



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

DÉBAT PUBLIC

VERBATIM DE L'ATELIER  
Le Creusot, le 7 février 2017, 19h30 à 21h

## En tribune

### Commission particulière du débat public :

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

### Maîtrise d'ouvrage :

Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau  
Karine MAGALHAES, chargée de projet, SNCF Réseau  
Adeline DORBANI, directrice du pôle Environnement et Développement durable, SNCF Réseau  
Céline FIEUX, chargée d'études générales et socio-économiques, SNCF Réseau  
Carlos OLIVEIRA, SNCF Mobilités

### Invités :

Marc PEREZ, bureau d'études TTK



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

(Début de la réunion à 18h30)

### Atelier thématique :

## Enjeux d'un projet de gare de correspondance TER-TGV

### 1 Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP

2 Bonsoir. Bienvenu à toutes et à tous à cet atelier thématique dédié au projet de gare d'interconnexion dans le cadre  
3 du projet Voie Ferrée Centre Europe Atlantique. Je sais que la plupart d'entre vous a déjà participé au débat et  
4 connaît le cadre dans lequel s'inscrit le débat public sur le projet de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique, mais je  
5 vais juste dire quelques mots, puis laisser la parole au projet.

6 Je suis Ilaria CASILLO, la présidente de la Commission particulière du débat public qui a la charge d'organiser toute  
7 la démarche de participation et de concertation avec les habitants de Bourgogne Franche-Comté concernant le projet  
8 de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique. La Commission particulière est composée de six personnes en tout. La  
9 plupart des membres de la Commission sont là, et je les laisse se présenter à vous.

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

11 Marc d'AUBREBY, ingénieur général honoraire. J'ai été directeur départemental de l'équipement et directeur régional  
12 de l'équipement. J'ai coordonné pendant 10 ans le collège Transports terrestres au ministère de l'Écologie. Le collège  
13 Transports terrestres regroupe les inspecteurs et ingénieurs généraux chargés de faire un conseil au ministre en  
14 matière d'exploitation des transports.

### 15 Christine JEAN, membre de la CPDP

16 Christine JEAN, ex-membre de la Commission nationale du débat public où j'étais au titre des associations de  
17 protection de l'environnement, donc je suis issue de ce monde de la protection de l'environnement. J'étais en tant que  
18 professionnelle au sein du WWF, et je suis aussi en tant que bénévole notamment au bureau de la ligue pour la  
19 protection des oiseaux.

### 20 Isabelle BARTHE, membre de la CPDP

21 Bonsoir. Isabelle BARTHE. Je suis membre de cette Commission, membre de divers dispositifs de concertation sous  
22 l'égide de la Commission nationale du débat public, et par ailleurs commissaire enquêteur.

### 23 Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP

24 Merci. Me concernant, je suis vice-présidente de la Commission nationale du débat public et maître de conférences  
25 en urbanisme et aménagement.

26 Quelques mots pour répéter le rôle de la Commission. La Commission n'a aucun lien avec le maître d'ouvrage. Elle  
27 ne s'exprime pas sur le fond du projet ; nous ne donnons aucun avis, contrairement au commissaire-enquêteur par  
28 exemple. Nous sommes des garants. Nous sommes là pour assurer et organiser le débat, et faire en sorte que tout le  
29 monde puisse s'exprimer et débattre dans les meilleures conditions possibles de tous les aspects de ce projet, et  
30 d'abord de son opportunité. Oui ou non, ce projet est-il pertinent pour le territoire ? Si c'est le cas, quelles seraient les  
31 conditions ? Si ce n'est pas le cas, quelles conditions seraient nécessaires pour qu'il soit considéré comme étant utile  
32 au territoire ?

33 La Commission va rédiger à la fin de ce débat public, qui se clôturera le 20 mars prochain, un compte-rendu où il  
34 donnera à voir tout ce qui s'est dit, les arguments, les positions des uns et des autres, les arguments mobilisés, les  
35 aspects les plus critiques ou qui ont fait surgir le plus d'interrogations sur ce projet. Trois mois après la publication de  
36 ce compte-rendu et du bilan de la part de la CNDP (la Commission au niveau national), le maître d'ouvrage devra  
37 rendre publique sa décision. Je rappelle qu'il existe trois possibilités :

- 38 - Soit le maître d'ouvrage poursuit le projet sans prendre en compte ce qui est ressorti du débat, ce qui arrive  
39 très rarement dans le cadre de débats se déroulant sous l'égide de la CNDP ;
- 40 - Soit il continue son projet, mais en intégrant tous les éléments ressortis du débat public ou en infléchissant  
41 son projet selon certains éléments issus du débat ;



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

42 - Soit il abandonne son projet parce que trop conflictuel ou parce qu'il y a trop d'études complémentaires à  
43 mener, etc.

44 Nous allons découvrir la décision du maître d'ouvrage à la fin du mois d'août 2017.

45 Concernant le cadre dans lequel s'insère l'atelier de ce soir, je m'arrête là. Je vais vous présenter ce qui va se passer  
46 ce soir. Vous savez que dans d'autres réunions, nous avons abordé le coût, le projet dans sa totalité et les différents  
47 aménagements des fonctionnalités. Certains ateliers faisaient un focus sur des aspects particuliers du projet, et c'est  
48 le cas ce soir. On aura une présentation un peu générale du projet, mais l'attention sera mise sur l'aménagement et  
49 une fonctionnalité particulière, c'est-à-dire sur l'aménagement de la halte d'interconnexion qui vise justement à  
50 connecter, donc à faire une correspondance entre les TER (Train Express Régional) et les TGV (Train à Grande  
51 Vitesse), notamment les TGV Lyon – Paris et non pas les TGV qui viennent de Strasbourg. Plusieurs solutions  
52 d'aménagement sont proposées par le maître d'ouvrage. Mais, dans le cadre du débat — et c'est une des vertus du  
53 débat — une autre alternative d'aménagement de cette gare a été proposée par la CUCM (Communauté Urbaine du  
54 Creusot-Montceau), dont je salue ici le président qui est aussi maire du Creusot. Ce projet alternatif, nous allons le  
55 découvrir dans le détail avec vous ce soir.

56 Donc, dans un premier temps, nous allons entendre la présentation du projet par le maître d'ouvrage du projet. Il  
57 s'attardera sur les solutions de halte d'interconnexion et la fonctionnalité visée par cet aménagement. Ensuite, la  
58 CUCM présentera son projet alternatif. Puis, nous demanderons à chaque table de faire le point de ce qu'elle a  
59 entendu pendant une dizaine de minutes, pour ensuite en rendre compte rapidement. Et, enfin, le débat sera ouvert  
60 entre nous tous.

61 Je vous rappelle que ce soir, nous discutons de la gare, mais nous ne nous limiterons pas à discuter de l'option de  
62 gare la plus souhaitable pour vous. Nous sommes dans le cadre d'un débat public, donc nous débattons d'abord de  
63 l'opportunité, de la pertinence : cette gare et la fonctionnalité qu'elle véhicule sont-elles pertinentes à vos yeux ? Doit-  
64 elle avoir lieu ? Si c'est le cas, quel type d'aménagements souhaiteriez-vous ? Donc, ne vous limitez pas à choisir une  
65 option, car nous pouvons toujours débattre plus largement de l'opportunité dans le cadre d'un débat public. Je donne  
66 tout de suite la parole au maître d'ouvrage pour qu'il puisse présenter son projet. Merci.

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

68 Merci, Madame la Présidente. Bonsoir à tous. Tout d'abord, nous allons nous présenter. Je suis Laurent  
69 MAZZUCHELLI de SNCF Réseau, directeur de projets à la direction territoriale Bourgogne Franche-Comté à Dijon.  
70 Je suis accompagné d'Adeline DORBANI qui est directrice du pôle Environnement et Développement durable à la  
71 Direction territoriale Bourgogne Franche-Comté à Dijon, de Céline FIEUX qui est chargée de projets Études générales  
72 et socio-économiques à la Direction territoriale Bourgogne Franche-Comté à Dijon et de Karine MAGALHAES qui est  
73 chargée de projets techniques à la Direction territoriale également.

74 Nous avons préparé une présentation suivant cinq thématiques :

- 75 - Un rappel du périmètre de l'opération.
- 76 - Les fonctionnalités et les enjeux du projet de la VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique).
- 77 - Les aménagements techniques et les coûts associés à ces aménagements.
- 78 - L'évaluation socio-économique du projet.
- 79 - Un point sur le calendrier.

80 **Le périmètre du projet**

81 Concernant le périmètre de l'opération, qu'est VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique) ? C'est la  
82 modernisation de la ligne existante entre Nevers et Chagny, qui représente 160 kilomètres de voie ferrée. C'est la  
83 réalisation d'un raccordement de la ligne Nevers – Chagny à la ligne à grande vitesse Paris Sud-Est prévue en gare  
84 du Creusot TGV. Puis, c'est la création d'une halte d'interconnexion TGV-TER en gare de Creusot-Montceau-  
85 Montchanin TGV, cette halte étant aujourd'hui envisagée juste en face de la gare TGV existante.

86 **Les enjeux et les fonctionnalités du projet**

87 1. Concernant les déplacements régionaux et interrégionaux de voyageurs qui nous réunissent plus particulièrement  
88 ce soir, puisque la thématique porte sur les enjeux par rapport à la halte d'interconnexion. Les enjeux sont doubles :  
89 permettre des relations ferroviaires de bout en bout entre Tours et Dijon plus confortables et moins polluantes grâce à



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

90 un transport électrique, et relier le territoire au réseau à grande vitesse par des correspondances TGV-TER par cette  
91 gare d'interconnexion. Pour ce faire, il faudra un certain nombre d'aménagements. D'abord, il faudra électrifier la ligne  
92 existante. Il faudra aussi traiter les ouvrages, donc les ponts-routes et les passages à niveau, et installer un système  
93 de communication plus moderne appelé GSM-R (Global System for Mobile communications – Railways). C'est un  
94 système qui n'est dédié qu'aux circulations ferroviaires. Puis, pour relier le territoire au réseau à grande vitesse et  
95 assurer ses correspondances, deux aménagements spécifiques : la création de la halte d'interconnexion et la  
96 réalisation d'un raccordement entre la ligne existante et cette halte.

97 En termes de trafic voyageurs, une carte représente le périmètre entre Dijon, Chagny, Chalon-sur-Saône et Nevers.  
98 Ce sont des niveaux de trafic différents selon les différentes sections de lignes. On voit qu'entre Dijon et Chagny se  
99 trouve le plus grand nombre de voyageurs puisque pratiquement 1 million de voyageurs y transitent, ensuite c'est sur  
100 l'axe Nevers – Etang-sur-Arroux, puis sur l'axe Chalon-sur-Saône. Donc, le nombre de voyageurs varie. Ce qu'il faut  
101 retenir est que le trafic annuel sur ce périmètre du projet est de l'ordre de 2,5 millions de voyageurs comptés en 2015,  
102 ce qui représente environ 8 000 à 10 000 voyageurs par jour transitant sur le périmètre de la VFCEA.

103 Quels sont les effets attendus du projet sur ces déplacements régionaux et interrégionaux ? Ils sont différents suivant  
104 les types de liaison. Plusieurs liaisons sont illustrées sur la diapositive :

- 105 - D'abord, la combinaison des TER Centre - Val de Loire et Bourgogne Franche-Comté. Considérant deux  
106 allers-retours qui pourraient profiter de gains de correspondance par cette combinaison, on a évalué un  
107 potentiel de voyageurs supplémentaires de l'ordre de 6 200 voyageurs par an.
- 108 - Concernant la desserte de la zone d'emploi du site de Coriolis face à la gare TGV, on a évalué un potentiel  
109 de 8 500 voyageurs supplémentaires.
- 110 - En revanche, le déplacement du *hub* TER de Montchanin, qui se ferait sur cette halte d'interconnexion en  
111 face du TGV, est un peu déficitaire puisque l'évaluation donne une perte de voyageurs de l'ordre de 1 500.
- 112 - Pour les voyageurs en provenance de Chalon, l'effet est assez intéressant puisque cela améliorerait les  
113 correspondances avec les TGV sur l'axe Paris – Lyon. Donc, le potentiel estimé de voyageurs est de l'ordre  
114 de 22 000.

115 Ce qui fait un global sur cette fonctionnalité des déplacements régionaux et interrégionaux de l'ordre de  
116 35 000 voyageurs supplémentaires par an.

117 Quels sont les trajets actuels ? Aujourd'hui, il y a 13 TER aller-retour Dijon – Nevers, et 4 TER aller-retour Dijon –  
118 Nevers qui se prolongent jusqu'à Tours. Il y a 15 TER aller-retour Paray-le-Monial – Montchanin gare, donc la gare  
119 actuelle. Il y a 12 TER aller-retour Chalon-Sur-Saône – Montchanin, et 15 TGV aller-retour Paris – Lyon avec arrêt au  
120 Creusot TGV. C'est la situation actuelle avec une zone de correspondance qui se situe en gare de Montchanin. Quels  
121 seraient les effets attendus du projet de la VFCEA ? La diapositive montre qu'on déplace le *hub* TER de la gare de  
122 Montchanin au niveau de la gare du Creusot TGV. Quels seraient les effets sur les circulations ? Pour les circulations  
123 Nevers – Chagny et au-delà Dijon, les TER emprunteraient le raccordement et se rendraient directement à la halte  
124 d'interconnexion. Il y aura des évolutions de correspondance, mais les dessertes n'ont pas été modifiées dans les  
125 études de trafic réalisées pour évaluer le projet de façon socio-économique. Cependant, on peut noter que 14 TER  
126 sur les 17 TER circulant pourraient être en correspondance avec les TGV au niveau de la gare du Creusot. Pour les  
127 TER Paray-le-Monial, aucun effet de correspondance direct n'a été pris en compte dans les études de trafic. Pour ce  
128 qui est des TER Chalon-sur-Saône – Le Creusot, on a considéré, sur les 12 allers-retours, que 8 allers-retours  
129 pourraient être en correspondance directe avec les TGV Paris – Lyon. Pour les TGV, il n'y a pas de changement,  
130 puisqu'ils sont sur l'axe.

131 2. Concernant les liaisons de voyageurs de grande distance, un petit rappel. L'objectif du projet est de faire évoluer  
132 les dessertes des gares de l'axe Rhin – Rhône qui est réalisé par les TGV Strasbourg – Lyon, et de permettre des  
133 évolutions du trajet Nantes – Tours – Lyon, mais c'est une fonctionnalité optionnelle. En effet, nous avons analysé la  
134 faisabilité technique de ce raccordement dit raccordement de Nantes en cohérence avec le projet de raccordement  
135 prévu pour les TGV et les TER, mais aucun élément de trafic n'a été pris en compte dans les études socio-  
136 économiques. Quels seraient les aménagements ? On retrouve toujours les mêmes aménagements : électrifier la  
137 ligne, traiter les ouvrages existants, les passages à niveau, le système de télécommunication GSM-R, puis faire le  
138 raccordement entre la ligne existante et la gare du Creusot TGV. En termes de trafic, le potentiel évalué pour le  
139 transport de voyageurs sur l'axe Rhin – Rhône est de l'ordre de 50 000 voyageurs par an du fait d'une desserte  
140 améliorée en gare de Dijon, puisque faire rentrer les TGV au niveau du Creusot TGV permettrait d'avoir un gain de  
141 temps. Ce gain de temps par rapport à la situation actuelle par la ligne Paris – Lyon – Marseille serait mis à profit pour



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

142 faire un arrêt supplémentaire à Dijon et capter des voyageurs, d'où ces 50 000 voyageurs supplémentaires par an.  
143 Puis, il y aurait un effet lié à la création de cette halte d'interconnexion qui se répercute sur Nevers et au-delà par un  
144 levier de correspondance intéressant. Cela a été évalué à un potentiel de voyageurs supplémentaires de 23 600 par  
145 an.

146 3. La troisième fonctionnalité de la VFCEA traite du transport de marchandises. Pour rappel, la Voie Ferrée Centre  
147 Europe Atlantique entre Nevers et Tours se situe entre les deux grands corridors de transport de marchandises, le  
148 corridor nord Méditerranée (en bleu foncé sur la carte) et le corridor atlantique (en bleu ciel) qui relie l'Allemagne à  
149 l'Espagne. La section de 160 kilomètres non électrifiés manque entre ces deux corridors pour assurer une liaison  
150 transversale aux trains de marchandises. Le projet VFCEA permettrait de proposer aux transporteurs cette  
151 transversale est-ouest électrifiée qui n'existe pas. Ce projet permettrait aussi d'offrir une alternative au passage par  
152 l'Île-de-France, puisque tous les trains sont actuellement obligés de transiter par le sud de Paris qui est largement  
153 chargé par les circulations fret et surtout voyageurs. Il permettrait également de répondre à des besoins de transport  
154 de marchandises entre la façade atlantique et les axes Saône – Rhône – Rhin. Il y a là des ports importants qui font  
155 transiter beaucoup de marchandises. Aujourd'hui, ces transports sont obligés de passer par Paris pour redescendre  
156 sur l'axe rhodanien. Avec la VFCEA, il y aura une liaison plus directe. Cela permettra surtout de contribuer au report  
157 modal de la route vers le rail, donc de réduire les émissions polluantes. En termes d'aménagement, on retrouve :  
158 l'électrification, le traitement des passages à niveau et la mise au gabarit des ouvrages, ainsi que l'installation du  
159 système GSM-R. En termes de volume de marchandises évalué lors des études de trafic et socio-économiques, sur la  
160 base d'une quinzaine de trains de fret aller-retour par jour, nous avons estimé un volume de marchandises de l'ordre  
161 de 1,41 tonne par an. Dans cette 1,41 tonne, 165 000 tonnes sont considérées comme des marchandises circulant  
162 sur la route et pouvant circuler sur le rail via le projet VFCEA. 165 000 tonnes correspondent à 60 camions en moins  
163 par jour sur les routes, ce qui n'est pas anodin. Dans ces 15 trains, 9 trains nationaux et 6 trains internationaux ont été  
164 pris en considération. Ces trains internationaux font essentiellement du transit sur ces grands corridors européens.

165 Après les fonctionnalités, Karine va vous présenter les différents aménagements techniques et les coûts associés.

166 **Karine MAGALHAES, chargée de projets, SNCF Réseau**

167 **Les aménagements techniques du projet et les coûts associés**

168 Pour moderniser la ligne Nevers – Chagny, plusieurs aménagements devraient être mis en place.

- 169 - Le premier aménagement serait l'électrification de la ligne, qui comprend la mise en place de ces  
170 installations et la création de deux sous-stations qui pourraient à ce jour être positionnées du côté de  
171 Sémelay et du côté de Montchanin.
- 172 - L'installation d'un système de télécommunication performant pour les trains, le GSM-R, qui est le même  
173 système que pour les téléphones portables, mais qui est dédié aux installations ferroviaires. Pour ce faire,  
174 deux systèmes d'antennes pourraient être positionnés, avec des mâts assez hauts ou des mâts rabattables  
175 beaucoup plus bas.
- 176 - La mise au gabarit des ouvrages. Pour la mise au gabarit fret, donc pour faire passer des conteneurs de  
177 grand volume, on toucherait aux angles de l'ouvrage. Pour la mise au gabarit électrique permettant  
178 l'électrification de la ligne, on toucherait à la hauteur de l'ouvrage. Plusieurs solutions sont possibles : on  
179 touche à la voie, c'est-à-dire que l'on creuse, ou l'on fait des aménagements sur l'ouvrage juste au-dessus  
180 de la voie ou encore l'on reconstruit l'ouvrage.
- 181 - Un autre aménagement envisagé serait le traitement des passages à niveau. Lorsqu'on augmente le  
182 nombre de trains sur une voie, on doit faire une analyse de risques. En fonction des résultats de cette  
183 analyse, il y aurait des aménagements de sécurité sur les passages à niveau ou des modifications, c'est-à-  
184 dire des suppressions de passage à niveau avec rétablissement par ouvrage ou suppression pure.

185 Pour la halte d'interconnexion, deux solutions ont été proposées dans le dossier d'études préliminaires :

- 186 - Pour la halte de passage, un schéma permet de voir les trains qui rentreraient par le sud et sortiraient par le  
187 sud, ou inversement.
- 188 - Pour la halte en impasse, les trains rentreraient et sortiraient par le sud.

189 Une vue aérienne montre la zone de la gare du Creusot TGV avec les parkings, le bâtiment voyageurs avec les quais  
190 et la ligne Nevers – Chagny. La halte d'interconnexion pourrait se positionner à proximité du bâtiment voyageurs, mais  
191 l'emplacement reste à définir en fonction des options et des solutions choisies.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

193 Je vous interromps parce que dans la *slide* précédente vous avez montré différents aménagements avec les coûts  
194 associés. Là, vous montrez le raccordement avec les coûts associés. Mais, pour le projet de halte, vous montrez des  
195 aménagements sans les coûts associés. Vous avez mis les coûts partout, sauf pour la halte qui nous intéresse ce  
196 soir. Pourriez-vous les dire ?

197 **Karine MAGALHAES, chargée de projets, SNCF Réseau**

198 Il est possible de faire cette halte en impasse pour un montant de 79 millions d'euros, parce que cette halte est  
199 dissociée du trajet TGV.

200 Deux variantes de raccordement sont possibles :

- 201 - Un raccordement court d'environ 5 kilomètres se raccordant au niveau de la commune d'Ecuisses, et avec  
202 la création d'un tunnel pour éviter ce continuum écologique.
- 203 - Un raccordement long de 6,5 kilomètres prenant naissance sur la commune de Saint-Julien-sur-Dheune et  
204 contournant la bosse, donc il n'y aurait pas de création d'un tunnel, mais celle d'un viaduc au niveau de  
205 l'étang de Montaubry.

206 Une animation décrit les solutions :

- 207 - La halte de passage avec le raccordement court, qui est aussi valable pour une halte de passage avec un  
208 raccordement long. C'est valable dans les deux sens de circulation, donc je ne vous présente qu'un sens.  
209 Par exemple : un TER viendrait de Nevers et rentrerait à la halte d'interconnexion ; il y aurait  
210 correspondance avec les TGV venant de Paris ; les TGV repartiraient en direction de Lyon ; le TER  
211 reprendrait le raccordement pour aller en direction de Chagny ; les TGV en direction de l'Alsace  
212 s'inséreraient directement et sans arrêt sur la ligne à grande vitesse ; et les frets passeraient toujours sur la  
213 ligne actuelle, c'est-à-dire sur la ligne Nevers – Chagny.
- 214 - La halte en impasse avec le raccordement court, qui est aussi valable avec le raccordement long : le TER  
215 arriverait de Nevers s'arrêterait à la halte d'interconnexion ; il y aurait correspondance avec les TGV venant  
216 de Paris ; les TGV repartiraient ; les TER se réinséreraient sur la ligne Nevers – Chagny ; les TGV venant  
217 de l'Alsace prendraient le raccordement et s'inséreraient directement sur la ligne à grande vitesse sans  
218 s'arrêter ; et les frets prendraient toujours la même ligne Nevers – Chagny.

219 Entre ces deux solutions, vous pouvez constater que les flux sont dissociés.

220 Je vais céder la parole à Laurent pour l'évaluation socio-économique et le calendrier.

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

222 **L'évaluation socio-économique**

223 L'évaluation socio-économique a été réalisée sur la base d'hypothèses de trafic telles que je les ai décrites  
224 précédemment, et en tenant compte des éléments du CPER (Contrat de plan Etat-Région) auquel ce projet est inscrit  
225 et dans lequel un certain nombre d'éléments sont indiqués. Nous avons fait notre évaluation sur la base de ces  
226 hypothèses d'aménagement.

- 227 - La première hypothèse d'aménagement traite de l'électrification partielle entre Montchanin et Chagny, du  
228 raccordement et de la réalisation de la halte TER et de l'installation du système GSM-R sur l'ensemble de la  
229 ligne. Les investissements sont estimés à 342 millions d'euros, ce qui permet un certain nombre de  
230 fonctionnalités tel que le passage des TGV Rhin – Rhône, le déplacement du *hub* TER, la desserte de la  
231 zone Coriolis, la desserte de Chalon-sur-Saône et toutes les correspondances TGV-TER. La rentabilité  
232 socio-économique calculée sur la base de cette hypothèse est négative à hauteur de -230 millions d'euros.
- 233 - La deuxième hypothèse du CPER traite de l'électrification complète et de l'installation du système GSM-R  
234 sur les 160 kilomètres de la ligne, donc l'ensemble de la ligne ; il n'y a pas le raccordement ni la halte TER.  
235 L'investissement est moindre : 283 millions d'euros qui permettraient le transport de marchandises et la  
236 circulation de TER électriques sur toute la ligne. La rentabilité socio-économique est positive à hauteur de  
237 25 millions d'euros.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

238 Le travail a également été fait pour le projet dans sa globalité. Pour assurer toutes ces fonctionnalités, voyageurs et  
239 fret, il est estimé à 560 millions d'euros. La rentabilité est ressortie négative à hauteur de 118 millions d'euros.

240 Pour rappel, le budget VFCEA inscrit au CPER pour la période 2015-2020 est d'un montant de 247,2 millions d'euros,  
241 ce qui correspond environ à 40 % de l'investissement nécessaire au projet global.

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

243 Marc d'AUBREBY, de la CPDP. Concernant la fonctionnalité voyageurs TER de la gare en impasse, vous aviez bien  
244 précisé dans le dossier le chiffre de 79 millions d'euros, mais l'on n'avait pas le chiffre de la rentabilité socio-  
245 économique pour cette seule hypothèse. Pourriez-vous la préciser ?

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

247 Effectivement, l'évaluation de la gare en impasse est à hauteur de 79 millions d'euros et permet les fonctionnalités de  
248 correspondance TGV-TER. L'analyse socio-économique est négative à hauteur de -40 millions d'euros.

249 **Iaria CASILLO, présidente de la CPDP**

250 C'est page 96 du dossier du maître d'ouvrage. C'est un tableau intéressant qu'il aurait été utile de voir ce soir.

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

252 On peut le projeter. On l'a en annexe.

253 Donc, voilà pour les résultats socio-économiques.

254 **Le calendrier du projet**

- 255 - Aujourd'hui, nous sommes sur la période du débat public.
- 256 - À l'issue du débat public, à l'été 2017, le maître d'ouvrage devra prendre sa décision, donc soit abandonner  
257 le projet soit le poursuivre. Dans l'hypothèse où celui-ci serait poursuivi, il faudra engager un certain nombre  
258 d'études plus poussées : des études préalables à l'enquête d'utilité publique, des études techniques de  
259 niveau avant-projet et toutes les études environnementales nécessaires pour préparer les dossiers mis aux  
260 enquêtes publiques.
- 261 - À l'issue de ces enquêtes, il faudra obtenir une déclaration d'utilité publique, ainsi que d'autres autorisations  
262 administratives pour pouvoir engager les travaux.
- 263 - Dès ces autorisations obtenues, nous pourrions engager des études d'ordonnancement des travaux et  
264 préparer le chantier, de manière à pouvoir le démarrer.
- 265 - Selon le type de projet retenu, donc sa consistance et sa nature, la durée d'études et de procédures variera  
266 de trois à cinq ans avant de lancer le chantier.

267 Merci de votre attention.

268 **Iaria CASILLO, présidente de la CPDP**

269 Merci beaucoup. Vous l'avez compris, il y a deux types d'aménagements et deux types de fonctionnalités, mais qui se  
270 croisent à un moment donné. Le raccordement servirait à faire arriver les TGV de Strasbourg pour les faire passer sur  
271 la LGV (Ligne à Grande Vitesse) Paris – Lyon ; et la gare d'interconnexion sert à mettre en connexion des TER et des  
272 TGV. Cependant, dans la solution de gare de passage, la gare aurait besoin du raccordement pour que les TER  
273 puissent circuler, d'où la superposition de deux aménagements et fonctionnalités différents. On en voit donc la  
274 difficulté.

275 Merci d'avoir projeté le tableau qui vient d'être évoqué par Marc d'AUBREBY. Il montre bien le coût de l'aménagement  
276 par fonctionnalité voyageurs TER et la rentabilité. D'autres données sont détaillées page 94 du dossier du maître  
277 d'ouvrage, dont les coûts, aménagement par aménagement, le coût de la gare en impasse, celui du raccordement  
278 long avec gare de passage, etc. Si vous avez besoin de ces données précises lors du travail par table, on fera circuler  
279 le dossier du maître d'ouvrage.

280 Je propose maintenant à la CUCM de présenter son projet de halte d'interconnexion. Vous avez vu les deux solutions  
281 proposées par le maître d'ouvrage, celle de passage et celle en impasse. On va maintenant entendre votre projet de  
282 halte.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

283 **Marc PEREZ, bureau d'études TTK**

284 Bonsoir. Je me présente. Marc PEREZ. Je suis directeur au bureau d'études TTK, qui est un bureau d'études franco-  
285 allemand qui accompagne la communauté urbaine depuis 2011 sur ce sujet Coriolis, gare de correspondance TER-  
286 TGV. Cela fait donc déjà six ans et nous commençons à bien le connaître. Depuis six ans, nous avons étudié la  
287 question en long, en large et en travers. Cela nous a conduits au document de synthèse que je vais vous présenter.  
288 Nous l'avons mis au point avec les services de la communauté urbaine. Le dossier présente un projet alternatif. Je ne  
289 sais pas si « alternatif » est le bon mot puisqu'on reste dans le cadre du projet que vous a présenté SNCF ; c'est juste  
290 une affaire de nuances, mais qui a leur importance.

291 En six ans de travail sur le projet, nous avons clairement identifié à travers ce projet VFCEA trois projets qui sont  
292 certes complémentaires, mais qui sont aussi parfaitement indépendants les uns des autres, c'est-à-dire qu'on peut  
293 faire l'un avec l'autre, mais l'on peut aussi faire l'un sans l'autre. Nous allons voir que nous avons un projet  
294 d'électrification qui est pour l'essentiel un projet de fret de grand contournement de Paris. On peut mettre un certain  
295 nombre de camions sur les trains, dévier les trains qui surchargent la région parisienne et les faire passer sur cet axe  
296 qui est aussi favorable au développement économique des territoires traversés. On pourrait faire un projet fret et  
297 s'arrêter là ; cela fonctionne puisqu'il suffit de poursuivre l'électrification déjà bien engagée entre Tours et Nevers et  
298 de la poursuivre jusqu'à Dijon.

299 Nous avons un second projet qui, tel que nous l'avons travaillé avec les services de SNCF Réseau, est très lié au  
300 projet Lutterbach – Petit-Croix. Là aussi, c'est une affaire de nuances. En effet, nous ne sommes pas tout à fait  
301 d'accord avec ce qui est présenté dans le dossier, disant qu'on peut faire l'interconnexion au Creusot Lyon – Dijon  
302 sans faire Lutterbach – Petit-Croix ou l'un sans l'autre. On pense que ces deux projets, pour des questions d'horaires  
303 assez compliqués de nœud ferroviaire lyonnais et de nœud ferroviaire Strasbourg, sont complètement liés. Et, si l'on  
304 réalise Lutterbach – Petit-Croix, les études menées avec SNCF Réseau montrent qu'on peut arrêter 4 TGV Lyon –  
305 Strasbourg par jour si l'on réalise de façon simultanée l'interconnexion TGV et la liaison Lutterbach – Petit-Croix.

306 Puis, et c'est l'objet principal de ma présentation, le *hub* de correspondance entre le TGV et le TER. Ce *hub* est  
307 extrêmement intéressant puisque nous avons mené une analyse approfondie des horaires sans le projet et des  
308 horaires avec le projet. Sur Lyon – Nevers, on a aujourd'hui 3 trains rapides, mais l'on met 3 heures 15 pour les  
309 meilleurs et 4 heures 15 pour les moins bons, donc l'on met 3 heures 30 en moyenne. En passant par la gare  
310 d'interconnexion Coriolis Montchanin-Le Creusot, on mettrait 2 heures 30. Pour Lyon – Nevers, c'est un gain de temps  
311 d'une heure. Ce n'est pas uniquement Lyon – Nevers, mais aussi Lyon – Bourges et Lyon – Vierzon. C'est un gain de  
312 temps énorme. Ce n'est pas du trafic Paris – Lyon, mais à ces niveaux de gain de temps, on arrive à générer ce qu'on  
313 appelle en socioéconomie du surplus, donc des avantages socio-économiques énormes.

314 De la même manière, nous avons examiné les temps de parcours entre Paris et Chalon sans le projet. Aujourd'hui,  
315 entre Chalon et Paris, on met en moyenne autour de 3 heures 10 suivant les horaires. Avec le Coriolis, on passerait à  
316 2 heures 10 de temps de trajet, donc un gain de temps de 30 minutes. Ce qu'on a la possibilité de mettre en place, ce  
317 n'est pas seulement des gains de temps, mais c'est la notion de *hub* de rendez-vous. Quand vous analysez les  
318 horaires des TGV Paris – Lyon qui s'arrêtent au Creusot, vous notez qu'une offre Paris – Le Creusot – Lyon et Lyon –  
319 Le Creusot – Paris est cadencée toutes les deux heures. Il y a une anomalie dans cet horaire puisqu'il y a un trou de  
320 4 heures dans un sens et dans l'autre. Dans nos études, on est parti du principe suivant. Si l'on mettait une gare de  
321 correspondance toutes les deux heures — et je vais vous montrer avec un système d'horloge qu'on peut avoir un  
322 système de correspondance presque parfait toutes les deux heures — il y aurait matière à boucher ce trou de  
323 4 heures existant et ceci pour avoir un arrêt supplémentaire au TGV Coriolis. Avec ce projet, nous aurions donc  
324 8 allers-retours par jour et en 2 heures 30 entre Lyon et Nevers et 8 allers-retours par jour entre Paris et Chalon par le  
325 *hub* Coriolis.

326 Nous avons développé aussi une analyse multimodale de la desserte de ce *hub*. Nous avons étudié les relations  
327 internes à l'agglomération. Nous avons aussi étudié la réorganisation des liaisons autocars autour du *hub*. On a vu  
328 notamment que dès lors que les trains de Chalon viennent directement à la gare de Coriolis, on peut remplacer les  
329 autocars actuels circulant entre la gare TGV et Chalon. On n'en a plus besoin, à l'exception de quelques services  
330 scolaires. Donc, on passe systématiquement — c'est une étude réalisée avec les services du Conseil général et les  
331 services de la Région — la liaison Chalon – Montchanin par le mode ferroviaire pour avoir ces 8 allers-retours qui  
332 amènent 8 fois par jour les trains vers les TGV, et réciproquement. Pour comprendre le fonctionnement de ce *hub*, on  
333 reviendra sur la logique des horaires tout à l'heure.

334 On a aussi montré autre chose. Les premières études ont été faites par le bureau d'études Egis, et nous avons  
335 continué par la suite. Dans le début des études, nous étions tous partis sur l'idée que lorsqu'on fait une liaison



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

336 d'interconnexion, ce doit être la même pour les TGV et pour les TER. Ce que l'on voit sur la diapositive est l'idée de  
337 départ, celle de faire une infrastructure unique pour les deux. Mais, dans le courant des études, il y a deux ou trois  
338 ans, on s'est rendu compte que cette infrastructure commune aux TGV et aux TER est extrêmement complexe pour  
339 des raisons d'alimentations électriques différentes. Cela apparaît sur le schéma comme un seul trait : on arrive à une  
340 liaison à quasiment quatre voies jusqu'à très longtemps dans la liaison d'interconnexion. Donc, concernant cette  
341 synergie apparente disant qu'on fait une seule infrastructure pour les TGV et pour les TER, qui était l'idée de base,  
342 tout le monde s'est rendu compte que c'était une erreur. On a donc identifié, notamment en regardant l'option  
343 développée par SNCF Réseau, qu'il était beaucoup plus simple de gérer d'une part les TER par le sud et d'autre part  
344 de faire une liaison TGV complètement indépendante. Notamment par rapport au nombre de trains, il s'agit de dévier  
345 quatre TGV par jour et par sens sur l'axe Lyon – Dijon, et par rapport aux horaires conçus l'on peut imaginer que cette  
346 liaison serait à voie unique. Par contre, nos études d'exploitation — puisqu'avec cette horloge d'horaires, nous avons  
347 fait des études d'exploitation sur l'ensemble du nœud ferroviaire — montrent que cette exploitation en impasse n'est  
348 pas possible. En effet, on perd trop de temps et l'on rate les entrées ; on perd 5 ou 6 minutes et les TER perdent du  
349 trafic. D'ailleurs, c'est ce qu'on a vu dans les bilans socio-économiques avec la gare en impasse qui nous ont été  
350 montrés précédemment ; ils sont négatifs aussi parce qu'on perd des trafics Dijon – Nevers du fait de cette gare en  
351 impasse. Donc, nous avons montré qu'il est beaucoup plus efficace d'avoir une gare passante. Par ailleurs, nous  
352 avons fait un travail d'optimisation des coûts qui montre que par rapport aux besoins fonctionnels du train l'on aurait  
353 besoin seulement de trois quais et non quatre pour gérer cette halte.

354 Je vous présente le projet un peu plus détaillé. On voit sur le schéma cette liaison qui passe dans la colline. Suivant  
355 les pentes que le maître d'ouvrage acceptera pour des trains de voyageurs, on aura un déblai, puisqu'on passera  
356 dans la colline, de 20 à 26 mètres de tranchée. Pour cette opération, par rapport à l'opération en impasse, au lieu de  
357 80 millions d'euros l'on serait à 120 millions d'euros, puisque la liaison d'interconnexion est plus longue et qu'une  
358 tranchée serait à construire. Par ailleurs, on aurait la liaison d'interconnexion TGV qui se fait de façon complètement  
359 indépendante, qui peut se faire en même temps si les projets de financement se font en même temps, mais qui peut  
360 se faire à un autre moment en sachant que cette liaison en bleu a vocation à être construite au même moment que le  
361 projet Lutterbach – Petit-Croix vers Mulhouse. Voilà pour les détails du projet.

362 L'étude multimodale que nous avons menée est partie du schéma d'offres actuelles : les trains Dijon – Nevers avec  
363 une correspondance vers Autun, les autocars Autun – Le Creusot, les autocars Chalon-sur-Saône vers la gare TGV.  
364 Avec la liaison d'interconnexion, nous avons mis en *hub* tous ces réseaux de transport. Sans rentrer dans les détails,  
365 on voit que toutes les liaisons, aussi bien autocars que ferroviaires, convergent vers le *hub*. Le fait d'avoir une gare  
366 passante conduit à des temps de passage tout à fait acceptables et des pertes de temps de l'ordre de 2 ou 3 minutes,  
367 contre 6 à 7 minutes dans la gare en tiroirs, ce qui permet de desservir le Coriolis sans perdre de voyageurs sur l'axe  
368 Dijon – Nevers. Par ailleurs, en termes d'horaires, les TGV qui viennent de Lyon ont systématiquement une  
369 correspondance avec les TER qui viennent de Nevers, et réciproquement ; et les TGV qui viennent ont  
370 systématiquement une correspondance avec les TER qui vont à Chalon, et réciproquement. Pour Autun, nous avons  
371 aussi montré qu'il est intéressant de spécialiser la liaison autocar vers la correspondance vers Paris, ce qui permet  
372 d'avoir depuis Autun les 8 allers-retours sur Paris dans les deux sens. Et, pour la direction Lyon, on prend le train  
373 d'Autun vers Étang et l'on change dans le TER qui va vers Dijon, qui a systématiquement sa correspondance vers  
374 Lyon.

375 Comment fonctionne la correspondance en termes d'horaires ? Ce travail a été fait par Egis, qui menait l'étude sur la  
376 VFCEA en 2010. Nous l'avons reprise et complétée depuis. Egis avait montré à l'époque que les horaires actuels des  
377 TER entre Nevers et Dijon passaient toujours dans le secteur toutes les deux heures, et ils ont potentiellement  
378 toujours une correspondance avec les trains vers Lyon. Si vous venez de Nevers, au bout de 15 minutes, vous avez  
379 une correspondance vers Lyon. Toutes les deux heures, chaque fois qu'un train arrive, un train part 15 minutes plus  
380 tard vers Lyon. De la même manière, et c'est le cas aujourd'hui, si vous venez de Lyon et arrivez à 44 à la gare TGV,  
381 à Montchanin, 15 minutes plus tard, un train va vers Nevers. Donc, le fonctionnement de l'horloge ne nécessite pas de  
382 bouleversement des horaires de l'axe Dijon – Nevers ; on prend les horaires tels qu'ils sont. Il suffit de déplacer la  
383 gare de Montchanin et de la mettre au niveau de la gare TGV, et l'on arrive à mettre systématiquement en  
384 correspondance toutes les deux heures les Lyon – Nevers et Nevers – Lyon. En ce qui concerne Paris, il faudrait  
385 (c'est une proposition faite par Egis et que nous avons reprise) décaler les horaires des trains de Chalon pour que,  
386 systématiquement, quand on vient de Paris, 10 minutes plus tard, on ait un train en correspondance vers Chalon.  
387 Réciproquement, on arrive de Chalon à 12 h 37 et l'on a un train vers Paris à 12 h 47.

388 Nous avons complété le dispositif avec l'offre autocars, avec les autocars vers Autun. Systématiquement, quand  
389 j'arrive à 10 du TGV de Paris, j'ai un autocar qui va vers Autun. Réciproquement, quand j'arrive d'Autun, j'ai un



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

390 autocar qui repart vers Paris. De la même manière, nous avons développé l'offre locale dans l'agglomération pour que  
391 les autocars urbains aient systématiquement la correspondance vers Paris. Le schéma montre un projet de chronobus  
392 sur lequel les bus se croisent toujours à la minute 30 à la gare TGV, ceci pour toujours assurer des correspondances  
393 vers Paris.

394 Nous avons aussi fait un bilan socio-économique de ce projet. Contrairement aux résultats affichés dans le dossier,  
395 on pense qu'on peut avoir un bilan socio-économique positif pour le projet de liaison d'interconnexion. On explique les  
396 différences en grande partie pour deux raisons. Nous sommes partis sur un projet d'interconnexion séparé qui est  
397 nécessairement moins cher et plus simple à réaliser, mais nous avons quand même pris un projet à 120 millions  
398 d'euros au lieu de 80 millions d'euros puisque la liaison en ligne est plus longue à construire qu'en tiroirs. Par contre,  
399 nous n'avons pas de perte de clients puisqu'on ne perd presque pas de temps. En effet, si l'on ne fait pas de gare en  
400 impasse, on perd très peu de temps. Le fait de travailler sur une logique multimodale, une logique d'horaires et sur les  
401 gains de temps énormes entre Paris et Chalon d'une part et entre Lyon et l'axe Nevers – Bourges d'autre part, a  
402 permis de valoriser un surplus énorme en termes socio-économiques pour ce qui est des gains de temps. Cela  
403 conduit à une valeur actualisée nette de 66 millions d'euros.

404 Pour conclure, on peut dire que les trois projets qui constituent la VFCEA peuvent être réalisés complètement  
405 ensemble. Mais, si l'on devait commencer par une première étape pour des raisons financières, le *hub* de  
406 correspondance serait un ticket d'entrée qui représente un investissement de base de l'ordre de 120 millions d'euros.  
407 C'est :

- 408 - Un projet complémentaire, mais complètement indépendant des autres ;
- 409 - Une accessibilité sensiblement améliorée vers Paris, donc -30 minutes vers Chalon et +4 allers-retours par  
410 jours pour autant ;
- 411 - Une grande accessibilité améliorée depuis Lyon, donc un gain d'une heure et 8 allers-retours depuis  
412 Nevers, Bourges et Vierzon ;
- 413 - Un bilan économique positif.

414 Je pense que ce n'est pas un projet alternatif, mais c'est des éclairages complémentaires que nous apportons au  
415 dossier. Je vous remercie pour votre attention.

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

417 Merci beaucoup. Concernant ce que vous dites sur la nécessité de phasages pour des raisons financières et le projet  
418 *hub* de correspondance, parlez-vous au nom du bureau d'études ou de la CUCM ?

419 **Marc PEREZ, bureau d'études TTK**

420 Pour la communauté.

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

422 Très bien. Y a-t-il des questions de compréhension concernant ce projet alternatif ? J'en vois déjà une là-bas.

423 **Denis GAMARD, chef de service des infrastructures, Conseil général de Bourgogne**

424 Denis GAMARD, chef de service des infrastructures au Conseil général de Bourgogne. C'est juste un complément.  
425 Cette présentation est du fait de la CUCM parce que c'est elle qui a financé cette étude et le bureau d'études. Mais,  
426 Michel NEUGNOT, qui est 1<sup>er</sup> vice-président de la Région en charge des transports, a confirmé par courrier que cette  
427 position était commune à celle de la Région. En effet, la Région attache une importance considérable au temps de  
428 parcours dans cette affaire. Le maître d'ouvrage a inséré la gare en impasse dans son étude parce que c'est un projet  
429 vivant, récent, et au moment de la rédaction du document qui nous est soumis, il avait étudié ce projet en impasse.  
430 Depuis, l'exploitant SNCF Mobilités nous a indiqué qu'un rebroussement, c'était souvent de l'ordre de 7 minutes. Or,  
431 si l'on fait une gare en impasse, on perd du temps de parcours sur Dijon – Nevers, ce qui n'est pas acceptable selon  
432 nous. Notre souhait est au contraire de gagner une dizaine de minutes, et pas seulement à cause de l'électrification  
433 parce qu'elle ne permettrait qu'un gain de temps de l'ordre de 2 à 3 minutes ; ceci est notre point de vue puisque ce  
434 n'est pas encore confirmé par le maître d'ouvrage. Entre Nevers et Bourges, à type d'engin équivalent, AGC diesel ou  
435 ZGC électrique, on gagne une minute. Par analogie, on devrait pouvoir gagner 2 ou 3 minutes. On souhaite résorber  
436 quelques points noirs comme celui de Mesvres où il y a aujourd'hui un ralentissement à 40 km/h, certains points noirs  
437 sur la ligne où il y a de vieux viaducs métalliques qui imposent des ralentissements, et gagner également quelques



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

438 minutes par ce biais. Et, enfin, on trouve que les marches actuelles des trains sont détendues entre Dijon et Nevers,  
439 et l'on espère gagner aussi 5 minutes par ce biais. Pourquoi gagner une dizaine de minutes sur Dijon – Nevers, ce qui  
440 est le souhait de la Région ? Parce que, sauf à vouloir faire un projet uniquement fret, il faut que le cadencement des  
441 trains de la Bourgogne Franche-Comté coïncide à Nevers avec le cadencement des trains de la région Centre. C'est  
442 le cas aujourd'hui. Ce ne sera plus le cas à partir de décembre prochain, car à cause du TGV Paris – Bordeaux, le  
443 TER Centre change ses horaires. Il change de 10 minutes et si l'on veut réaliser des trains directs Tours – Dijon ou  
444 Orléans – Dijon, il faudra rattraper cette dizaine de minutes, donc être créatif sur le temps de parcours. Cela explique  
445 notre position pour la gare en impasse et notre souhait commun avec la CUCM de travailler cette notion de gare  
446 indépendante du raccordement TGV qui nous paraît être une piste nouvelle très intéressante, mais en gare de  
447 passage. Ce point est à souligner.

448 J'insiste également sur le fait que pour la Région — et cela fait l'objet d'une lettre qui devrait vous parvenir bientôt et  
449 qui est également signée par le 1<sup>er</sup> vice-président de la Région — il y a, et ce n'est pas tellement mis en valeur par le  
450 dossier, pour nous, un soutien côté Région — c'est même soutenu par l'ancienne région Alsace, et l'on verra si le  
451 Grand Est reprend les mêmes positions — un soutien simultané du morceau de TGV entre Belfort et Mulhouse qui  
452 n'est pas fait aujourd'hui, Petit-Croix – Lutterbach, et ce volet Est de la VFCEA. Chacun gagne 8 minutes et permet un  
453 certain nombre de fonctionnalités qui s'ajoutent. Pour nous, c'est un projet alternatif, qui fait 1 milliard en tout, aux  
454 branches ouest et sud du TGV Rhin – Rhône qui faisaient chacune 3 milliards, donc 6 milliards en tout, et qui sont  
455 abandonnées parce qu'impossibles à financer. Les deux projets conjoints permettent effectivement un arrêt à la gare  
456 du Creusot des TGV Lyon – Strasbourg. Si ce n'est pas en phase 1, cela peut être en phase 2, mais c'est cohérent  
457 selon nous.

458 Enfin, le débat se concentre souvent, en fin de réunion sur la question suivante : préférez-vous l'électrification de bout  
459 en bout ou le raccordement TGV ?

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

461 Par le phasage.

462 **Denis GAMARD, chef de service des infrastructures, Conseil général de Bourgogne**

463 Voilà, en phasage. C'est un débat, mais le sujet du phasage peut être beaucoup plus complexe. Ce qui est  
464 intéressant avec la présentation de Marc PEREZ est la troisième famille de phasage. On peut très bien faire la gare  
465 d'échange indépendamment du raccordement TGV. Pour le coup, elle peut être une troisième sorte de phasage. Puis,  
466 il peut y avoir des phasages dans le temps.

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

468 Tout à fait, mais comme l'on parle de phasages, il faut bien commencer par quelque chose, donc les différents acteurs  
469 sont amenés à se positionner pour savoir par quoi l'on commence. Si l'en rajoute un troisième, cela ne retire pas le  
470 fait qu'à un moment donné, si le projet se fait, il faudra choisir le phasage. Merci. Ce qui vous a été présenté est-il  
471 clair ? Monsieur MARTI, de la CUCM, veut prendre la parole, peut-être pour compléter le propos.

472 N'oubliez jamais de vous présenter, car les personnes qui écrivent tout ce qui s'est dit ont besoin de savoir qui dit  
473 quoi. Chaque fois que vous prenez le micro, dites votre nom et votre prénom.

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

475 David MARTI, président de la communauté urbaine. Merci, Madame, de me donner la parole pour compléter ce qui a  
476 été dit, mais surtout pour dire à l'assistance dans quel état d'esprit la communauté a mené cette étude ; c'est  
477 important pour bien poser les choses.

478 Nous avons demandé cette étude dans une vision très large et très globale. J'insiste beaucoup. On n'est pas dans  
479 une vision uniquement territoriale de la communauté ; c'est essentiel. Ce qui nous intéressait était de savoir quel  
480 projet serait le plus pertinent pour bénéficier au plus grand nombre. Qui dit le plus grand nombre ne veut pas dire les  
481 limites de la communauté urbaine, et c'est ce qu'a montré cette étude, je crois. Nous partons également du principe  
482 que ce n'est pas l'électrification qui fait gagner du temps, on le voit bien, mais c'est l'interconnexion et sa pertinence  
483 qui font gagner du temps aux voyageurs, et il faut l'intégrer dès le départ. Donc, c'est dans cet état d'esprit que la  
484 démonstration est faite, avec une amélioration évidente du gain de temps pour une bonne partie de la région. C'est  
485 vrai pour Lyon – Nevers ; c'est vrai pour Paris – Chalon ; c'est vrai pour l'Autunois ; c'est vrai pour d'autres. On est là  
486 vraiment sur un projet qui fait bénéficier aux voyageurs d'un gain de temps non négligeable. Donc, nous avons eu  
487 cette volonté, qui plus est avec un bilan socio-économique positif dans cette hypothèse, et c'est la conclusion du

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

488 Cabinet TTK. Ceci avec des cadencements différents et des transports qui peuvent aussi être en bus pour certaines  
489 correspondances, mais le bilan final fait apparaître aussi que nous sommes positifs de 66 millions d'euros.

490 Je souhaitais vraiment poser les choses de cette façon, en disant qu'il n'y a pas une vision dans cette étude qui est  
491 purement recentrée sur la communauté urbaine, bien au contraire.

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

493 Merci beaucoup.

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

495 Christine JEAN, de la CPDP. Je voudrais poser une question sur ce dossier, à savoir si vous aviez étudié l'impact sur  
496 l'environnement. Je rappelle que le débat public est régi par le code de l'Environnement et qu'il a pour objet de  
497 débattre le plus largement possible sur les projets, mais il a aussi pour objet de faire en sorte que l'environnement soit  
498 mieux pris en compte dans les projets. Donc, je voudrais savoir si cette solution a fait l'objet d'une première analyse,  
499 puisque vous en êtes au stade de la réflexion en amont, de ses conséquences sur l'environnement.

500 **Marc PEREZ, bureau d'études TTK**

501 Il n'y a pas eu d'étude d'impact dans notre mission. Bien sûr, dans la conception des projets que nous faisons en  
502 général, nous essayons de faire du mieux possible et avec le moins d'impacts possible. D'ailleurs, comme tous les  
503 acteurs ayant commencé à travailler sur le sujet, c'est la raison pour laquelle nous avons pensé au départ qu'il serait  
504 bien d'avoir une seule infrastructure d'interconnexion. Cependant, quand on regarde vraiment de quoi est composée  
505 cette infrastructure unique, on a un faisceau de quatre voies qui se prolonge très loin, et les impacts sur  
506 l'environnement de cette infrastructure qui cherche à mélanger les fonctionnalités ne sont pas forcément plus faibles  
507 que le fait d'avoir deux projets conçus le plus simplement possible pour leur propre fonctionnalité et sans trop se  
508 mélanger.

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

510 Donc, pour l'instant, il n'y a aucune étude.

511 **Marc PEREZ, bureau d'études TTK**

512 Non. Tout reste à faire.

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

514 Je propose de prendre des questions, mais celle de compréhension comme, par exemple, sur les horaires. Ensuite,  
515 on ouvrira complètement le débat, ne vous inquiétez pas. Puis, on passera la parole au maître d'ouvrage qui a le droit  
516 de réagir sur un certain nombre de choses.

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

518 J'aimerais prendre la parole deux minutes.

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

520 C'est ce que je proposais. S'il y a des questions de compréhension très courtes, on passe la parole au maître  
521 d'ouvrage pour qu'il puisse réagir sur cette alternative. Vous aurez juste 10 minutes par table pour ordonner les  
522 questions, puis on entendra par table ces questions listées et destinées au maître d'ouvrage et à la CUCM. Ensuite,  
523 on ouvrira le débat. Donc, y a-t-il des questions de compréhension ? Il y en a trois.

524 **Jean-Claude LAGRANGE, élu de la CUCM**

525 Jean-Claude LAGRANGE, élu de la communauté urbaine. C'est vraiment un point technique qui vient d'être évoqué  
526 par Marc PEREZ. Dans la solution de la gare passante du maître d'ouvrage, on évoque deux et quatre voies. Quelle  
527 était la nature exacte du projet que vous avez dans votre dossier ? J'ai compris que les TGV et les TER pouvaient  
528 circuler sur certaines voies, mais pas au moment de l'interconnexion. Y aurait-il une incidence très forte sur le coût du  
529 projet si l'on prenait cette variante et que, de ce fait, le raccordement des TGV n'était plus que sur une seule voie ?  
530 Quelle est la nature exacte de ce que vous avez chiffré ou prévu techniquement ?

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

532 Vous allez répondre, mais l'on prend d'abord les trois questions.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

533 **Annick BERNARDIN-PASQUET, Préty**

534 Annick BERNARDIN-PASQUET. Dans l'étude réalisée sur les temps, quel temps comptez-vous ? Pour une personne  
535 qui part de chez elle, prend sa voiture, va à la gare, etc., comptez-vous à partir du moment où elle est assise dans le  
536 train ? Pour Chalon – Paris, gagner une heure, je ne comprends pas comment cela se décompose. Et des parkings  
537 sont-ils prévus à proximité de la gare de Chalon ? Je voudrais comprendre l'ensemble.

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

539 On rentre là déjà dans les questions qui pourraient émerger au sein des tables. Une autre question. Monsieur.

540 **Pierre-Etienne GRAFFARD, élu de la CUCM**

541 Pierre-Etienne GRAFFARD, élu communautaire. J'ai une question de compréhension pure sur les simulations de  
542 trafic réalisées par SNCF Réseau et qui conduisent à l'évaluation économique du projet, et donc à la rentabilité des  
543 différentes parties du projet. La simulation de trafic est-elle basée sur une projection des nouvelles fonctionnalités  
544 qu'offre le projet ou cette simulation intègre-t-elle une projection supplémentaire sur l'évolution des répartitions qu'on  
545 peut envisager entre le train et la route et qui, a priori, quand on voit l'évolution et les saturations des réseaux routiers  
546 et les problèmes de pollution, etc. donne une répartition qui est favorable au train par rapport aux conditions de  
547 transport fret et voyageurs qu'on connaît actuellement ? Donc, y a-t-il une double projection sur ces évaluations ?

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

549 Merci. On laisse le maître d'ouvrage répondre à ces différents éléments et commenter le projet présenté.

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

551 Merci, Madame la Présidente. Avant de répondre aux questions, je voudrais effectivement apporter quelques  
552 commentaires. Tout d'abord, je voudrais remercier la CUCM et la présentation faite par Monsieur PEREZ sur cette  
553 solution de raccordement TER très court ; on va l'appeler comme cela. Je pense que c'est une variante qui permet  
554 d'éclairer le débat, d'apporter un peu de matière. Il est vrai qu'il a fallu établir le dossier du maître d'ouvrage à la fin de  
555 l'année 2016 sur la base d'études finies en 2015 et que cette solution n'a pas été étudiée.

556 Ensuite, je voudrais apporter des précisions. Le projet VFCEA est un projet, ce n'est pas trois projets. S'il y avait trois  
557 projets, on ne serait certainement pas là en réunion de débat public. Ce projet a des aménagements différents à  
558 multifonctionnalité, et il est présenté sur la base d'un document qui le décrit, le contrat de plan Etat-Région. Ce projet  
559 est porté par les partenaires cofinanceurs que sont l'Etat et la Région. Il n'y a donc pas trois projets, mais un projet ; je  
560 tiens à le préciser.

561 Un point d'éclairage sur la LGV Rhin – Rhône 2<sup>e</sup> phase évoquée par Monsieur PEREZ précédemment. C'est un projet  
562 en cours d'études et qui pourrait apporter un intérêt supplémentaire par rapport à VFCEA et par rapport à des gains  
563 de temps. Mais, aujourd'hui, ce projet est reporté au-delà de 2030 par le gouvernement. C'est un point de précision  
564 que je voulais apporter.

565 Le troisième éclairage concerne les études socio-économiques et les études de trafic que nous faisons sur la base  
566 d'hypothèses. Dès lors que l'on fait varier les hypothèses, les résultats varient également. Je crois que les résultats de  
567 nos études de trafic et de nos études socio-économiques sont différents parce que les données d'entrée ne sont pas  
568 tout à fait les mêmes. On peut évoquer l'investissement lié à ces raccordements, qu'ils soient raccordements à voies  
569 communes TGV-TER ou à voies dissociées. Les différents éléments d'investissement sont précisés page 94 du  
570 dossier du maître d'ouvrage.

571 Je voulais apporter ces éléments de précision. Ensuite, je peux répondre aux questions posées.

572 Monsieur LAGRANGE nous questionne sur le tracé. Pour la solution du raccordement court ou long avec une gare en  
573 impasse, il y a un tronç commun plus ou moins important suivant le type de tracé : le raccordement long est un peu  
574 plus important que le raccordement court. À un moment donné, il faut bien que les TGV puissent prendre un chemin  
575 pour s'insérer sur la ligne à grande vitesse Paris – Lyon, donc une voie doit franchir la ligne pour se raccorder sur une  
576 voie Paris – Lyon, et une autre voie doit rester sur le même côté pour se raccorder à la ligne à grande vitesse. Pour ce  
577 qui est des circulations TER, il faut bien dissocier les rayons de courbure à un moment donné puisque les trains ne  
578 vont pas au même endroit, donc plusieurs voies doivent être mises en place. Pour autant, ce sont des variantes.  
579 Aujourd'hui, on ne sait pas quelle est la bonne solution et laquelle sera retenue, mais, cela permet d'avoir un panel de  
580 solutions et de les comparer.

581 **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

582 En admettant que vous reteniez une solution plutôt qu'une autre, pour le raccordement, finalement, le nombre de  
583 voies serait de...

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

585 Il y aurait bien sûr quatre voies, mais dans le tunnel, donc au démarrage, il n'y aurait que deux voies. Entre la ligne  
586 existante et le moment où les TER doivent prendre un autre chemin, il n'y a que deux voies.

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

588 Pourriez-vous le projeter, s'il vous plaît ? Allez-y, Monsieur.

589 **Jean-Claude LAGRANGE, élu de la CUCM**

590 Jean-Claude LAGRANGE. Je pose à nouveau la question. Si l'on analyse la solution qui vient d'être proposée,  
591 l'interconnexion TGV est une interconnexion uniquement pour les TGV. Dans ce cas-là, a-t-on deux ou une voies ?

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

593 Voulez-vous dire dans le cas où l'on ne ferait que la gare ?

594 **Jean-Claude LAGRANGE, élu de la CUCM**

595 Non. Si l'on fait la gare tel que cela a été présenté, c'est-à-dire qu'on dissocie les TER.

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

597 Il y a deux voies.

598 **Jean-Claude LAGRANGE, élu de la CUCM**

599 D'accord. Par contre, dans votre première solution d'interconnexion TGV-TER, il en fallait quatre.

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

601 Pas partout.

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

603 Pourriez-vous montrer sur la carte où il faut quatre voies ?

604 **Jean-Claude LAGRANGE, élu de la CUCM**

605 C'est peut-être un peu technique, mais deux ou quatre voies n'ont pas la même emprise.

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

607 Il est certain que cela ne fait pas tout à fait la même emprise. Sur la carte, on voit deux voies puisqu'elles sont  
608 communes entre les circulations TGV et TER. À la sortie du tunnel, au moment d'amorcer la courbe, les TER doivent  
609 pouvoir s'insérer sur la zone de la future halte à créer, donc ce tracé va rester à l'Est de la ligne à grande vitesse.  
610 Pour ce qui est des tracés des circulations TGV, une voie va passer de l'autre côté et une autre voie va rester de ce  
611 côté. C'est comme cela sur tous les raccordements des lignes à grande vitesse ; c'est ce que nous avons expliqué  
612 lors de la visite de terrain à Ecuisses et en salle.

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

614 Peu importe si c'est la version longue ou la version courte.

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

616 Version longue ou courte, c'est le même principe pour la halte d'interconnexion de passage.

617 Je vais terminer de répondre à Monsieur. La question portait sur les critères pris en compte dans les études de trafic.  
618 Tout cela est très normalisé sur la base de directives de l'Etat et d'un référentiel SNCF Réseau. Tous les éléments  
619 pris en compte par le bureau d'études qui doit faire l'étude de trafic intègrent toutes les évolutions que vous avez  
620 citées, notamment par rapport au report modal et aux effets sur le monde routier. Tous ces effets sont pris en compte  
621 jusqu'au niveau des autoroutes, des péages et de l'intérêt plus ou moins positif ou négatif des différents opérateurs  
622 routiers et ferroviaires.

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

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



624 Merci. Vous pouvez maintenant parler entre vous pour rassembler les questions pendant 10 minutes, puis une  
625 personne les dira. Monsieur, vous souhaitez rebondir ? Allez-y.

626 **Michel MULOT, Le Breuil**

627 Michel MULOT. Je suis riverain du TGV. Le représentant de la SNCF dit qu'il a parlé du chevauchement de la voie du  
628 TGV de Strasbourg par-dessus celle de la LGV actuelle. Quand on a fait la visite de terrain, le seul regret est qu'il n'y  
629 ait pas eu un arrêt au lieu-dit des Morins pour montrer aux gens l'importance du remblai prévu. Pour la ligne LGV, il y  
630 a déjà un remblai de 10 à 15 mètres, et elle va passer 10 mètres au-dessus, donc cela fera un remblai de plus de  
631 25 mètres de haut. Cela n'a pas été bien précisé.

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

633 La visite était organisée de manière à cheminer sur l'ensemble des différents tracés par rapport aux solutions. Je suis  
634 disposé à venir sur place spécialement pour vous expliquer de façon plus précise la manière dont les choses peuvent  
635 se dérouler. Il ne faut pas me reprocher de ne pas m'être arrêté à cet endroit, car l'on ne pouvait pas s'arrêter partout.  
636 On s'est arrêté à un endroit de manière à avoir une vision globale, mais s'il faut revenir, on pourra revenir.

637 **Michel MULOT, Le Breuil**

638 Je voulais simplement dire que c'est un point important puisqu'il y a le tunnel, le viaduc et le raccordement. Il n'y a pas  
639 eu d'arrêt au raccordement.

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

641 Il n'y a pas eu d'arrêt spécialement à l'ouest de la ligne à grande vitesse. Par contre, on en a parlé en salle.

642 **Michel MULOT, Le Breuil**

643 On a été surpris par la photo.

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

645 On travaille en toute transparence. On avait préparé les éléments parce que nous sommes conscients que c'est un  
646 point d'attention portée par les riverains.

647 **Michel MULOT, Le Breuil**

648 C'est un point environnemental très important.

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

650 Merci, Monsieur. On va commencer le travail par table. Vous avez 10 minutes pour rassembler toutes les questions  
651 sur le projet présenté par SNCF et celui présenté par la CUCM. Chaque table dira ce qu'il en est ressorti. Il est 8 h, et  
652 à 8 h 10 l'on restitue à la salle.

653 *Travail par table.*

654 Je propose aux différentes tables d'avoir un rapporteur pour lister les interrogations les plus importantes qui ont  
655 émergé, puis chacun pourra prendre la parole. On démarre par cette table ? N'oubliez pas de vous présenter. Je  
656 propose aux autres d'écouter attentivement les interrogations des uns et des autres.

657 **Daniel MEUNIER, vice-président de la CUCM, chargé des transports et des déplacements**

658 Daniel MEUNIER, vice-président de la communauté urbaine en charge des transports et des déplacements. Il est  
659 toujours difficile de rapporter les interrogations d'une table.

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

661 Les autres compléteront, ne vous inquiétez pas.

662 **Daniel MEUNIER, vice-président de la CUCM, chargé des transports et des déplacements**

663 Il faudra compléter, parce qu'il y avait beaucoup de questions et des débats très animés. Je voudrais commencer par  
664 une remarque pour redire au maître d'ouvrage que dans cette large étude, puisqu'on nous a reparlé de l'unicité du  
665 projet, la communauté urbaine Le Creusot-Montceau et la Région avaient toujours prôné de développer trois projets  
666 distincts dont l'un dépendait de l'autre, avec des dépendances très complémentaires, et que c'est SNCF Réseau qui a  
667 pensé à globaliser la totalité du projet. Concernant les différentes questions :

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- 668 - L'interconnexion avec le Grand Dijonnais et bien au-delà représente-t-elle un réel intérêt de  
669 développement ?
- 670 - Le scénario ayant été présenté par TTK comporte peut-être une ambiguïté. Pourriez-vous préciser le rôle  
671 des transports par car, en particulier Buscéphale qui est un réseau départemental ? En effet, c'est un  
672 réseau départemental qui dessert de nombreuses villes et l'on n'a pas vu, à aucun moment, ce que  
673 deviendrait ce réseau Buscéphale dans le scénario présenté. Il faut peut-être préciser les choses.
- 674 - Une autre question concerne le scénario proposé par TTK et développé par la communauté et la Région et  
675 le fait d'avoir étudié plus en avant les impacts environnementaux de ce scénario.
- 676 - Toujours dans ce scénario, peut-être faut-il étudier réellement les véritables retombées économiques pour  
677 la communauté urbaine Le Creusot-Montceau.

678 Je pense avoir fait le tour, à moins que vous vouliez apporter des compléments.

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

680 Merci beaucoup. S'il n'y a pas de complément, après avoir entendu toutes les tables, tout le monde pourra prendre la  
681 parole. Je vois une main qui se lève. Souhaitez-vous rapporter ? On vous écoute.

682 **Hugo CASSANI, étudiant, master TMEC (Transport, Mobilité, Environnement, Climat)**

683 Bonjour. Je m'appelle Hugo CASSANI. Je suis étudiant au master TMEC à Dijon. Nous avons deux questions à cette  
684 table :

- 685 - Comment organiser les déplacements en amont ? En effet, les personnes n'ont pas les mêmes habitudes  
686 de déplacement pour se rendre à la halte d'interconnexion. Quelle société va organiser ces transports de  
687 bus ? Y a-t-il eu des concertations avec des réseaux déjà existants ?
- 688 - L'impact environnemental, qui n'est pas pris en compte actuellement, pourrait-il impacter la rentabilité  
689 positive du projet alternatif présenté ? Et, comment mettre le projet en avant en sachant que l'étude  
690 environnementale est essentielle ? On n'a entendu parler d'aucune étude préliminaire même non poussée.

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

692 Merci beaucoup. Je propose de commencer à répondre, mais l'on entendra encore deux tables. Concernant la  
693 première table, je m'adresse d'abord au maître d'ouvrage, puis au Cabinet pour les différentes questions qui la  
694 concernent.

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

696 Je vais apporter un élément de réponse sur la globalité du projet. Je le redis, c'est un projet global à  
697 multifonctionnalité. La décision de le présenter et de l'étudier dans sa globalité a été prise en comité de pilotage en  
698 octobre 2015 sur la base de consignes du ministre des Transports, donc ce n'est pas SNCF Réseau qui a décidé quoi  
699 que ce soit par rapport à ce projet. Cela a ensuite conduit à respecter un certain nombre de procédures, et notamment  
700 celle liée à la saisine de la CNDP pour savoir si débat public il y a ou si c'est une concertation avec garant. Voilà la  
701 précision que je voulais apporter.

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

703 Voulez-vous répondre à une des questions soulevées par les étudiants demandant si les déplacements concernant la  
704 halte d'interconnexion ont été pensés en amont. C'est pour le Cabinet TTK ? Vous confirmez ? Donc, les autres sont  
705 pour vous.

706 **Marc PEREZ, bureau d'études TTK**

707 Je vais répondre à une question sur les Paris – Chalon. J'avais fait un lapsus, car c'est un gain de 30 minutes et pas  
708 d'une heure. Le temps compté dans les études que nous avons faites est de gare à gare.

709 En ce qui concerne le réseau Buscéphale, nous avons regardé l'ensemble des lignes du secteur entre Dijon, Chalon  
710 et Le Creusot, et nous avons identifié pour l'essentiel deux lignes qui seraient restructurées dans le cadre du projet  
711 Coriolis. Il s'agit de la ligne Coriolis Autun et de la ligne Coriolis Chalon. En coopération avec les services de la  
712 Région, nous avons convenu qu'il était judicieux de supprimer la ligne Coriolis Chalon, à l'exception de certains  
713 services scolaires, pour repasser systématiquement les services en train, donc renforcer l'offre ferroviaire Chalon –



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

714 Montchanin et la prolonger jusqu'au Creusot. C'est des éléments dont les coûts et les avantages ont été intégrés dans  
715 le bilan que nous avons fait. Donc :

- 716 - 8 allers-retours Le Creusot – Chalon ;
- 717 - Puis la liaison vers Autun dans la mesure où nous avons une mise en place systématique de possibilités de  
718 liaisons vers Lyon par le biais de la correspondance à Étang.
- 719 - On restructure les horaires de la liaison autocar Autun Coriolis pour systématiquement caler les horaires  
720 pour les TGV de Paris. Aujourd'hui, les horaires de la liaison Autun Coriolis sont faits de telle sorte qu'on a à  
721 peu près deux tiers d'autocars en correspondance avec les trains de Paris et un tiers en correspondance  
722 avec les trains de Lyon. Avec le projet Coriolis, on pourra avoir tous les autocars en correspondance avec  
723 les trains de Paris, la liaison vers Lyon se faisant en train.

724 Sur l'environnement, je n'ai pas de réponse plus précise que celle que j'ai déjà faite tout à l'heure, si ce n'est qu'au  
725 départ des études le système nous paraissant avoir le moindre impact était une liaison commune pour les TGV et les  
726 TER, parce que c'est un trait sur la carte. A partir des études approfondies par SNCF, on s'est rendu compte que des  
727 contraintes de systèmes différents faisaient qu'on avait, en faisant ce trait unique sur la carte, une liaison très  
728 impactante sur l'environnement, avec des viaducs au nord de la gare Coriolis et quatre voies avant qu'elles se  
729 rejoignent sur une longueur importante. On s'est rendu compte finalement que l'impact sur l'environnement serait plus  
730 réduit si l'on faisait des projets séparés. Mais, les études restent à faire.

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

732 Vous ne pouvez pas dire de quelle manière d'éventuels impacts environnementaux pourraient infléchir la rentabilité  
733 socio-économique ?

734 **Marc PEREZ, bureau d'études TTK**

735 Nous avons fait des études de sensibilité sur le bilan socio-économique du projet d'interconnexion. Sur le document  
736 que j'ai présenté, je ne l'ai pas évoqué. Nous avons un déblai d'une hauteur assez importante, de 20 à 25 mètres. Si  
737 les études d'impact conduisaient à imposer un tunnel court sur 500 mètres environ plutôt qu'un déblai pour franchir la  
738 colline, on aurait un coût de 20 millions d'euros environ en plus. C'est ce qui est indiqué sur la *slide* : de 120 millions à  
739 140 millions d'euros, en sachant que nos études de sensibilité montraient que jusqu'à 150 millions d'euros au plus l'on  
740 arrivait à garder un bilan positif pour le projet.

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

742 Merci. Le maître d'ouvrage, puisqu'il a cartographié les enjeux environnementaux de son tracé, souhaite-t-il réagir à  
743 ce sujet ? Contrairement à eux, vous avez des éléments.

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

745 Oui. Nous avons fait une première analyse comparative entre les quatre solutions de raccordement, ceci de manière à  
746 avoir un premier éclairage sur les impacts environnementaux. Cette analyse se base sur le besoin d'emprise  
747 complémentaire et sur le mouvement des terres, c'est-à-dire les volumes de terre qu'il faudra terrasser et les volumes  
748 de terre nécessaires pour faire les remblais, ceci de manière à modeler le terrain en comblant les trous et en  
749 terrassant les bosses. L'analyse se base aussi sur les critères concernant les impacts liés au milieu agricole et au  
750 milieu forestier, avec tout cela sous-entend vis-à-vis de la faune et de la flore. C'est la raison pour laquelle la solution  
751 de raccordement court avec un tunnel est intéressante, puisqu'elle évite de perturber le corridor faunistique qui  
752 traverse le secteur. On s'est basé sur la base d'un certain nombre de critères, les principaux, mais cela demandera à  
753 être approfondi lorsque l'étude d'impact devra être faite au préalable des enquêtes publiques environnementales.

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

755 Merci. Le Cabinet TTK souhaite-t-il apporter des réponses sur la desserte en amont ? La table des étudiants est-elle  
756 satisfaite des réponses à toutes les questions ? Est-ce bon concernant la desserte en amont ? Non ? Alors, précisez  
757 la question.

758 **Abdoulaye NIANG, étudiant, master TMEC (Transport, Mobilité, Environnement, Climat)**

759 La question était de savoir de quelle manière vous pouviez organiser les déplacements en amont pour les gens qui  
760 prendraient le bus pour venir à la gare. C'était une option que nous aussi avons envisagée, mais il risque d'y avoir un  
761 problème dans les habitudes de déplacement. En effet, les gens ne se déplacent pas de la même manière pour

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



762 prendre le bus à Autun ou pour prendre le bus pour aller prendre le train, car ils n'ont pas les mêmes horaires pour  
763 prendre le train directement.

764 Une deuxième précision concernait aussi l'étude que vous avez faite. Si vous parvenez vraiment à faire cette  
765 hypothèse, cela peut être une meilleure solution. Pourquoi ? Parce que le fait que les jeunes prennent le bus pour  
766 venir à la gare éviterait de prendre la voiture personnelle, ce qui entraînerait une diminution des émissions de gaz,  
767 d'où l'intérêt écologique de ce projet. Un autre problème se pose en parallèle avec les horaires, puisqu'il y a chaque  
768 année un décalage entre ceux proposés par les compagnies de bus et ceux des départs de trains donnés par la  
769 SNCF. Ce décalage horaire peut empêcher certains écoliers de prendre le train à temps.

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

771 Merci.

772 **Marc PEREZ, bureau d'études TTK**

773 Marc PEREZ. Pour améliorer l'accès au *hub* de correspondance, nous avons étudié un projet de chronobus, que je  
774 vous ai montré rapidement précédemment. Il consiste à optimiser le réseau de transport de l'agglomération en  
775 jumelant trois lignes qui existent actuellement de façon indépendante, les navettes TGV, la ligne forte n° 1 au Creusot  
776 et la ligne forte n° 2 à Montceau-les-Mines, pour en faire une seule ligne jumellerait avec un seul service. C'est ce qu'il  
777 faut faire au maximum dans le transport public. C'est mélanger le maximum d'usages possible, donc des accès à la  
778 gare pour accéder à un train en direction de Paris ou de Lyon, des accès aux pôles d'emplois qui pourraient fortement  
779 se développer si le *hub* était réalisé, et des liaisons inter villes entre Le Creusot, Montchanin et Montceau-les-Mines.  
780 Je ne sais pas si cela répond à votre question. L'idée est d'avoir un système cadencé (toutes les heures en journée et  
781 toutes les demi-heures aux heures de pointe) performant pour rejoindre les trains, mais aussi pour les besoins de  
782 l'agglomération.

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

784 Merci. On va passer aux trois tables qui restent. Allez-y.

785 **Christelle DURET, La Sapinette**

786 Bonjour. Christelle DURET. On habite tout près de la gare TGV.

787 - Je voulais savoir s'il est possible d'obtenir un plan détaillé du projet comme peut l'avoir le paysagiste, ceci  
788 afin de mieux voir de quelle façon nous serions impactés dans le cadre d'un raccordement court ou long.

789 - J'aurais aussi aimé savoir s'il est possible de revoir les *slides* de nos habitations, c'est-à-dire La Sapinette  
790 et les Morins, qui ont été présentées lors de la visite à Ecuisses, car nous ne les avons pas retrouvées sur  
791 le site.

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

793 C'est la présentation faite lors de l'atelier. On demandera au maître d'ouvrage de nous la faire parvenir rapidement,  
794 puis nous la mettrons sur le site. Il n'y a pas de problème puisqu'ils nous font parvenir systématiquement toutes les  
795 présentations.

796 **Christelle DURET, La Sapinette**

797 D'accord.

798 - D'autre part, concernant le budget communication de toute cette présentation, on a de beaux supports  
799 glacés et beaucoup de dépliants, mais j'ai été déçue par le fait que les personnes directement impactées,  
800 les riverains et les propriétaires fonciers, n'aient pas été prévenus individuellement. Je voulais savoir pour  
801 quelle raison.

802 - Puis, dans la région, pratiquement toutes les personnes consultent tous les jours le Creusot Infos et  
803 concernant le débat public, je n'ai jamais rien vu à ce sujet, à moins d'avoir raté des jours d'édition.

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

805 Il faudrait demander au Creusot Infos pourquoi c'est le cas malgré nos sollicitations. On l'envoie à tout le monde. On  
806 fera un point à ce sujet ; c'est très intéressant.

807 **Christelle DURET, La Sapinette**

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

808 Dans le JSL (Le Journal de Saône-et-Loire) non plus.

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

810 Qui est là ce soir. Avez-vous d'autres questions ?

811 **Christelle DURET, La Sapinette**

812 - Est-ce que le projet de la communauté sera étudié avec la même chance que les autres projets déjà  
813 présentés ?

814 - Une remarque. Nous avons bien noté la proposition de Monsieur MAZZUCHELLI qui nous propose de  
815 nous rencontrer de façon plus individuelle, donc nous ne manquerons pas de prendre rendez-vous.

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

817 Merci. Je vous propose de répondre.

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

819 Concernant le plan détaillé du projet, oui, nous avons des détails, mais qui sont de niveau étude préliminaire. Ce sont  
820 des niveaux cartographiques à la dizaine de mètres près, mais l'on a des plans que je pourrais d'ailleurs vous  
821 présenter quand je viendrai vous voir particulièrement.

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

823 Pourquoi ne pas les mettre sur le site Internet pour une question de transparence ? Si vous les avez, vous pouvez  
824 nous les envoyer.

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

826 Oui. Je crois même qu'ils sont dans le dossier qui est sur le site. On va vérifier. Vous ne les avez pas trouvés ?

827 **Bernadette MULOT, Le Breuil**

828 Madame MULOT. Vous devez me connaître, parce que cela fait déjà plusieurs fois qu'on intervient. Il y avait cette  
829 fameuse coupe au niveau de leur maison où il y a une emprise de 10 mètres en pignon, donc il ne leur restera plus  
830 que 4 mètres. On voit ces coupes dans la butte au niveau des rails. Et, derrière chez nous, on avait vu un énorme mur  
831 noir avec, au pied, un petit champignon blanc qui était notre maison. Je vous assure que cela fait notre obsession.

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

833 On va vérifier ce qui est disponible sur le site et l'on complètera avec des éléments un peu plus détaillés.

834 **Bernadette MULOT, Le Breuil**

835 Je vous remercie, parce qu'il serait vraiment utile pour nous de pouvoir en discuter librement.

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

837 Je vous propose de prendre 5 minutes après la réunion pour trouver une date afin de venir vous voir et vous expliquer  
838 en détail ce qui est envisagé dans les études. Je ne dis pas que c'est ce qui sera fait, mais c'est pour voir ce qui est  
839 envisagé dans le dossier et vous apporter un maximum d'éclairage.

840 **Bernadette MULOT, Le Breuil**

841 Je vous remercie.

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

843 La carte détaillée et les impacts sur La Sapinette, c'est fait. Concernant la question des riverains disant qu'ils n'ont  
844 pas été informés, j'attends du secrétariat qu'il me donne des éléments sur le boîtage et les outils mis en place. Avec  
845 certaines mairies, on fait systématiquement du boîtage. On a fait du porte-à-porte avant la visite de terrain pour les  
846 habitations les plus concernées. On a aussi fait des annonces radios et des annonces sur les différents journaux,  
847 mais le secrétariat pourrait détailler les journaux contactés. On fait aussi une campagne de SMS (short message  
848 system) sur certaines zones, parce qu'on a acheté des listes, ceci avec l'autorisation de la CNIL, car nous n'envoyons  
849 pas de SMS sans autorisation ; je vous rassure.

850 *(Intervention hors micro).*

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

852 Peut-être n'avez-vous jamais donné la permission d'être contacté lorsque vous faites des achats. On a fait des envois  
853 SMS, le boîtage et les infos sur les journaux. On essaie de contacter les journaux, mais tous ne passent pas les  
854 entretiens. On peut leur envoyer des éléments, mais c'est au journal de décider ce qu'il va publier, donc cela ne relève  
855 pas de nous. On a fait comme d'habitude. On essaie vraiment de multiplier les outils. Les maires d'Ecuisses et de  
856 Saint-Julien peuvent en témoigner, on demande aux maires d'être le relais du débat pour atteindre le plus grand  
857 nombre. On a laissé les fascicules dans les mairies, car nous ne connaissons pas tous les habitants, mais les maires  
858 les connaissent. D'ailleurs, lors de la visite de terrain, il y avait 110 personnes qui étaient pour la plupart des habitants.

859 On va prendre les questions de la table suivante.

860 **Christian GILLOT, conseiller départemental d'Autun**

861 Christian GILLOT, conseiller départemental d'Autun. J'ai deux questions, et peut-être une interrogation si j'ai le temps.

862 - La première question concerne le projet dans sa globalité. Sur la totalité du sujet, vous avez indiqué un  
863 financement à hauteur de 560 millions d'euros.

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

865 Nous n'indiquons rien, car nous ne portons pas le projet ; c'est le maître d'ouvrage.

866 **Christian GILLOT, conseiller départemental d'Autun**

867 Et un financement via le contrat de plan Etat-Région à hauteur de 247 millions ; c'est en gros 40 %. Vous  
868 indiquez également dans le document joint des possibilités de financement via les fonds européens. J'ai  
869 bien lu dans la plaquette qu'on avait la possibilité d'obtenir 20 % pour les travaux et 50 % pour les études.  
870 Ce serait pas mal parce qu'on aurait un financement à hauteur de presque 60 %, sûrement même  
871 légèrement plus. Néanmoins, je remarque que, pour le moment, les financements européens ne sont pas  
872 retenus. Alors, pouvez-vous nous dire à quel moment l'on aura des décisions sur ce terrain-là ? Parce que  
873 c'est le nerf de la guerre.

874 - Ma deuxième question en découle. Si l'on a un simple financement du contrat de plan Etat-Région, j'ai peur  
875 qu'on n'aborde que l'une des phases. Dans ces conditions, le phasage sera très important. Franchement, je  
876 pense qu'il faut accélérer les recherches de financement au niveau de l'Europe, et là je vous interroge : qui  
877 fait ces recherches ? Qui les appuie ? En tant qu' élu de la communauté de l'Autunois, mais je suis persuadé  
878 que mes collègues de la communauté urbaine, son président notamment, puis nos voisins, sont prêts sans  
879 doute à soutenir ce complément de financement européen. En tout cas, c'est un point clé. Cela rejoint la  
880 question du phasage. Cela reste mon appréciation personnelle et peut-être est-elle partagée par d'autres,  
881 mais je pense que le phasage allant dans le bon sens serait de commencer par la modernisation de la ligne  
882 à partir de Nevers en direction de Montchanin, puis de terminer par le bouclage autour de la gare TGV.  
883 Pour quelle raison ? Je pense que c'est lié notamment au financement que j'évoquais tout à l'heure, mais  
884 aussi à un deuxième problème que je vois surgir, c'est le problème environnemental. Autant sur la  
885 modernisation de Nevers – Montchanin, je ne vois pas tellement où l'on peut rencontrer de difficultés pour  
886 l'environnement, si ce n'est à Mesvres où l'on aura une modification du passage à niveau, mais pour ce qui  
887 est du bouclage autour de la gare TGV, il y a quand même pas mal de discussions et des études assez  
888 costaudes. Donc, je ne vous cache pas que j'aimerais qu'on prenne une initiative en direction d'un phasage  
889 sur la modernisation de la ligne à partir de Nevers en premier lieu. C'était les deux questions que je  
890 souhaitais poser.

891 - Une troisième interrogation est sortie au détour de notre table. On s'est posé la question du gain de temps.  
892 Vous l'avez évoqué tout à l'heure pour le projet de la CUCM, en disant que le gain de temps entre Chalon et  
893 Montchanin serait d'une demi-heure sur la totalité du trajet. Je me demande si, quand on habite Chalon, on  
894 n'est pas tenté de prendre sa voiture pour prendre la route express au lieu d'aller à la gare pour prendre le  
895 train. Merci.

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

897 N'y avait-il pas d'autre interrogation au sein de la table ? Tout a été dit ? Souhaitez-vous apporter un complément ?

898 **Annick BERNARDIN-PASQUET, Préty**

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

899 Oui. Cela concerne une question que j'avais déjà posée. Les différentes options présentées ont des impacts  
900 extrêmement différents sur l'environnement. Des appréciations ont été faites sur un projet et pas sur l'autre. J'avais  
901 posé la question au point de vue décisionnel. On a l'impression que l'environnement passera après et que cela  
902 n'interviendra pas dans le choix fait entre les options. C'est quand même problématique parce qu'il me semble qu'on  
903 n'est pas uniquement dans un esprit de développement, mais de développement durable. Développement durable  
904 veut dire une prise en compte de l'impact environnement dès le départ et très en amont du projet. Donc, quel est le  
905 processus de décision ? Et, comment l'impact environnement est-il pris en compte dans ce processus de décision ?

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

907 Merci beaucoup. Je vous propose de répondre.

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

909 S'agissant de la modernisation et du sujet de l'environnement par rapport au réseau existant, et pour répondre aussi à  
910 « on ne prend pas l'environnement en compte dès le début dans le choix des options », je vous rassure. On prend en  
911 compte l'environnement très en amont. Ceci peut-être à des échelles plus macro que ce qui sera fait ensuite, mais  
912 typiquement sur la modernisation, on ne peut pas dire aujourd'hui que le sujet de l'environnement est négligeable. Il  
913 est à prendre en compte très sérieusement aussi sur la modernisation. Pourquoi ? Quand on parle d'environnement,  
914 on parle milieu naturel, certes, mais l'on parle aussi milieu humain. On parle aujourd'hui de circulations fret, donc,  
915 premièrement, le sujet acoustique est à prendre en compte. Deuxièmement, concernant les aménagements, des  
916 études de sécurité sur les passages à niveau seront réalisées avec potentiellement des modifications de passages à  
917 niveau et avec des créations d'ouvrages d'art éventuellement ; il y a aussi les mâts GSM-R, les sous-stations, etc.  
918 Ces installations peuvent potentiellement avoir des impacts, et devront donc être étudiées en ce sens-là.

919 D'autre part, par rapport au raccordement et aux solutions de raccordement, on a fait une première analyse de  
920 sensibilité qui sera évidemment à préciser. Elle interviendra dans les analyses multicritères qui interviendront dans la  
921 prise de décision. Ensuite, elles seront affinées en termes d'étude d'impact.

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

923 Si vous avez des *slides* sur les scénarios étant considérés le moins impactant pour l'environnement, vous pouvez les  
924 projeter, si vous le souhaitez. Vous avez déjà des éléments.

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

926 Je vais vous apporter une réponse sur les fonds européens. Effectivement, il serait intéressant d'avoir des fonds  
927 européens. Vous avez cité ce qui est décrit dans le dossier du maître d'ouvrage et je ne vais pas y revenir. Comment  
928 cela se passe-t-il ? L'Europe lance des appels à projets suivant un certain nombre de critères. Ces appels à projets  
929 transitent par l'Etat, qui ensuite s'adresse aux maîtres d'ouvrages concernés par ces projets éligibles. On peut même  
930 dire qu'un appel à projets devrait être lancé cette année 2017. Ensuite, on est contacté par l'Etat français, par la  
931 direction des Infrastructures et Transports. Si le projet de la VFCEA est éligible à cet appel à projets, on préparera un  
932 dossier de manière à mettre toutes les chances de notre côté pour obtenir les fonds européens pour la part études et  
933 pour la part travaux. C'est comme cela que ça se passe. Ce n'est pas SNCF Réseau qui démarche auprès de  
934 l'Europe pour spécifiquement aller chercher des fonds. Par contre, SNCF Réseau comme les partenaires du projet,  
935 notamment l'Etat, sont en veille vis-à-vis des appels à projets lancés par l'Europe.

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

937 Merci. Monsieur, vous souhaitez prendre la parole ?

938 **Marc PEREZ, bureau d'études TTK**

939 Marc PEREZ, TTK. Oui. Je vais répondre au sujet de la prise en compte de l'environnement dans la réflexion sur le  
940 projet, et cela me permet aussi de rebondir sur la question de Chalon. Aujourd'hui, pour aller de Chalon à Paris, une  
941 partie des habitants prend sa voiture pour aller à la gare du Creusot-Montchanin, et une autre partie prend le train à la  
942 gare de Chalon et change à Dijon. Si l'on gagne une demi-heure sur le temps de parcours gare de Chalon – Paris,  
943 cela veut dire qu'on ne va pas supprimer tous les gens qui viennent chercher le TGV à la gare Coriolis en voiture,  
944 mais beaucoup moins de personnes prendront leur voiture pour aller à la gare TGV et beaucoup plus de personnes  
945 prendront le train à la gare de Chalon pour aller à la gare de correspondance et prendre le TGV. C'est donc un gain  
946 pour l'environnement, puisqu'il y aura moins d'usagers sur la route.

947 **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

948 Ce sont des données issues de vos prévisions.

949 **Marc PEREZ, bureau d'études TTK**

950 Si l'on gagne en moyenne une heure de temps de trajet entre Lyon et l'axe Nevers – Bourges – Vierzon, c'est autant  
951 de gens qui se décideront, s'ils doivent aller entre Lyon et Nevers, d'y aller en train plutôt qu'en voiture ; et c'est autant  
952 de voitures et donc d'émissions polluantes en moins. C'est donc un bénéfice pour l'environnement. L'enjeu de la gare  
953 d'interconnexion, c'est aussi avoir un système ferroviaire plus performant afin d'avoir plus de gens dans les trains  
954 qu'aujourd'hui.

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

956 Merci. Donc, confirmez-vous n'avoir pas pris en compte et d'aucune manière l'aspect environnemental dans votre  
957 hypothèse ou avez-vous juste fait une analyse de sensibilité ? Dans aucun cas, n'avez-vous pris en compte l'aspect  
958 environnemental dans votre hypothèse ?

959 **Marc PEREZ, bureau d'études TTK**

960 Je ne comprends pas votre question, puisque je viens de vous dire que la base de notre travail est justement de  
961 prendre en compte l'environnement et d'améliorer les systèmes de transport pour avoir moins d'impact sur  
962 l'environnement.

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

964 Non. Sur les tracés, SNCF a montré des études d'enjeux environnementaux. Avez-vous fait une sorte de cartographie  
965 des enjeux autour des milieux naturels tout au long du tracé que vous avez présenté ?

966 **Marc PEREZ, bureau d'études TTK**

967 Notre intervention est très en amont. C'est pour ouvrir des pistes qui seront approfondies par le maître d'ouvrage, la  
968 communauté urbaine le souhaite en tout cas, mais notre mission n'a jamais été de faire le travail du maître d'ouvrage.

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

970 Il fallait que ce soit clair, parce qu'il y avait un doute. Il faut expliciter les choses. Au fond, quelqu'un voulait réagir à  
971 cela.

972 **Yves LEUREAUD, CUCM**

973 Oui. Bonjour. Yves LEUREAUD. Communauté urbaine. L'étude TTK, qui est menée pour la communauté urbaine, est  
974 une étude complémentaire à celle menée par SNCF Réseau. Depuis le départ, elle a intégré les données entrantes,  
975 notamment les données environnementales. Cette étude a simplement pour but de regarder la possibilité de  
976 développer et d'animer l'ensemble du territoire par rapport à cette interconnexion. En aucun cas, elle a pris en compte  
977 l'étude d'environnementale. Elle s'est appuyée sur l'étude environnementale, mais elle ne l'a pas complétée.

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

979 D'accord. Merci. Je propose de passer à la dernière table.

980 **Chudy RAMAL, étudiant, master TMEC**

981 Bonsoir. Chudy, étudiant en master TMEC. J'ai des questions pour le Cabinet.

982 - On souhaiterait qu'il nous explique à nouveau les aspects économiques du projet. Notamment pour les  
983 120 millions d'euros, sur quelles études vous êtes-vous appuyés ?

984 - Ainsi que le coût total des éventuels projets que vous avez étudiés.

985 - On voudrait aussi savoir si votre tracé est compatible avec le raccordement de Nantes.

986 - D'autre part, concernant le déblai de 20 à 25 mètres de profondeur, quelle serait éventuellement la largeur  
987 ou l'étendue de ce déblai ?

988 - Une dernière question concerne le nombre de voies ferrées. Vous en avez proposé trois, mais ne serait-il  
989 pas mieux d'en avoir quatre pour des raisons de sécurité, et notamment pour une raison de fréquence si la  
990 fréquence devait augmenter dans les années à venir ?

991 **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

992 Merci. Voulez-vous démarrer ?

993 **Marc PEREZ, bureau d'études TTK**

994 Marc PEREZ, TTK. Les estimations sur cette proposition de petite variante à la gare en impasse ont été faites sur la  
995 base de coûts et de ratios tirés de projets ferroviaires courants. Ce sont des estimations que nous avons réalisées  
996 nous-mêmes et qui demanderont un approfondissement si elles sont retenues par le maître d'ouvrage.

997 S'agissant de la liaison Lyon – Nantes, nos études ont montré que cette circulation de TGV Lyon – Nantes est très  
998 hypothétique et très complexe pour une clientèle qui a toutes les chances de ne pas couvrir les coûts d'exploitation.  
999 Nos études ont aussi mené à recommander de ne pas se compliquer la vie avec le raccordement Lyon – Nantes,  
1000 puisque ces trains ne seront jamais rentables et que l'on n'arrive pas à les faire rentrer dans le nœud ferroviaire  
1001 lyonnais. Il y a beaucoup plus de potentiel en prolongeant systématiquement vers la façade atlantique les trains qui  
1002 viennent de Dijon et qui s'arrêtent à Nevers. C'est quelque chose de simple. Et, si l'on a toutes les deux heures un  
1003 Dijon – Tours (certains continuant vers Nantes) systématiquement en correspondance avec le TGV vers Lyon, nos  
1004 études montrent qu'on n'a finalement pas besoin de TGV Lyon – Nantes qu'on aurait du mal à remplir, et pour lequel  
1005 la liaison d'interconnexion est une complexité supplémentaire là où l'on n'en a pas forcément besoin.

1006 Pour ce qui est de la gare à trois ou à quatre voies, c'est un peu technique. Dès lors qu'on est parti sur un schéma  
1007 dans lequel les trains venant de Chalon sont systématiquement prolongés sur Le Creusot, on n'a plus besoin d'arrêt  
1008 pour les trains de Chalon puisqu'ils viennent plutôt se mettre en terminus au Creusot. On a donc besoin de deux voies  
1009 d'arrêt pour les TER Dijon – Nevers, donc une voie chacun dans les deux sens, et d'une troisième voie pour les trains  
1010 qui viennent de Paray-le-Monial en terminus. C'est tout, puisque les trains de Chalon ne font que passer et n'ont pas  
1011 besoin de voie spécifique. Donc, avec trois voies, on arrive tout à fait à répondre aux besoins fonctionnels du nœud  
1012 de correspondance tel que je vous l'ai montré tout à l'heure.

1013 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1014 Merci. Il y a une réponse sur le déblai. Je pense que c'est plutôt pour vous de nouveau.

1015 **Marc PEREZ, bureau d'études TTK**

1016 Le déblai, à 20 mètres, peut avoir une largeur de 50 à 100 mètres. Cela dépend des caractéristiques du sol. Plus le  
1017 sol est dur, plus vous pouvez avoir un déblai pentu. Plus la terre est meuble, plus l'on est obligé d'avoir des pentes  
1018 très arrondies, donc cela élargit la largeur du déblai. C'est pour cela que nous avons indiqué dans notre *slide* que  
1019 dans le cadre d'un approfondissement de cette option, si les études d'impact environnementales conduisent à avoir  
1020 besoin d'un tunnel, cela permettra d'éviter ce déblai pour un coût supplémentaire.

1021 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1022 Merci. D'autres questions n'ayant pas été abordées émergent-elles de la salle ?

1023 **Wilfried ROND, étudiant, master TMEC**

1024 Wilfried ROND. Je suis étudiant au master TMEC. J'aurais voulu savoir comment l'on peut prendre en compte les  
1025 études environnementales de SNCF Réseau, alors qu'on n'est pas sur le même tracé.

1026 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1027 Merci. Une autre question.

1028 **Annick BERNARDIN-PASQUET, Préty**

1029 Annick BERNARDIN-PASQUET. Pour la nouvelle option, si je compris ce qui est envisagé, cela correspondrait à  
1030 retenir à la fois la version courte et la version longue. Cela accumule les deux possibilités de trajet, le tunnel d'un côté  
1031 et le viaduc de l'autre. Je ne sais pas si j'ai bien compris.

1032 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1033 Merci. Pouvez-vous répondre à la première question ? Comment avez-vous pu intégrer en entrée les données  
1034 environnementales de SNCF, alors que vous avez travaillé sur un autre tracé ?

1035 **Marc PEREZ, bureau d'études TTK**

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



1036 Marc PEREZ, bureau d'études TTK. En ce qui concerne les données environnementales, c'est des données sur le  
1037 territoire, mais ce n'est pas sur le tracé. Les données de l'état de l'environnement traitent l'ensemble du territoire où  
1038 se pose la liaison d'interconnexion, donc c'est valable quel que soit le tracé finalement défini sur ce territoire.

1039 S'agissant de la question de deux interconnexions demandant si ce n'est pas plus impactant qu'une interconnexion, je  
1040 vais me répéter. A priori, une interconnexion aurait moins d'impact, mais les études approfondies ont montré que cette  
1041 interconnexion unique conduisait à avoir, sur un très grand linéaire, quatre voies qui se suivent très longtemps avant  
1042 de pouvoir se rejoindre. Donc, ce qui était apparemment, vu de très loin, un seul trait sur la carte, était en fait un  
1043 faisceau de voies très compliquées. Le fait de séparer les voies TGV et les voies TER conduit à un dispositif  
1044 beaucoup plus simple qui est finalement moins impactant sur l'environnement.

1045 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1046 Je voudrais revenir vers le maître d'ouvrage pour savoir ce qu'il pense de cette option. Vous parlez d'une solution qui  
1047 a un impact énorme, mais qui cumule la fonctionnalité de raccordement et celle de la gare, donc ce n'est  
1048 effectivement pas comparer gare et gare.

1049 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1050 Je crois qu'on va trouver la réponse dans le tableau comparatif entre les différentes solutions. On ne va pas revenir  
1051 sur ces voies. Il y a deux circulations différentes : la circulation TGV et la circulation TER. Il faut donc suffisamment de  
1052 voies pour que les circulations puissent se faire. Bien sûr, plus il y a de voies, plus il faut d'emprise au sol, donc il faut  
1053 le prendre en compte. La comparaison va donner la réponse. On voit sur la *slide* les emprises foncières des différents  
1054 scénarios de raccordement. Le raccordement court avec halte de passage fait 5 kilomètres, et pour toutes les voies  
1055 sur le même secteur à la sortie du tunnel, donc voies TER et voies TGV, le niveau d'emprise varie de 50 mètres à  
1056 80 mètres par endroits au niveau du raccordement de la ligne à grande vitesse. Lorsqu'on a un raccordement court  
1057 avec halte en passage, il faut une emprise supplémentaire pour l'accès indépendant à la halte. Il y aura un peu moins  
1058 d'emprise au niveau de l'insertion des TGV sur la ligne à grande vitesse, donc à la sortie du tunnel, mais il faut ajouter  
1059 l'emprise supplémentaire de la solution halte en impasse qui demande un besoin spécifique.

1060 Pour le raccordement long, c'est le même principe. Il est plus long, donc il demande plus d'emprise. Pour cette  
1061 solution, c'est la même chose et c'est la raison pour laquelle le niveau le moins impactant est lorsqu'on regroupe le  
1062 tracé des circulations TGV avec le tracé des circulations TER.

1063 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1064 Merci. Les représentants du Cabinet ont dit devoir prendre un train. Donc, avant qu'ils ne partent, y a-t-il d'autres  
1065 questions à leur adresser spécifiquement ? Oui ? Monsieur.

1066 **Lionel DUPARAY, maire adjoint de Montceau-les-Mines et conseiller départemental**

1067 Bonsoir. Lionel DUPARAY, maire adjoint de Montceau et conseiller départemental. Ma question s'adresse à TTK et la  
1068 SNCF. Ce scénario défendu par la communauté urbaine et par l'ensemble de ses représentants, je pense, est  
1069 présenté à la SNCF. Que va-t-elle en faire ? Peut-on l'intégrer dans ce tableau d'impact environnemental,  
1070 économique et l'analyse socio-économique ? Pourrait-on avoir un avis sur l'étude de TTK, si la SNCF n'est pas  
1071 d'accord avec les analyses ? Peut-on l'intégrer dans cette étude de manière à pouvoir la comparer de la même  
1072 manière que les quatre scénarii présentés aujourd'hui ? Quelle sera la suite ?

1073 D'autre part, on parle d'impact environnemental. Certains disent que l'électrification a l'impact environnemental le plus  
1074 faible, mais c'est quand même pour faire passer du fret. La SNCF l'a dit, des nuisances vont s'ajouter à ce qui se  
1075 passe aujourd'hui. Le but de l'interconnexion est aussi de faire vivre notre territoire et, pour certains, de le faire  
1076 survivre. Cette interconnexion doit diminuer les temps de parcours et permettrait aussi à notre territoire d'être attractif  
1077 pour des gens habitant notre territoire et travaillant à Lyon ou à Paris. Sur notre communauté, beaucoup de  
1078 personnes sont dans ce cas et viennent travailler dans la région. Cela permet à nos entreprises de survivre  
1079 puisqu'elles trouvent des salariés pouvant venir travailler. Et, inversement, celles habitant la région peuvent partir.  
1080 Diminuer les temps de trajet tout le long du parcours, notamment sur l'axe Nevers – Montchanin, c'est permettre aux  
1081 gens de s'installer sur le territoire, donc l'impact socio-économique est celui-là aussi. Je pense que c'est celui qui doit  
1082 primer dans le sens où c'est la survie de notre territoire, économique, démographique, et bien au-delà.

1083 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1084 Merci. On enregistre votre remarque. Y a-t-il d'autres questions pour TTK avant qu'ils ne partent ?

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- 1085 **Chudy RAMAL, étudiant, master TMEC**
- 1086 Chudy, étudiant du master. On voudrait connaître la longueur éventuelle du tunnel dans le cas où celui-ci serait  
1087 nécessaire. L'autre question est le coût des trois scénarios que vous avez évoqués.
- 1088 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1089 Trois scénarios ?
- 1090 **Chudy RAMAL, étudiant, master TMEC**
- 1091 Pardon ; le coût des trois projets.
- 1092 **Marc PEREZ, bureau d'études TTK**
- 1093 Marc PEREZ, TTK. Le coût du *hub* de correspondance autonomisé du reste est de l'ordre de 120 millions d'euros. Si,  
1094 pour des raisons environnementales, on construit un tunnel pour moins impacter cette colline qui est un bois, on  
1095 pourrait faire un tunnel de 500 mètres qui renchérirait le coût d'un ordre de 20 millions d'euros. C'est pour cela que je  
1096 réfute le terme d'étude alternative, car ce n'est pas un projet alternatif, mais un apport complétant le dossier du maître  
1097 d'ouvrage. La communauté urbaine et la Région espèrent qu'il sera approfondi et pris en compte dans les études à  
1098 venir, mais il n'a pas été étudié au même niveau de détail que les options que vous a présentées SNCF. J'en profite  
1099 pour m'excuser de devoir partir. Je vous remercie de votre attention. C'était un plaisir de répondre à vos questions.
- 1100 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1101 Merci beaucoup. SNCF va répondre à la question posée sur la manière de traiter cette hypothèse alternative de tracé  
1102 qui rentre complètement dans votre projet. Comment allez-vous la prendre en compte ?
- 1103 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 1104 J'en profite pour rappeler qu'il n'y a pas trois projets, mais un projet, la VFCEA, avec des fonctionnalités différentes.  
1105 Concernant la proposition présentée ce soir par la CUCM, c'est un document qui n'est pas inintéressant. C'est une  
1106 solution d'un raccordement halte en passage très court. On va la regarder et la prendre en compte dans la suite des  
1107 études.
- 1108 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1109 Voulez-vous dire : après le débat public ? Il faut que ce soit clair.
- 1110 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 1111 Après le débat public. Aujourd'hui, les études sont arrêtées puisqu'on est sur la période du débat public. Les éléments  
1112 y sont présentés sur la base des documents études préliminaires qui sont en ligne. À l'issue du débat public, une  
1113 décision sera prise. Puis, il faudra engager la suite des études, notamment les études d'avant-projet pour ce qui est  
1114 des études techniques, et c'est à ce stade des études qu'il faudra prendre en compte cette réflexion sur le  
1115 raccordement très court halte en passage.
- 1116 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1117 Par exemple, lorsque vous prendrez la décision par rapport au débat public, serez-vous déjà en mesure de dire : « Et,  
1118 par ailleurs, le débat public nous a aidés à comprendre qu'on va creuser » ?
- 1119 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**
- 1120 C'est une pièce versée au cours du débat public, donc il faut la prendre en compte. Je suppose qu'elle apparaîtra  
1121 dans le bilan du débat public. Ensuite, on en tirera donc les enseignements et il faudra forcément prendre en compte  
1122 les éléments présentés ce soir.
- 1123 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1124 Merci. Y a-t-il d'autres questions ? Allez-y.
- 1125 **Daniel MEUNIER, vice-président de la CUCM, chargé des transports et des déplacements**
- 1126 Daniel MEUNIER, vice-président de la communauté urbaine. Concernant le projet que nous développons  
1127 actuellement et qui est présenté, je voudrais rappeler que c'est avant tout un projet visant à développer l'attractivité du  
1128 territoire. Je crois que c'est important pour recentrer les interventions.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



1129 D'autre part, je voudrais redire qu'un courrier émanant de la Région et la communauté urbaine Le Creusot-Montceau  
1130 a été adressé au maître d'ouvrage pour que ce scénario soit réellement intégré à la réflexion.

1131 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1132 Quelqu'un a évoqué tout à l'heure le courrier ayant été adressé aussi à la Commission. On devrait le recevoir dans les  
1133 prochains jours ; c'est cela ? Est-ce qu'on me le confirme ? Non ?

1134 **Elisa COUESNON, CUCM**

1135 Bonjour. Elisa COUESNON, de la communauté urbaine Creusot-Montceau. La communauté urbaine et la Région ont  
1136 adressé un courrier au maître d'ouvrage, dans lequel étaient jointes cette étude et d'autres remarques que nous  
1137 souhaitons que SNCF intègre. En parallèle, la communauté urbaine a envoyé cette étude à la CPDP. Ce qu'a évoqué  
1138 Monsieur GAMARD est que la Région vous a envoyé une nouvelle liste de remarques.

1139 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1140 Très bien. Merci beaucoup. C'est enregistré. Il y avait une autre demande de prise de parole.

1141 **Jean-Claude LAGRANGE, élu de la CUCM**

1142 Jean-Claude LAGRANGE, de la communauté et la Région. Même si l'on peut être très motivé par l'intérêt que porte la  
1143 communauté urbaine à cette gare TGV, à son renforcement et à son maintien, et je crois qu'on est nombreux dans  
1144 cette salle à dire qu'il faut tout faire pour maintenir les arrêts, les augmenter et que cette solution de *hub* est  
1145 intéressante, l'étude réalisée par TTK a également été portée à d'autres partenaires. Je ne suis pas autorisé à parler  
1146 ici du Grand Chalon, mais l'intérêt de Chalon est réel et le président le fera mieux que moi. Je peux dire qu'il est très  
1147 sensible à ce projet qui lui permet aussi de revoir les fonctionnalités de sa ville, de son agglomération. En effet, les  
1148 liaisons avec Paris sont de moins en moins nombreuses depuis Chalon, les liaisons avec la gare par les bus sont très  
1149 complexes. Cette alternative fer qu'il n'avait pas du tout intégrée devient plus qu'intéressante par ce projet. Je pense  
1150 qu'elle ne sera pas simplement portée par la communauté et qu'elle rentre vraiment dans le débat comme un élément  
1151 d'aménagement de ce secteur du sud Bourgogne du nord du département. Et, puisque nous nous sommes permis de  
1152 le voir, je pense que le maire d'Autun se rend compte que le maître d'ouvrage a un intérêt à creuser cette solution.

1153 Pour revenir sur la question du phasage, on sait tous qu'il sera nécessaire de le faire. J'espère que le choix se fera  
1154 sur des tranches opérationnelles. On pourrait très bien dire qu'on coupe le projet en deux, qu'on met la moitié des  
1155 caténaires et qu'on attend la suite. Si l'on vient de Nevers, les trains vont s'arrêter quelque part ; ils ne seront pas  
1156 électrifiés sur la toute la longueur. Si l'on vient de l'autre côté et qu'on se raccorde sur le TGV, avec cette gare *hub*, je  
1157 pense qu'on doit avoir des tranches très fonctionnelles. C'est à démontrer, en tout cas à chiffrer.

1158 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1159 Merci. Y a-t-il d'autres questions, remarques, suggestions ou interrogations de la part de la salle ? Profitez-en ; c'est le  
1160 moment. Des questions n'ont-elles pas eu de réponses très précises ou souhaitez-vous creuser un sujet ? Le maître  
1161 d'ouvrage veut-il réagir aux dernières remarques ?

1162 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1163 Oui. Je peux apporter quelques précisions. Il est vrai que le phasage est un sujet de discussion. On voit bien que rien  
1164 n'est défini à ce stade, parce que les hypothèses sont multiples et que le débat public s'enrichit des réflexions des uns  
1165 et des autres. La décision sera prise par le comité de pilotage, par la gouvernance du projet qui, je le rappelle, est  
1166 présidée par la préfète de région Bourgogne Franche-Comté.

1167 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1168 Monsieur MARTI.

1169 **David MARTI, président de la communauté urbaine du Creusot-Montceau (CUCM), maire du Creusot**

1170 David MARTI, président de la communauté urbaine. On parle de phasage et l'on a beaucoup évoqué le CPER,  
1171 notamment Monsieur MAZZUCHELLI. Je voudrais juste rappeler que le CPER spécifiait une chose bien précise. Je  
1172 le dis comme je l'ai dit chaque fois que j'ai rencontré l'Etat et la SNCF : le CPER prévoit le début des travaux de la  
1173 VFCEA avant 2020. Je le répète, et il est important de l'intégrer. C'est clair et précis.

1174 **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

1175 Merci. Le représentant de l'Etat souhaite-t-il réagir ?

1176 **Jacques CORBET, DREAL (Direction régionale de l'Environnement, de l'aménagement et du logement), Dijon**

1177 Jacques CORBET, de la DREAL. Effectivement, dans la rédaction du CPER, une première phase de travaux est  
1178 prévue dans le cadre de ce CPER 2015-2020.

1179 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1180 Merci beaucoup. J'en profite pour vous dire que le 9 février prochain, à Montchanin, une réunion publique  
1181 intermédiaire aura lieu. Elle sera très importante parce que nous vous montrerons tout ce qui s'est dit jusque-là, les  
1182 différentes interrogations et les thématiques qui sont revenues le plus souvent. Nous aurons une présentation de la  
1183 part du maître d'ouvrage, mais nous avons aussi convié un expert pour apporter un regard critique notamment sur la  
1184 partie des études socio-économiques, les coûts, le phasage, etc. Ce sera une autre occasion très importante pour  
1185 décortiquer cet aspect et pour vous présenter aussi toutes les interrogations ayant émergé des divers acteurs du  
1186 territoire. Bien évidemment, il y aura toujours un débat ; on pourra toujours discuter. J'en profite aussi pour vous  
1187 remercier pour les échanges de ce soir, très riches et très utiles au débat. Je vous donne rendez-vous aux prochaines  
1188 dates prévues. Je vous remercie encore une fois d'avoir participé ce soir. Au revoir à tout le monde.

*(Fin de la réunion à 21h00)*