire un ouvrage (un pont dessus ou dessous) pour rétablir la circulation ou
1339 simplement le supprimer parce qu'il n'y a pas beaucoup de circulation routière et que l'on peut aisément rabattre la
1340 voirie sur une autre voirie, et franchir par un autre passage à niveau. Chaque cas de figure devra être étudié. C'est ce
1341 qu'on a récemment fait sur la ligne Belfort – Delle et, au final, on a supprimé très peu de passages à niveau.

1342 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1343 Apparemment, un souci concernant un passage à niveau remonte de la journée d'aujourd'hui. Peut-être une question
1344 à ce sujet, Monsieur ?

1345 **Intervenant 4**

1346 Un complément. Bonsoir. Je me pose la question suivante. Si vous envisagez de faire un tunnel ou un pont au lieu
1347 d'un passage à niveau à Écuisses, vous le ferez dans ma cave ; cela me concerne donc. C'est vrai, car il n'y a pas le
1348 recul nécessaire pour le faire. Je veux bien qu'on le fasse comme cela, mais je voudrais savoir quels sont les
1349 processus et le timing de discussion à ce propos, parce que je ne veux pas me retrouver devant le fait accompli.
1350 Donc, je voudrais savoir comment l'on dialogue sur ce sujet, parce qu'il n'est pas seulement sur le passage à niveau,
1351 mais aussi en amont et en aval. Il y a un pont en amont et un pont en aval. Je pense que, si l'on ajoute la
1352 problématique de l'électrification, puisque c'est là qu'il y a les bandes bleues qui disent qu'on va étudier le problème
1353 des nuisances sonores, peut-être peut-on réfléchir à des solutions un peu plus originales. Je me demande si ce
1354 dialogue-là est possible et existe. Une solution plus originale, c'est par exemple de travailler en déblai sur cette ligne
1355 droite, parce qu'à ce moment-là l'on n'a même pas besoin de toucher au passage à niveau puisqu'on passe au-
1356 dessus assez facilement. L'essentiel est de dialoguer sur le sujet, donc quand et comment fait-on cela ?

1357 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1358 Vous avez tout à fait raison. Quand allons-nous le faire ? On le fera après le débat public de toute façon, puisqu'en ce
1359 moment l'on ne fait plus rien. On fera cela au cours des études d'avant-projet, donc dans les prochaines années.
1360 Aujourd'hui, je n'affirme rien. Tant qu'on n'a pas fait notre diagnostic sécurité sur l'ensemble de la ligne, on ne peut
1361 pas dire que tel ou tel passage à niveau devra être traité. Loin de moi de penser ce soir qu'il faudra rentrer dans votre
1362 cave, Monsieur, en tout cas pour créer un passage à niveau. Pour autre chose, pourquoi pas ? Une fois le diagnostic
1363 fait, on identifie les passages à niveau problématiques et l'on cherche les solutions, mais en aucun cas on ne viendra
1364 à la hussarde pour faire des travaux. Les éléments seront présentés au préalable aux élus des communes
1365 concernées et aux riverains. Des réunions publiques seront animées. Pour les points particuliers, il faudra aller les

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1366 expliquer aux habitants, aux personnes concernées. On le fera pour des exploitants agricoles, ainsi que pour les
1367 habitants si c'est nécessaire. Voici pour ce cas de figure de passage à niveau.

1368 Sur la ligne Belfort – Delle, j'ai eu un cas. Ce n'était pas un passage à niveau, mais l'on devait reconstruire un
1369 ouvrage et une propriété était proche, à 6-7 mètres. La ligne était en remblai. Les gens étaient inquiets parce qu'ils
1370 avaient un projet d'extension en faisant un garage et ils ne savaient pas comment faire par rapport au projet de
1371 nouveau pont. On les a rencontrés et on leur a expliqué comment l'on allait faire, de manière à ce qu'ils puissent le
1372 prendre en compte, et nous aussi, pour leur projet de construction de garage. Voilà un exemple.

1373 **Intervenant 4**

1374 Madame, je voudrais que vous notiez ceci. J'aimerais savoir...

1375 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1376 C'est noté.

1377 **Intervenant 4**

1378 J'aimerais savoir quand cela pourrait se passer et suivant quelles modalités.

1379 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1380 Je vais peut-être poser la question en d'autres termes au maître d'ouvrage à partir de ce qu'il a dit et de ce que j'ai
1381 entendu. Il y a le débat public. Des études vont être menées. Vous pouvez rappeler dans quel délai, en admettant que
1382 le maître d'ouvrage... On peut passer la diapositive du calendrier, parce que cela vous permet de voir les années. On
1383 voit que le débat public se termine le 20 mars. Nous avons deux mois pour remettre notre rapport. Ensuite, le maître
1384 d'ouvrage a trois mois pour prendre sa décision. S'il décide de poursuivre, ce sera cet été. À partir de là, j'imagine
1385 qu'il fait ses études. Je passe la parole à Monsieur MAZZUCHELLI. Quand fait-il les études sur le sujet qui concerne
1386 Monsieur ?

1387 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1388 À partir de là, on pourra engager les études préalables à l'enquête publique. Cela comprend un certain nombre
1389 d'études techniques comme les études d'avant-projet et donc le diagnostic passage à niveau. C'est à ce moment-là
1390 qu'on fera notre travail. Vous voyez que le *timing* est de deux à trois ans.

1391 **Intervenant 4**

1392 C'est parfait à partir du moment où cela se passe et que ce soit un dialogue. En effet, parce que j'ai tout de même
1393 noté que vous me dites : « Nous allons faire des études. Nous allons réfléchir aux solutions, puis nous allons venir
1394 vous les expliquer ». Ce n'est pas de cela que je parle. Je parle de : « Nous allons dialoguer ». S'il n'y a pas de
1395 dialogue, j'ai un problème avec le processus.

1396 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1397 Pour qu'il y ait un dialogue, il faut qu'on vienne avec des éléments. On ne peut pas venir, en disant : « On vient
1398 dialoguer, mais je ne sais pas de quoi l'on va parler ». Donc, je fais les études ; je regarde les solutions ; je rencontre
1399 les élus ; on présente les aménagements envisagés dans la traversée d'une commune, voire au-delà. Tout est ouvert,
1400 mais en général, on sait bien qu'il faut faire un zoom sur ce qui se passe dans son territoire. Ces réunions sont
1401 ouvertes à tous. Sur les points particuliers, on explique les différentes solutions et l'on regarde avec les personnes
1402 concernées s'il y a des points d'amélioration. On regarde aussi si les propositions techniques ne sont pas
1403 contraignantes sur tel ou tel aspect qu'on n'aurait pas appréhendé, et ce sera sûrement le cas parce que,
1404 d'expérience, l'on ne pense pas à tout. C'est pour cela que cette concertation, qui sera continue... D'ailleurs, selon le
1405 bilan du débat public, engagement ou non, des phases ultérieures d'études, de procédures administratives et de
1406 concertation. La concertation avec vous, avec les élus, avec tout le monde, a commencé et se terminera quand le
1407 projet sera terminé.

1408 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1409 Le temps passe. Il est déjà bientôt 18 h 30. Je vous prie d'accepter les excuses de mes collègues qui ont été obligés
1410 de reprendre leur train. Il se trouve que je n'ai pas de train pour rentrer ce soir, donc je partirai demain. Je suis
1411 disponible. Cependant, je pense qu'on a tous envie que cela ne finisse pas trop tard, donc l'on va essayer de purger
1412 les questions. J'ai vu qu'il y avait encore des interrogations concernant le bruit. Je ne pense pas que vous ayez

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1413 forcément des réponses. A priori, vous dites : « On apporte des réponses pour les fenêtres, etc. ». J'ai cru
1414 comprendre que les gens disaient : « On vit aussi à l'extérieur », alors peut-être avez quelque chose à dire à ce sujet.
1415 Beaucoup d'inquiétude a aussi été manifestée par rapport au fret, avec des questions sur le nombre de trains
1416 envisagés à l'horizon 2030 et les problèmes de vibrations. Avez-vous des précisions à apporter concernant le bruit de
1417 manière générale par rapport à toutes les questions posées ?

1418 **Adeline DORBANI, chef de pôle Environnement et Développement durable, SNCF Réseau**

1419 Concernant le bruit, je voudrais revenir sur l'aspect fret. Une question interrogeait sur le nombre de fret. Les
1420 hypothèses établissent qu'une quinzaine de fret circulerait par jour. Il faut savoir que depuis une dizaine d'années des
1421 choses sont mises en place pour atténuer le bruit ferroviaire à la source ; c'est le niveau démission du bruit. Par
1422 exemple, je peux citer la mise en œuvre de longs rails soudés. Ce sont de grands rails de plus de 500 mètres de long
1423 qui sont installés à la faveur des renouvellements de voies ballasts réalisés sur différentes lignes. Je ne l'ai pas
1424 connu, mais, avant, le train faisait « tacatac » en passant. Maintenant, ces longs rails soudés suppriment les joints de
1425 dilatation entre les petites barres de rails, ce qui a déjà généré des diminutions assez importantes de niveau de bruit.

1426 S'agissant du fret et de la problématique des convois, vous êtes riverains d'une ligne où le fret circule et vous vous
1427 apercevez que les TER font nettement moins de bruit que les convois fret remplis. Lorsqu'ils sont vides ou remplis, ce
1428 n'est pas non plus la même chose. Concernant le contact roue/rail du fret, la réglementation européenne encourage
1429 vivement, voire impose, les entreprises ferroviaires de fret à changer dans les prochaines années et au fur et à
1430 mesure ce qu'on appelle les semelles de freins qui sont en fonte pour passer aux matériaux composites. On sait
1431 quantifier la réduction de bruit que cela génère ; c'est de l'ordre de 10 décibels. C'est très important, car l'oreille
1432 commence à percevoir la différence à partir de 3 décibels. Vraiment, dans ce qui est travaillé aujourd'hui au niveau de
1433 la réglementation, mais aussi au niveau de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires, c'est la réduction d'émission.
1434 Moins l'on émettra de bruit dans l'environnement, moins l'on aura besoin de mettre en œuvre des mesures de
1435 prévention, de précaution et de protection.

1436 S'agissant du fait que vous vivez à l'extérieur et pas à l'intérieur, bien sûr, mais là encore des personnes privilégieront
1437 l'aspect paysager et ne voudront pas forcément d'un mur dans leur jardin. Pour les maisons situées à ras de voie,
1438 techniquement, on ne pourra pas installer de mur. De toute manière, aujourd'hui, on n'en est pas là. La première
1439 étape — et c'est dans le même calendrier que les études sécurité pour les passages à niveau, c'est-à-dire les études
1440 préalables à l'enquête publique — c'est quantifier le bruit aujourd'hui et le bruit de demain. Lorsqu'on aura ces
1441 données, on reviendra vers vous pour vous les transmettre. De toute manière, ces études sont publiques.

1442 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1443 Merci beaucoup. Monsieur.

1444 **Jean-Marc ZAMBOTTO**

1445 Jean-Marc ZAMBOTTO. Une question a été posée, mais n'a pas eu de réponse, c'est celle du coût. Je parle du coût
1446 sur l'ensemble du parcours, c'est-à-dire Nevers – Chagny avec 160 kilomètres d'électrification. C'est aussi une
1447 modernisation de l'infrastructure. Le directeur régional réseau a dit que le coût de rénovation de l'infrastructure était
1448 environ de 1 million les 10 kilomètres, donc 160 millions à rajouter à ce qui a déjà été fait.

1449 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1450 On va montrer une diapositive.

1451 **Jean-Marc ZAMBOTTO**

1452 On sait que pas mal de travaux ont déjà été faits sur l'infrastructure. Je ne parle pas des caténaires ni des poteaux. Le
1453 trafic a été interrompu pendant un certain nombre de mois ces dernières années pour pouvoir rénover l'infrastructure,
1454 en particulier du côté de Luzy et Cercy. Est-ce que cela a été pris en compte dans les coûts ? On affiche des coûts
1455 très importants, alors qu'il suffirait de traiter quelques points noirs comme le pont de la Roue à Étang, le tunnel du
1456 Creusot ou quelques autres points qui nécessitent des travaux plus précis. Je voulais donc savoir si ces coûts ont été
1457 défalqués de la facture totale.

1458 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1459 Je vous remercie.

1460 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



1461 Non. Les travaux de réfection de la voie ne sont pas intégrés dans le budget qu'on vous a présenté, donc dans le
1462 programme de l'opération d'électrification de la ligne. Effectivement, c'est un sujet qui ressort souvent lors de
1463 plusieurs réunions.

1464 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1465 Du côté de Nevers.

1466 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1467 Du côté de Nevers, mais hier, à Dijon, cela a été soulevé, puisque c'était une réunion publique sur les coûts et la
1468 socio-économie. Oui, il y a un ratio, qui apparaît sur la *slide*, pour information sur le coût de régénération d'une voie :
1469 par voie par kilomètre, c'est environ 750 000 euros, et ce n'est pas pris en compte. La régénération, si elle doit se
1470 faire, sera un investissement supplémentaire. Donc, c'est un ratio, et si l'on multiplie par le nombre de kilomètres, on
1471 arrive à un montant important. Des zones ont déjà été refaites récemment. Comment cela peut-il être pris en compte ?
1472 C'est une réponse que j'avais déjà apportée il y a quelques semaines lors d'un atelier thématique, en disant que pour
1473 savoir précisément quel serait le coût de régénération de la voie, en prenant en compte ce qui a été fait très
1474 récemment, il faut regarder de près, il faut analyser la voie. Il faut donc faire un diagnostic ; ce diagnostic n'a pas été
1475 fait et il n'est pas prévu dans les études VFCEA.

1476 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1477 Cette étude a été demandée à plusieurs reprises lors du débat et, hier, le président du Conseil général a dit qu'il était
1478 favorable à la réalisation d'une telle étude. Le sujet de la régénération de la voie a été posé à plusieurs reprises
1479 s'agissant du TER entre Nevers et Dijon où un certain nombre d'habitants souhaitent qu'on ramène le temps de
1480 parcours de 2 heures et demie à 2 heures. Donc, il y a un débat à ce sujet. D'ailleurs, j'en profite pour vous rappeler
1481 qu'il y aura une réunion à mi-parcours du débat, le 9 février prochain, à Montchanin. Au cours de cette réunion, on
1482 fera déjà un premier point sur ce qui a été dit par les uns et les autres. Cela peut vous intéresser, après avoir fait une
1483 journée très dense aujourd'hui, d'entendre ce qui s'est dit dans les différentes parties du territoire concerné par ce
1484 projet VFCEA. La semaine prochaine aura aussi lieu un atelier sur l'interconnexion TER-TGV au Creusot. Cela peut
1485 vous intéresser aussi pour approfondir votre connaissance du dossier. On va afficher la diapositive avec les dates.

1486 Peut-être avons-nous fait le tour ? Je propose de terminer les questions que vous poserez maintenant. Ensuite,
1487 sachez que d'autres moments permettront de débattre de ces sujets-là et de vous exprimer. J'ai trois questions
1488 identifiées. Monsieur.

1489 **Gilles DUCAROUGE**

1490 Gilles DUCAROUGE. Je me pose une question s'agissant des monuments historiques. Y en a-t-il beaucoup qui sont
1491 concernés par cette rénovation de ligne ? Une réglementation existe. Cela ne va-t-il pas impacter sur vos prévisions ?

1492 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1493 Pour compléter sur le même sujet ?

1494 **Évelyne PERROT, Le Creusot**

1495 Oui. Je voudrais ajouter une chose à ce sujet. J'habite Le Creusot dans la zone juste après la gare Ville du Creusot,
1496 donc les bâtiments classés monuments historiques de La Combe des Mineurs. Le tunnel passe sous la route devant
1497 chez nous et il y a déjà des impacts sur les bâtiments puisqu'ils sont en train de se fissurer à cause de la circulation
1498 routière au-dessus. Donc, l'impact du ferroviaire et des travaux, notamment sur le tunnel.

1499 **Adeline DORBANI, chef de pôle Environnement et Développement durable, SNCF Réseau**

1500 S'agissant des monuments historiques, ce n'est effectivement pas le seul endroit où notre ligne existante intercepte
1501 des périmètres de protection des monuments historiques. La semaine prochaine, nous aurons d'ailleurs un rendez-
1502 vous à Santenay où l'on traverse un patrimoine classé UNESCO. Sur la ville de Nevers, nous avons un certain
1503 nombre de patrimoines historiques dont le périmètre de protection intercepte notre ligne. Cela fait aussi partie des
1504 éléments pris en compte dans le cadre du projet. Donc, là encore, lorsqu'on aura un peu plus de détails, on travaillera
1505 avec les personnes en charge de la gestion de ces périmètres pour voir avec eux les solutions possibles pendant la
1506 phase des travaux, des solutions d'esthétique, d'intégration, et les impacts. Ce sont des choses qui se travaillent, et
1507 l'on a encore beaucoup de travail.

1508 **Isabelle BARTHE, membre de la CPDP**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



1509 Monsieur.

1510 **Daniel MEUNIER, vice-président de la communauté urbaine Le Creusot-Montceau (CCM), chargé des**
1511 **transports et des déplacements**

1512 Merci beaucoup. Ce n'est pas une question, mais un témoignage. Daniel MEUNIER, vice-président de la communauté
1513 urbaine Le Creusot - Montceau, chargé des transports et déplacements. Je suis un peu ennuyé de parler à la place de
1514 la Région, puisqu'ils ne sont pas présents à ce débat ce soir. Il est vrai que c'est un sujet très complexe quand on
1515 parle de CPER. Le CPER, c'est avant tout l'aménagement du territoire. L'aménagement du territoire, c'est le cadre de
1516 politique publique visant à l'égalité des territoires. Je crois que le positionnement du débat de ce soir et du projet qui
1517 nous intéresse est de penser le bien en termes d'égalité des territoires. Cela peut comporter l'enseignement
1518 supérieur, la transition écologique, l'avenir des filières d'innovation, mais c'est aussi la mobilité multimodale. Nous
1519 sommes effectivement dans ce grand débat de la mobilité multimodale. Au niveau de la communauté urbaine, nous
1520 avons bien entendu décidé d'accompagner ce projet qui est véritablement un projet de territoire. Qu'est un projet de
1521 territoire ? Ne le perdons pas de vue, c'est mailler le territoire, mais c'est en même temps favoriser et faciliter les
1522 liaisons pour permettre de relier les hommes.

1523 Je crois qu'il est important aussi de penser ce projet en termes un peu philosophiques de lien entre les hommes. C'est
1524 un bel axe de développement. En ce sens, le projet d'interconnexion TGV-TER est un sujet primordial pour la
1525 communauté urbaine Le Creusot - Montceau. Ceci non seulement à l'échelle de la communauté urbaine Le Creusot -
1526 Montceau, je tiens à le dire, mais surtout dans un sens plus large, départemental, régional et même interrégional.
1527 Cette journée a été difficile. Elle a été longue, et je suis pleinement satisfait de voir que les gens se sont vraiment
1528 impliqués jusqu'à cette heure avancée de la journée. C'est la preuve que vous y portez un réel intérêt, et je crois que
1529 vous avez raison pour l'avenir. Le débat d'hier, à Dijon, était aussi très intéressant en ce sens, parce que j'ai entendu
1530 dire par le maître d'ouvrage qu'il serait très sensible au fait que les territoires s'impliquent aussi dans le maillage
1531 territorial en termes de déplacement. La communauté urbaine Le Creusot - Montceau tient effectivement à s'impliquer
1532 sur le problème des transports complémentaires au train pour mailler encore mieux le territoire pour vous toutes et
1533 vous tous.

1534 Je voudrais simplement dire que cette journée a permis d'évoquer les difficultés et les inquiétudes, qui sont des
1535 inquiétudes légitimes des populations. Mais, je voudrais aussi ajouter à ce sujet qu'on est conscient au niveau de la
1536 communauté de ces problématiques et qu'on a tenu à apporter au niveau communautaire notre contribution.
1537 Effectivement, nous avons travaillé avec un cabinet pour étudier un autre scénario au niveau de l'interconnexion, et
1538 nous avons versé cette pièce au débat public pour que le maître d'ouvrage puisse s'en saisir et l'étudier. Nous
1539 espérons, bien entendu, que le scénario que nous avons évoqué au niveau de la communauté urbaine sera pris en
1540 compte, et je n'en doute pas. J'ai le plaisir de fréquenter ce débat public assidûment, et j'en remercie les gens qui
1541 l'entretiennent pour la sincérité des propos et pour la transparence des propos. Je crois que c'est une chose
1542 essentielle. D'ailleurs, cela fait partie de la déontologie du débat public. Donc, j'insiste encore une fois pour redire que
1543 ce scénario est une pièce qui a été versée au dossier, qui sera étudié par le maître, et nous tenons à ce qu'elle soit
1544 exploitée. Merci.

1545 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1546 Juste une précision. Elle est sur le site du débat public et vous pouvez donc y avoir accès. De la même manière, elle
1547 sera présentée lors de la réunion sur les haltes d'interconnexion, dont je vous ai parlé tout à l'heure et qui aura lieu le
1548 7 février. Une dernière question ?

1549 **Annick BERNARDIN-PASQUET, France Nature Environnement (FNE) Bourgogne**

1550 Oui. Ce sera très court. C'est au sujet de ma frustration au niveau de l'environnement. J'ai été étonnée qu'il n'y ait pas
1551 eu d'estimation. Je sais que c'est le début du projet et que rien n'est décidé, mais comme il y a différentes options, on
1552 aurait aimé différentes appréciations de l'impact environnemental sur chacune des options. Au niveau paysager,
1553 beaucoup de choses ont été décrites, mais il y a les zones humides et cela n'a pas été classifié et estimé. C'est un
1554 regret de ce point de vue.

1555 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1556 Le maître d'ouvrage va vous apporter des éléments de réponse.

1557 **Adeline DORBANI, chef de pôle Environnement et Développement durable, SNCF Réseau**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1558 On a fait une première évaluation, mais toujours sur la notion d'enjeu et de manière qualitative et pas quantitative, et
1559 ceci sur un certain nombre de paramètres préidentifiés, mais qui restent encore à partager. Le tableau du DMO
1560 (dossier du maître d'ouvrage) sur la *slide* compare les différents scénarios en termes d'impacts. Je vais détailler les
1561 différents paramètres pris en compte.

1562 Un des premiers aspects était sur la quantité d'emprises de foncier, puisque plus l'on a de foncier plus l'on a
1563 d'emprise, et plus l'on a des chances d'avoir des impacts sur le milieu humain et sur le milieu naturel. Ensuite, l'on
1564 avait pris comme paramètre la proximité des habitations ; c'était plutôt sur les aspects du cadre de vie, donc paysage,
1565 bruit et vibrations. On avait aussi identifié que, concernant nos remblais, des sujets avec les eaux superficielles
1566 étaient à prendre en compte. Lorsqu'on fait des remblais, le paramètre eaux superficielles et champs d'inondation
1567 nous semblait relativement important à prendre en compte. L'aspect secteur boisé aussi ; on a vu qu'on était dans un
1568 secteur qui, certes, n'avait pas de classements environnementaux (zone Natura 2000, Parc naturel, etc.), mais qui en
1569 revanche est identifié comme des corridors écologiques, donc nous avons pris le paramètre secteur boisé. Ensuite,
1570 l'équilibre des terres remblai/déblai était aussi quelque chose d'important. En effet, un projet équilibré est beaucoup
1571 mieux pour l'environnement qu'un projet déséquilibré. Soit il a trop de terre, on doit mettre en dépôt et l'on peut
1572 impacter des zones environnementales, soit il a trop peu de terre et l'on est obligé d'exploiter des matériaux de
1573 carrières pour les mettre en place. Donc, l'équilibre de terre nous semblait important à prendre en compte. Les enjeux
1574 paysager aussi, bien évidemment, notamment avec la présence des monuments historiques, mais pas seulement
1575 puisque des habitants aussi vivent ce paysage. Donc, sur la base de ces critères, on a comparé les différents
1576 scénarios entre eux. Lorsque vous voyez du vert sur la diapositive, cela ne veut pas dire qu'on a zéro impact, mais
1577 cela veut dire que comparativement aux autres scénarios c'est celui qui en engendre le moins.

1578 Donc, aujourd'hui, le scénario, d'un point de vue seulement environnemental, qui présente le moins d'impacts
1579 potentiels comparativement aux autres serait le raccordement court et halte de passage. Ensuite, de manière
1580 équivalente, le raccordement court et halte en impasse et le raccordement et halte en impasse sont à peu près
1581 identiques en termes d'enjeux environnementaux à ce stade des études. Et, enfin, celui qui est le plus impactant d'un
1582 point de vue environnemental est le raccordement long et halte de passage. Je ne vais pas détailler tous les
1583 éléments ; il faut savoir que vous retrouvez ce tableau dans le dossier du maître d'ouvrage qui est consultable sur
1584 Internet.

1585 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1586 Justement, dans le dossier du maître d'ouvrage se trouve un certain nombre d'éléments complémentaires. Il faut
1587 aussi savoir que tout le diagnostic environnemental figure sur le site, mais qu'il n'est pas dans le dossier du maître
1588 d'ouvrage. Le maître d'ouvrage vous a présenté pour le raccordement les enjeux humains et les enjeux
1589 environnementaux, et cela existe pour l'ensemble du tracé. D'autre part, il est très important que les associations se
1590 mobilisent. Si elles savent que dans tel secteur existe un secteur sensible qui n'est pas sur les cartes ou sur le
1591 document, qu'elles fassent remonter l'information auprès du maître d'ouvrage.

1592 **Adeline DORBANI, chef de pôle Environnement et Développement durable, SNCF Réseau**

1593 Je sais qu'il y avait des aspects notamment sur les espèces protégées sur des sites remarquables. On est toujours
1594 preneur d'informations à ce sujet. Comme je l'ai dit, les sources sont aussi un exemple type d'information qui remonte
1595 du terrain dans le cadre du débat public. On est preneur.

1596 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1597 Je vois que tout le monde commence à partir et l'on va s'arrêter, mais juste une chose. Des inquiétudes ont été
1598 soulevées concernant les arrêts dans les gares et l'incidence de l'aménagement sur la gare de Montchanin, et je
1599 pense qu'il est important que vous apportiez des éléments de réponse.

1600 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1601 Concernant Montchanin, comme je l'ai expliqué précédemment, l'objectif est de déplacer ce *hub* TER qui est
1602 aujourd'hui à Montchanin sur la gare TGV pour des raisons qui ont été évoquées. L'idée n'est pas de supprimer la
1603 gare de Montchanin Ville, et les trains Nevers – Dijon continueront à s'arrêter à Montchanin.

1604 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1605 D'autres questions avaient été posées au sujet de la gare de Montchanin : l'impact sur les arrêts et sur les TER qui
1606 vont encore marquer l'arrêt, puisque maintenant cela marque une correspondance sous le *hub*, donc est-ce que ces

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1607 TER continueront à marquer l'arrêt à Montchanin ou est-ce qu'ils vont directement au Creusot pour faire la
1608 correspondance ? Quel sera l'impact, sur la desserte de Montchanin, de la gare de correspondance ?

1609 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1610 L'impact sera par le tracé. Dans l'hypothèse d'un nouveau tracé, du fait de la construction de la halte d'interconnexion,
1611 les trains emprunteront soit la solution halte de passage ou halte en impasse, peu importe, et ensuite les TER
1612 poursuivent leur course.

1613 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1614 D'accord. Si la desserte de Montchanin est au-delà du tracé, que se passera-t-il à Montchanin ?

1615 **Intervenant 2**

1616 Est-ce qu'il s'arrête aux deux ?

1617 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1618 Est-ce qu'il s'arrête aux deux ? Oui. Aujourd'hui, dans nos études de trafic, on a considéré que l'arrêt était maintenu à
1619 Montchanin.

1620 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1621 Tous les TER marquent la correspondance ?

1622 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1623 Sur tous les TER qui marquent la correspondance entre Nevers et Dijon. Dans notre étude de trafic, cet arrêt a été
1624 maintenu.

1625 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1626 Pour ceux qui viennent d'autre part que Nevers ?

1627 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1628 Le TER qui vient de Chalon aujourd'hui et qui s'arrête à Montchanin s'arrêtera au Creusot TGV.

1629 **Intervenant 2**

1630 Pourquoi ne le faites-vous pas arrêter aux deux ?

1631 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1632 Je vous explique de quelle manière les choses ont été faites. Dans l'autre sens, Le Paray – Montchanin qui
1633 aujourd'hui s'arrête à Montchanin viendra finir sa course au niveau de halte d'interconnexion TGV-TER. Donc, un lien
1634 existe entre Paray et Chalon comme cela se fait aujourd'hui à Montchanin, mais c'est déplacé au niveau de la gare
1635 TGV. C'est l'objectif imaginé par la création de cette halte d'interconnexion.

1636 **Intervenant 2**

1637 Comme les termes de la SNCF ou de la RFF ne sont pas toujours clairs, déplacer veut-il dire que vous en supprimez
1638 un ou que vous vous arrêtez aux deux ? Pourquoi, aussi bien le Chalon – Paray que le Nevers – Dijon ne les faites-
1639 vous pas arrêter aux deux ?

1640 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1641 Parce que c'est l'hypothèse qui a été prise. L'idée est de déplacer la *hub* ; c'est faire en sorte que le fonctionnement
1642 actuel de Montchanin est pris tel quel et on le déplace en gare d'interconnexion TGV-TER.

1643 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1644 C'est la fonction correspondance qu'on déplace, mais la gare continue à marcher.

1645 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1646 Sur des trajets Nevers – Dijon, le train s'arrêtera à Montchanin.

1647 **Intervenant 2**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- 1648 Au lieu de déplacer, créez deux arrêts. Pourquoi supprimer un arrêt ? C'est toujours une logique RFF.
- 1649 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 1650 Je ne supprime pas d'arrêt.
- 1651 **Intervenant 2**
- 1652 Si. Vous dites déplacer ; cela veut dire que vous en supprimez un.
- 1653 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 1654 Oui. Excusez-moi si je ne me fais pas comprendre. On va montrer une *slide* du raccordement et expliquer de quelle manière cela fonctionne.
- 1655
- 1656 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1657 Si vous avez une question, posez-là. Comme cela, on laisse des traces
- 1658 **Intervenant 5**
- 1659 Si le plan de voies de la gare classique de Montchanin est comme cela, il devra être réaménagé parce que les Nevers ou les Paray qui arriveront à Montchanin, pour rattraper le raccordement, devront faire une manœuvre.
- 1660
- 1661 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 1662 Bien sûr, il est certain que cela nécessitera des aménagements.
- 1663 **Intervenant 5**
- 1664 Là, ce n'est pas chiffré dans le projet ?
- 1665 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 1666 Aujourd'hui, les travaux ont été évalués et chiffrés pour la fonction création de halte, et les aménagements liés à cette fonction sont pris en compte. Concernant les aménagements à réaliser à Montchanin par rapport à cette fonctionnalité un peu déplacée, il faudra regarder de quelle nature ils seront. Aujourd'hui, des installations techniques permettent quand même aux trains de rentrer sur la ligne entre Nevers et Chagny.
- 1667
- 1668
- 1669
- 1670 On va prendre le cas de figure suivant. Le Nevers – Dijon transite sur la ligne, s'arrête à Montchanin et poursuit sa course. Des Chalons qui viennent de PLM par Chagny terminent leur course à Montchanin et des Paray terminent leur course à Montchanin. Donc, on voit bien qu'il y a un *hub* de correspondance, puisque ces trains sont en correspondance sur des trajets entre Dijon et Nevers. Donc, l'idée prise en compte dans les études de trafic est de déplacer le *hub*, afin que les Paray et les Chalon qui s'arrêtent aujourd'hui à Montchanin s'y arrêtent.
- 1671
- 1672
- 1673
- 1674
- 1675 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1676 Ils garderaient l'arrêt à Montchanin ?
- 1677 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 1678 Comme tout cela est en correspondance, l'idée est de maintenir les mêmes correspondances. Prenons le cas d'un voyageur qui veut aller au Creusot et qui vient de Chalon. Il va à Montchanin, change de train, prend un Dijon – Nevers pour aller au Creusot. Demain, il changera de train ici sur la diapositive et prendra un Dijon – Nevers pour aller au Creusot ; c'est le principe.
- 1679
- 1680
- 1681
- 1682 **Édith CALDERON, maire d'Écuisses**
- 1683 Édith CALDERON, maire de la commune d'Écuisses. Je ne comprends pas, dans le cas d'une gare en impasse, à quoi servirait le bout de ligne entre le raccordement côté Montchanin et le raccordement côté Chagny. Si j'ai bien compris votre explication, tous les trains, sauf les trains de fret, passeraient par la halte.
- 1684
- 1685
- 1686 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1687 Posez bien la question.
- 1688 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1689 Je vous ai expliqué le principe de fonctionnement du *hub* à Montchanin et le fait que ce principe est déplacé en gare
1690 du Creusot TGV. Ensuite, je vous ai dit concernant les liaisons entre Nevers et Dijon que, dans nos études de trafic,
1691 on n'a pas considéré que le train ne s'arrêterait plus à Montchanin. Cela veut dire que le train qui ferait du Nevers –
1692 Dijon ou Dijon – Nevers emprunterait le raccordement, s'arrêterait pour permettre aux voyageurs de profiter d'une
1693 correspondance TGV, puis poursuivrait sa course à Montchanin, s'arrêterait deux minutes et repartirait. Voilà
1694 comment aujourd'hui nos études de trafic ont été faites. Est-ce que cela éclaircit la chose ?

1695 **Édith CALDERON, maire d'Écuisses**

1696 Économiquement parlant, pensez-vous sincèrement que la gare de Montchanin va résister pendant longtemps ? En
1697 effet, elle servirait aux Montchaninois, mais à quoi servirait-elle pour les voyageurs ? Auront-ils un intérêt ou une plus-
1698 value à aller prendre le train à Montchanin ou pas ? De ce fait, en tant que gestionnaire de l'argent de la SNCF, sera-
1699 t-il judicieux de conserver la gare de Montchanin ou nous dit-on qu'on va la conserver juste pour nous faire plaisir ?

1700 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1701 Ma réponse est de dire que dans nos études de trafic, aujourd'hui, voilà les études qu'on a prises. Je ne sais pas
1702 quelles seront les décisions et les évolutions concernant les gares ou le développement du transport multimodal
1703 envisagé autour de la communauté urbaine. Voilà ce que je peux vous apporter, mais je ne peux pas vous dire qu'on
1704 a décidé que c'était terminé et qu'il n'y aura plus d'arrêt à Montchanin, car ce n'est pas le cas. Ce n'est pas de cette
1705 manière qu'on a pris les choses en compte.

1706 **Édith CALDERON, maire d'Écuisses**

1707 Si je reformule en vous disant que tous les trains voyageurs TER qui s'arrêteront à la halte s'arrêteront à Montchanin,
1708 est-ce vrai aujourd'hui ?

1709 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1710 Non, ce n'est pas vrai puisqu'on va déplacer le *hub*. Les trains...

1711 **Édith CALDERON, maire d'Écuisses**

1712 Alors, lesquels ?

1713 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1714 Le train de Chalon s'arrêtera au Creusot TGV.

1715 **Édith CALDERON, maire d'Écuisses**

1716 Il est planté là ; cela eut dire que si je viens de Chalon, cela m'intéresse, et si je veux aller à Montchanin, c'est
1717 terminé.

1718 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1719 Non. Vous prenez un autre train. Il y a une correspondance.

1720 **Édith CALDERON, maire d'Écuisses**

1721 On m'a parlé de rupture de charge tout à l'heure. Voilà, ce n'est pas pour tout le monde.

1722 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1723 Aujourd'hui, si vous venez de Chalon et vous voulez aller à Paray ou à Nevers, vous êtes obligé de changer de train à
1724 Montchanin.

1725 **Édith CALDERON, maire d'Écuisses**

1726 Je veux aller à Montchanin.

1727 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1728 Vous voulez aller à Montchanin ? Bien sûr, vous pouvez y aller, mais il faut changer de train. Quand on fait des
1729 adaptations comme celle-ci, les conséquences sont différentes suivant les situations. Déplacer le *hub* offre la
1730 possibilité de correspondances pour certaines liaisons, mais l'inconvénient est qu'il faut changer de train pour aller à
1731 Montchanin et au-delà. On est sur des hypothèses. Je ne connais pas l'avenir.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1732 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1733 Excusez-moi. Un atelier est complètement dédié à cette question de la gare d'interconnexion.

1734 **Intervenant 2**

1735 Quand on travaille, on ne peut pas toujours s'y rendre, car les ateliers se déroulent souvent en journée.

1736 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1737 Je sais. On a des verbatim et vous pouvez poser des questions sur Internet ; le maître d'ouvrage est obligé de
1738 répondre sous 15 jours. Avant de partir, une chose. Je pense que tout cela donne des éléments au maître d'ouvrage
1739 pour préparer l'atelier qui concerne la gare d'interconnexion. En tant que commission, nous espérons que SNCF
1740 Mobilités sera là aussi. On vous rappelle qu'il y aura sept autres rendez-vous. Nous vous remercions parce que vous
1741 avez été là jusqu'au bout de cette soirée. Souvenez-vous qu'il y a plusieurs manières de contribuer au débat.
1742 Pourriez-vous aussi nous laisser les livrets que vous avez remplis aujourd'hui ? Je vous rappelle que vous pouvez
1743 charger les verbatim, déposer des commentaires, des avis et des questions sur le site Internet, les envoyer par mail,
1744 donc il existe beaucoup de manières de suivre le débat et d'y participer. Le prochain rendez-vous est l'atelier sur la
1745 gare, mais aussi la réunion publique à Montchanin si vous êtes intéressés. Nous vous remercions et vous souhaitons
1746 une bonne soirée.

(Fin de la réunion à 18h50)