



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

Projet de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)

DÉBAT PUBLIC

Réunion publique intermédiaire

VERBATIM DE LA REUNION PUBLIQUE
Montchanin, le 9 février 2017, 19 h à 22 h

En tribune

Commission particulière du débat public :

Ilaria CASILLO, présidente
Isabelle BARTHE, membre,
Christine JEAN, membre
Dominique HOESTLANDT, membre
Lucie ANIZON, membre,
Marc d'AUBREBY, membre

Maîtrise d'ouvrage :

Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau
Abdelkrim AMOURA, directeur territorial Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



Début de la réunion à 19h

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

2 Bonsoir Messieurs-Dames, bonsoir à toutes et à tous. Bienvenue à cette réunion publique intermédiaire sur le projet
3 de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA). Avant de démarrer et de vous présenter ce qui va se passer ce
4 soir, je passe, tout de suite, la parole au maire de Montchanin. Nous le remercions pour son accueil et pour la mise à
5 disposition de la salle. Je lui passe la parole pour un petit mot d'accueil puis je reprendrai la parole.

6 **Monsieur Jean-Yves VERNOCHET, maire de Montchanin**

7 Merci Madame la Présidente. Mesdames, Messieurs les élus, Madame la Présidente de la Commission Particulière
8 du Débat Public (CPDP), Mesdames Messieurs, permettez-moi, tout d'abord, de vous accueillir, en ma qualité de
9 maire, dans cette salle des fêtes, moderne, pour débattre d'un dossier important concernant la Voie Ferrée Centre
10 Europe Atlantique. Le débat public relatif à cette VFCEA a débuté, il y a maintenant deux mois, au Creusot. Mardi 7
11 février, se tenait, d'ailleurs, au Creusot, un atelier relatif au projet de gare de correspondance TER-TGV, sujet très
12 soutenu par la communauté urbaine Creusot-Montceau. Comme vous le savez, la communauté urbaine a, en effet,
13 fait parvenir au maître d'ouvrage le rapport complet de l'étude technique relative à l'approfondissement des études de
14 desserte et la première valorisation socio-économique du projet de gare de correspondance TER-TGV. D'ailleurs,
15 Madame la Présidente, la Commission Nationale des Débats Publics (CNDP) de la VFCEA a également été
16 destinataire de cette synthèse.

17 Je souhaiterais dire quelques mots sur l'importance de la réalisation de cette gare de correspondance TER-TGV, qui,
18 si j'ai bien compris d'un point de vue technique, présente plus d'avantages à être passante qu'en tiroir, ceci,
19 justement, par rapport à l'intérêt des voyageurs et, plus précisément, au gain de temps généré. Bien plus, il a été
20 démontré qu'un véritable *hub* ferroviaire pourrait être créé avec un cadencement TER-TGV toutes les heures, sans
21 qu'il apporte, pour autant, de modifications.

22 Je voudrais revenir sur un point important. En soutenant ce projet, la communauté urbaine, même si elle est
23 consciente que cela renforcera indiscutablement son attractivité, n'est pas centrée sur son seul territoire. En tant que
24 conseiller départemental d'opposition de Saône-et-Loire, je sais que ce projet de *hub* ferroviaire aura également un
25 réel intérêt pour les habitants d'Autun, de Paray et de Chalon. Ils bénéficieront d'un réel gain de temps tant pour
26 rejoindre Paris que Lyon. Le *hub* ferroviaire sur Corialis doit être considéré comme l'arrivée du TGV en 1981 avec la
27 création de la gare TGV Creusot – Montceau sur la ligne historique Paris – Lyon.

28 Je vous souhaite un bon débat et je vous remercie.

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

30 Merci beaucoup, Monsieur le Maire.

31 Je vais vous présenter les personnes autour de la table, à ma droite et à ma gauche et la façon dont cela va se
32 passer.

33 Je me présente. Je suis Ilaria CASILLO, je préside la CPDP, commission nommée par une commission nationale des
34 débats publics dont je suis, par ailleurs, la vice-présidente. Elle s'occupe de réaliser les démarches de concertation et
35 de participation prévues par le Code de l'environnement. Cette commission nationale, une fois saisie par la SNCF, du
36 fait de l'ampleur et la taille économiques de son projet, a nommé une commission particulière qui a la tâche de mettre
37 en place la façon dont les citoyens sont informés de ce projet et la façon dont il est discuté. Nous sommes là pour
38 faire en sorte que le droit à l'information et à la participation, droit reconnu par plusieurs textes français, soit appliqué à
39 ce projet afin que soit organisée la concertation autour de ce projet. Ainsi, cela vous permet d'être informés de ce
40 projet, de débattre des opportunités à savoir de débattre sur le fait qu'il vous convienne ou non et, si cela est le cas,
41 sous quelles conditions, avec quelles caractéristiques et quels en sont les coûts et les impacts. Cette commission
42 particulière est composée par six membres. Ils sont, ce soir, tous autour de la table. Je les laisse se présenter.

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

44 Bonsoir, je suis une ex-membre de la Commission nationale du débat public où je siégeais au titre des associations
45 de protection de l'environnement. Je suis membre de cette Commission nationale particulière du débat public.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

47 Bonsoir, je suis membre de cette commission. Par ailleurs, je suis membre de divers dispositifs de concertation
48 organisés par la Commission nationale du débat public ; je suis également commissaire-enquêteur.

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

50 Bonsoir, je suis membre de la Commission nationale de débats publics. Je viens du monde de l'entreprise, de
51 l'industrie et des matériaux de construction, plus particulièrement.

52 **Lucie ANIZON, membre de la CPDP**

53 Bonsoir, je suis membre de la commission. Par ailleurs, je travaille sur les questions de démocratie participative et
54 participation des citoyens à la décision publique.

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

56 Bonsoir, je suis ingénieur général honoraire des ponts, des eaux et des forêts. J'ai été directeur départemental et
57 directeur régional de l'équipement. Pendant 10 ans, j'ai coordonné le collège transport terrestre du ministère qui est
58 un organe de conseil du ministre des Transports.

59 **Iliaria CASILLO, présidente de la CPDP**

60 Me concernant, je suis géographe et maître de conférences à l'École d'urbanisme de Paris.

61 Je vous disais que cette commission particulière a pour tâche d'organiser ce débat public. Nous allons, ce soir,
62 projeter un diaporama. Nous allons vous dire quelques mots sur notre rôle, ce que nous devons faire à l'issue de ce
63 débat et ce qu'est notre tâche. S'agissant d'une réunion intermédiaire de débats publics, nous avons réalisé un certain
64 nombre de rencontres et de réunions dans différents endroits, au Creusot, dans la Nièvre. La plupart d'entre vous
65 n'ont probablement pas participé à l'ensemble des ateliers, des réunions et aux échanges sur Internet. Nous allons
66 donc vous présenter les thématiques, les inquiétudes, les points positifs et les interrogations qui ont émergé jusqu'à
67 ce jour par rapport à ce projet. Ensuite, le maître d'ouvrage du projet nous fera une présentation afin que vous
68 puissiez connaître un peu mieux ce projet, que vous puissiez poser toutes les questions et que vous puissiez réagir à
69 cette présentation. Nous ferons également un petit focus sur un aspect particulier du projet qui est apparu, au cours
70 du débat, intéressant à creuser, à savoir la partie portant sur les coûts et sur la soutenabilité financière. Nous avons,
71 pour cela, invité un expert chercheur ; il apportera un regard critique sur cette partie. Tout cela sera absolument ouvert
72 au débat. Il y aura donc des temps d'échanges entre nous.

73 Concernant le rôle de la CPDP, nous sommes ici pour faire en sorte que vous débattiez de l'opportunité de ce projet,
74 de sa pertinence, mais aussi de ses caractéristiques. Nous n'avons aucun lien avec le maître d'ouvrage. Vous l'avez
75 compris, la Commission nationale des débats publics est une autorité administrative indépendante ; les commissions
76 particulières, elles, sont neutres et indépendantes. Elles ne se prononcent pas ; elles n'ont aucun avis sur le projet.
77 Nous sommes là pour faire en sorte que l'information, autour de ce projet, soit à disposition, claire et accessible, que
78 le maître d'ouvrage présente de manière transparente et correcte son projet, que vous puissiez poser toutes les
79 questions que vous considérez utiles et nécessaires pour vous faire un avis. Nous avons, à plusieurs reprises, invité
80 des chercheurs et des experts qui nous aident à comprendre certains aspects compliqués du projet. Nous organisons
81 le débat pour faire en sorte de faire ressortir le maximum d'informations autour de ce projet et pour en parler avec
82 vous. À l'issue de ce débat public, la Commission particulière va rédiger un compte rendu, deux mois après la fin de
83 ce débat qui est prévue pour le 20 mars prochain. Que contiendra ce compte rendu ? Nous aurons une cartographie
84 des arguments, des acteurs, de qui a dit quoi, des différents positionnements, des arguments, des aspects critiques,
85 des interrogations et des alternatives qui ont pu émerger grâce au débat public. Suite à la publication de ce compte
86 rendu de la part de la commission particulière et du bilan et de la part de la commission nationale, le maître d'ouvrage,
87 trois mois plus tard, doit publier sa décision. La loi prévoit trois options :

- 88 - le maître d'ouvrage peut poursuivre son projet sans prendre en compte ce qui est ressorti du débat public, ce
89 qui arrive très rarement ;
- 90 - Il peut poursuivre son projet en détaillant les enseignements tirés du débat public, c'est-à-dire de quelle façon
91 il a l'intention d'infléchir ou de modifier son projet, à la lumière de ce qui est ressorti du débat public ;
- 92 - Il peut également abandonner le projet parce qu'il serait trop conflictuel ou trop compliqué.

93 Dans la plupart des cas des débats réalisés sous l'égide de la CNDP, les projets sortent sensiblement modifiés. Voilà
94 le rôle de la commission particulière et ce qui se passera à l'issue de ce débat public.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

95 Au-delà du fait que vous puissiez venir à toutes ces réunions publiques ou ces rencontres publiques, si vous ne
96 pouvez pas vous déplacer, vous pouvez utiliser des systèmes de cartographie participative que nous avons en ligne
97 et poser des questions sur le site Internet. Toute question posée sur le site Internet devra faire l'objet d'une réponse,
98 sous les 15 jours, de la part du maître d'ouvrage. Les réponses sont validées par la commission. Si la commission
99 considère qu'elles ne sont pas suffisamment claires, développées ou précises, nous pouvons demander au maître
100 d'ouvrage de les reformuler pour que les citoyens disposent de réponses exactes aux questions posées. Cela est
101 donc également un outil supplémentaire pour vous. Il y a donc plusieurs façons de contribuer au débat.

102 Nous sommes bien évidemment présents sur les réseaux sociaux. Vous pouvez nous retrouver sur le site Internet où
103 vous trouverez tous les documents, non seulement les documents du maître d'ouvrage, mais d'autres documents.
104 Nous y avons mis, par exemple, le rapport de la Cour des comptes et les propositions alternatives qui ont émergé. Il y
105 a donc une masse de documents très intéressants afin de vous faire une idée de ce projet et de son contexte.

106 Je vais vous présenter, très rapidement, ce que nous avons réalisé jusqu'à aujourd'hui, car l'important est d'entrer
107 dans le vif du sujet et de commencer à débattre entre nous. Que s'est-il passé jusque-là ? Ce soir, il s'agit d'une
108 réunion intermédiaire visant à faire un point d'étape, à vous montrer d'où nous venons et ce qui s'est dit jusqu'à
109 présent. Trois réunions publiques ont eu lieu jusqu'à aujourd'hui ; ces trois réunions ont connu une très bonne
110 participation ; elles ont permis de faire émerger des débats portant sur la généralité du projet sans, pour autant, en
111 aborder un aspect précis. Ensuite, nous avons réalisé des conférences-débats avec des experts ; je l'évoquais
112 précédemment. Une conférence-débat était destinée au fret ; l'autre était destinée au trafic voyageur, grande vitesse,
113 trafic engendré par le raccordement. Cela a permis d'apporter ce regard critique d'experts dont je vous parlais
114 précédemment. Ensuite, nous avons réalisé des ateliers thématiques. Nous avons, par exemple, parfois, travaillé
115 seulement sur l'aspect fret ; parfois nous n'avons réalisé des ateliers que pour travailler sur la pertinence et
116 l'opportunité de la halte d'interconnexion et les différentes solutions d'aménagement. Je vous en parlerai, plus tard,
117 dans le contenu. Nous avons réalisé des ateliers thématiques, un peu partout sur le territoire, Decize, Luzy, Nevers,
118 Le Creusot, Écuisses et Saint Julien.

119 Au-delà des ateliers thématiques, nous avons également réalisé des cercles de travail portant souvent sur le fret
120 parce que nous avons un acteur un peu particulier. Là aussi, nous sommes allés dans différents endroits. À
121 Santenay, nous avons réalisé un cercle de travail particulier à destination des viticulteurs ; ils avaient manifesté leurs
122 inquiétudes concernant l'impact sur leurs activités viticoles ; ils ont souhaité interroger le maître d'ouvrage sur tous les
123 impacts à savoir sur l'électrification et l'augmentation du trafic. Cette réunion a été très fructueuse et a bénéficié d'une
124 très bonne participation.

125 Nous avons également des points d'information. Au-delà des rencontres et de l'espace Internet, nous nous sommes
126 dit que pour atteindre un nombre très élevé de personnes, nous devons être sur les marchés, dans les trains ou
127 devant les mairies. Cela est exactement ce que nous avons fait. Nous avons fait plusieurs marchés, plusieurs points
128 d'information, mais nous avons également fait des débats itinérants dans les trains parce que cela est la meilleure
129 manière d'interroger un voyageur. Nous avons donc rencontré des usagers qui ont des exigences un peu différentes
130 pour recueillir leurs points de vue. Ce dispositif est très innovant parce qu'il n'avait jamais été réalisé. Cela nous a
131 permis d'avoir de nombreux avis, commentaires et contributions.

132 Nous avons également réalisé une visite de terrain. Vous allez le découvrir ; peut-être que la plupart d'entre vous le
133 savent déjà, ce projet prévoit trois aménagements principaux. Parmi ces trois aménagements, le projet prévoit la
134 réalisation potentielle d'un raccordement qui devrait passer, selon les prévisions du maître d'ouvrage, sur la mairie
135 d'Écuisses ou de Saint Julien. Nous avons donc réalisé une visite de terrain avec plus de 100 participants et avec le
136 maître d'ouvrage pour voir, concrètement, où cela passerait. Nous avons, ensuite, réalisé un atelier pour débattre de
137 ce que nous avons vu pendant la visite de terrain. Ce moment a été très important.

138 Nous avons également rencontré des étudiants. Dans un débat public, il est souvent dit que les jeunes sont très peu
139 présents ; nous avons donc considéré que cela était la manière la plus opportune pour que le public soit un peu plus
140 jeune ; les étudiants suivaient le cursus d'un master d'économie et des transports. Ils vont nous présenter quelque
141 chose sur la halte d'interconnexion, le 14 février prochain, à Mâcon. Ils interviendront également lors de la réunion de
142 clôture pour nous présenter une vue d'ensemble générale sur le débat. Il est important de disposer de l'avis de ce
143 public lors d'un débat public.

144 Nous vous présentons également tous les types de contributions que nous avons reçues sur le site Internet. Si ces
145 données vous intéressent, vous pourrez y accéder sur notre site Internet ; vous pourrez y voir le nombre de vues, le
146 nombre de contributions, les critères, les différents Facebook, etc. Tout ceci vous rend compte de la façon dont nous
147 avons travaillé jusqu'à aujourd'hui.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

148 Je vais, maintenant, faire un point très rapide sur le contenu et sur ce qui s'est dit durant toutes ces rencontres. Nous
149 avons pu remarquer, pendant les entretiens préalables, mais aussi tout au long du débat public, que la VFCEA
150 pourrait être caractérisée comme un projet largement consensuel sur ce principe. Nous n'avons, jusqu'à présent, pas
151 eu de vraies oppositions sur le fond qui auraient remis en cause tout le projet, dans sa totalité. Cependant, plusieurs
152 points de vue, inquiétudes et interrogations se sont manifestés pendant le débat sur des points précis, notamment sur
153 les priorités. Comme vous allez le découvrir, le coût total du projet est d'environ 500 millions d'euros, mais les fonds
154 publics à disposition s'élèvent environ à 230 millions d'euros. Nous devons donc faire un choix de priorité. Cette
155 question de phasage des priorités est souvent revenue de manière transversale. D'autres interrogations se sont
156 également exprimées tout au long du débat. Qui a pris la parole tout au long de ces débats ? Nous avons indiqué, sur
157 la présentation, les acteurs constitués. Nous ne disposons pas des noms précis des citoyens qui ne font ni partis des
158 conseils municipaux ni des intercommunalités, des conseils régionaux et des partis politiques. Nous avons seulement
159 indiqué les acteurs constitués qui ont réalisé des expressions publiques très claires. Bien évidemment, tous les autres
160 citoyens se sont également exprimés pendant ce débat. Il nous semblait, cependant, correct de vous dire qui s'est
161 positionné lors de nos échanges.

162 Six thèmes majeurs et interrogations ont pu émerger grâce à ce débat public. Une question a émergé relativement
163 rapidement dans le débat. Il s'agit de la régénération et de l'amélioration ponctuelle de la ligne. La plupart des acteurs
164 se sont demandé si l'électrification devait être un préalable ou non à l'amélioration et à la régénération de la ligne. Du
165 côté du département de la Nièvre, ils ont un peu avancé sur cette requête d'amélioration de la liaison entre Nevers et
166 Dijon. Ils se demandaient si le fait d'électrifier sans régénérer pouvait rendre la ligne en plus mauvais état et s'il n'était
167 pas préférable de commencer par la régénération. Toutes ces questions ont donc émergé grâce au débat.

168 Une autre thématique importante est celle du raccordement à la ligne LGV Paris – Lyon. Le raccordement a posé de
169 nombreuses questions qui concernaient surtout l'impact sur l'environnement et le milieu naturel, mais aussi des
170 questions sur sa pertinence en termes de coûts par rapport à la rentabilité et aux prévisions de trafic voyageur. La
171 conférence-débat de Lyon, du 24 janvier, a permis de questionner la pertinence de ce raccordement.

172 Une autre thématique importante est celle relevant des impacts des différents aménagements liés à la modernisation,
173 c'est-à-dire l'électrification, la mise à gabarit, l'installation du système GSM-R, la réalisation de raccordement de la
174 halte. Tout cela a des impacts sur le monde agricole et les riverains en termes de bruit, d'emprises foncières, de
175 dessertes, de remblai, etc. Ces sujets sont revenus dans plusieurs d'ateliers comme des inquiétudes fortes.

176 Un autre pôle de questionnement porte sur la question des coûts de financement des priorités, à savoir quels sont les
177 phasages, à la lumière d'un coût et d'un budget, qui ne correspondraient pas aux coûts du projet. Ce sujet est
178 également revenu de manière très transversale.

179 Nous avons d'autres types de thématiques notamment celles liées au fret. Cette question a posé deux types de
180 questionnements majeurs à savoir si ce projet, dans son volet fret, sera cohérent, étant donné l'état du fret à l'heure
181 actuelle, avec la politique et le réseau SNCF local déjà existant, mais aussi sur d'autres échelles ? Par exemple, avec
182 les grands itinéraires européens, est-ce que les mises à gabarit seront cohérentes avec les mises à gabarit
183 internationales, les tonnages, etc.

184 Le dernier grand pôle de questionnement qui a émergé grâce à ce débat concerne le projet de la halte
185 d'interconnexion. Là aussi, nous avons eu plusieurs types d'interrogations. Le premier type d'interrogation concerne
186 les solutions d'aménagement et les effets sur les déplacements et les services aux voyageurs. Si nous réalisons cette
187 halte et si nous déplaçons le *hub* de Montchanin, quels sont les effets sur les déplacements et sur les services ? Cette
188 question est revenue souvent. Une autre question concerne les solutions d'aménagement. Comme pour le
189 raccordement, le maître d'ouvrage a envisagé, pour le moment, deux solutions d'aménagement. Grâce au débat, un
190 autre type d'alternative a émergé. Vous pouvez voir, à l'écran, les variantes de raccordement et de halte
191 d'interconnexion proposées par le maître d'ouvrage. Ce dernier a proposé une halte d'interconnexion de passage et
192 une impasse. Elles ont été présentées lors d'un atelier, mais la CUCM (Communauté Urbaine Le Creusot- Montceau-
193 les-Mines) a présenté un autre type de solution disponible sur notre site Internet ; elle a fait l'objet d'une étude et a été
194 largement débattue, l'autre soir, lors d'une réunion. Le débat a permis de faire émerger cette option alternative. Voilà
195 ce qui a pu ressortir, jusque-là, dans le débat à savoir ces grands items ajoutés à une alternative précise concernant
196 la halte. Je vous propose d'écouter, maintenant, la présentation détaillée du maître d'ouvrage du projet avec, par la
197 suite, le regard de l'expert. Nous ouvrirons, ensuite, le débat.

198 Monsieur MAZZUCHELLI, si vous voulez prendre la parole.

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

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

200 Merci Madame la Présidente. Bonsoir à tous. Je suis Laurent MAZZUCHELLI. Je suis le directeur projet de SNCF
201 Réseau à la direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, basée à Dijon. Nous avons préparé une présentation
202 suivant six chapitres :

- 203 - Un rappel sur le périmètre de l'opération avec un point sur la gouvernance du projet ;
- 204 - Les enjeux et les aménagements de la VFCEA ;
- 205 - La ligne Autun – Étang-sur-Arroux
- 206 - La démarche environnementale ;
- 207 - Les éléments de coûts et l'évaluation socio-économique ;
- 208 - Le calendrier du projet.

209 Concernant le périmètre de l'opération, qu'est-ce la VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique) ? C'est la
210 modernisation de la ligne existante entre Nevers et Chagny. C'est aussi la réalisation d'un raccordement de la ligne
211 Nevers – Chagny à la ligne à grande vitesse en gare du Creusot – Montceau – Montchanin TGV, avec plusieurs
212 variantes que nous verrons un peu plus loin. Et puis, c'est la création d'une halte d'interconnexion TGV (Train à
213 grande vitesse) – TER (Train Express Régional) en gare du Creusot – Montceau – Montchanin TGV. Cette halte est
214 positionnée au droit de la gare TGV actuelle.

215 Concernant la gouvernance du projet, celui-ci a fait l'objet d'études préliminaires réalisées entre 2013 et 2014. Elles
216 ont permis d'estimer le coût du projet global à 560 millions d'euros. Le projet est inscrit au Contrat de Plan État-
217 Région (CPER) pour la période 2015-2020 avec une première enveloppe budgétaire de 247, 2 millions d'euros. Le
218 projet est piloté sous une conduite partenariale : État, région Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau qui est le
219 maître d'ouvrage et d'autres collectivités telles que les conseils départementaux de la Nièvre, de la Saône-et-Loire, la
220 communauté urbaine du Creusot Montceau et Nevers agglomération ainsi que des régions voisines. Le comité de
221 pilotage est présidé par la préfecture de région. À ce jour, trois comités de pilotage ont eu lieu depuis octobre 2015,
222 période où le comité de pilotage s'est mis en place.

223 Concernant les enjeux, les aménagements du projet, quelques mots sur les fonctionnalités. De quelles natures sont-
224 elles ?

225 - Première fonctionnalité : les déplacements voyageurs. Les voyageurs régionaux et interrégionaux de
226 voyageurs pour permettre des relations ferroviaires de bout en bout, entre Tours et Dijon, plus confortables
227 et moins polluantes, pour relier le territoire au réseau à grande vitesse par des correspondances TGV-TER.
228 Quels sont les aménagements associés à ces fonctionnalités ? Il va falloir électrifier la ligne existante,
229 mettre au gabarit un certain nombre d'ouvrages (les ponts), traiter les passages à niveau, installer un
230 système de télécommunication plus moderne appelé GSM-R (Global System for Mobile communications –
231 Railways). Pour ce qui est de la fonctionnalité permettant de relier le territoire au réseau à grande vitesse, il
232 conviendra de créer cette halte d'interconnexion TGV-TER, ainsi qu'un raccordement avec différentes
233 solutions.

234 - Concernant les liaisons de voyageurs de grande distance, VFCEA permettrait de faire évoluer la desserte
235 des gares de l'axe Rhin-Rhône réalisée par des TGV entre Strasbourg et Lyon. VFCEA pourrait également
236 permettre des évolutions du trajet Nantes – Tours – Lyon. Nous avons étudié la faisabilité d'un
237 raccordement spécifique pour ces liaisons, mais nous n'avons pas pris en compte des éléments de trafic
238 dans nos études socio-économiques. Les aménagements associés à cette fonctionnalité sont
239 l'électrification de la ligne, le traitement des ouvrages pour la mise au gabarit électrification, le traitement
240 des passages à niveau, l'installation du système GSM-R et bien sûr le raccordement pour les TGV.

241 - 3^e fonctionnalité de VFCEA : elle concerne le transport de marchandises. Nous voyons bien que la section
242 de 160 kilomètres de voie ferrée est située entre deux corridors internationaux de transport de
243 marchandises, soit le corridor Nord méditerranéen et le corridor atlantique reliant l'Allemagne à l'Espagne. La
244 section, entre Tours et Nevers, est déjà électrifiée depuis plusieurs années ; cela s'est fait au fil du temps. Il
245 manque les 160 kilomètres entre Nevers et Chagny afin de relier ces deux grands corridors de manière à
246 pouvoir faire transiter les convois de marchandises internationaux. Qu'est-ce que cela va apporter de faire
247 transiter ses convois par la VFCEA ? Cela permet de proposer aux transporteurs de marchandises une
248 transversale électrifiée reliant ces deux grands corridors. Aujourd'hui, tous les convois sont obligés de
249 transiter par la région parisienne qui est largement saturée, d'une part par le trafic voyageur, mais

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

250 également par le trafic marchandises. Cette solution permettrait d'éviter la région parisienne. Ce serait une
251 alternative à l'actuel passage par l'Île-de-France. Cela permettrait également de répondre à des besoins de
252 transport de marchandises entre la façade atlantique et les axes Saône-Rhône-Rhin. Il y a, en effet, un
253 certain nombre de ports avec une économie de marchandises assez importante. VFCEA éviterait de
254 transiter par Paris et permettrait aux transporteurs de relier directement l'axe Saône-Rhône. VFCEA
255 permettrait également de contribuer au report modal de la route vers le rail et ainsi de réduire les émissions
256 polluantes.

257 En termes d'aménagements, nous retrouvons l'électrification de la ligne, le traitement des ouvrages à savoir les ponts
258 qu'il convient de mettre au gabarit, mais également au gabarit de transport de containers internationaux. Sur la plupart
259 des ouvrages, lorsque nous installons des gabarits électriques, nous avons, de fait, le gabarit de marchandises. Il
260 conviendra donc de traiter les passages à niveau ainsi que l'installation du système de télécommunication GSM-R.

261 Quels sont les différents aménagements ? Sur la ligne existante, entre Nevers et Chagny, il conviendra de/d' :

- 262 - Électrifier en 25 000 volts, soit l'installation de tout le système support caténaire.
- 263 - Installer le système GSM-R. Ce système de télécommunication n'est propre qu'aux rails. Il nécessite
264 l'implantation d'antennes sur des supports différents, à savoir soit le pylône classique pour des antennes à
265 hauteurs au-delà de 20 mètres, soit un système un peu plus allégé avec des mâts rabattables permettant
266 d'installer des antennes jusqu'à 20 mètres de hauteur. Ces installations GSM-R seront définies selon une
267 étude spécifique, mais, globalement, les mats sont implantés tous les 3 à 4 kilomètres.
- 268 - Mettre au gabarit un certain nombre d'ouvrages. Il existe deux types de gabarits, dont le gabarit électrique,
269 jusqu'à environ 6 mètres. Cela signifie que la voute des ouvrages va devoir être remise à niveau. Il
270 conviendra soit de le déconstruire et de reconstruire un autre ouvrage, soit, dans certains cas, de travailler
271 sur la plate-forme si nous sommes proches de la voute.
- 272 - Traiter les angles des ouvrages avec le gabarit fret. Lorsque le gabarit, sur certains ouvrages, sera atteint,
273 de fait, nous aurons le gabarit pour le transport de marchandises internationales.
- 274 - Traiter les passages à niveau. Il y en a 90 sur l'ensemble des 160 kilomètres. Nous devons donc mener
275 une étude de sécurité spécifique sur chaque passage à niveau puis sur l'ensemble de la ligne. Nous
276 verrons alors quels seront les passages à niveau qu'il faudra traiter soit par une suppression et la réalisation
277 d'un nouvel ouvrage ou par des aménagements routiers spécifiques ou par une suppression simple et un
278 rabattement sur d'autres voiries. Aujourd'hui, rien n'est défini.

279 Concernant les aménagements pour la halte d'interconnexion TER-TGV, deux solutions permettraient de desservir
280 cette halte TER :

- 281 - Une première solution serait la halte de passage. Les trains qui rentreront sur la ligne circuleront sans faire
282 de rebroussement.
- 283 - La seconde solution correspond à une halte en impasse. Les TER devront faire un rebroussement à cette
284 halte pour repartir en direction de Dijon ou de Nevers.

285 Cette halte serait positionnée juste en face de la gare existante ; là, vous avez le bâtiment voyageur de la gare
286 Creusot TGV, les quais et les voies vers Lyon et Paris. Aujourd'hui, cela n'est pas encore totalement précis, mais la
287 position de cette halte se situerait sur ce secteur. Il conviendra de faire un cheminement pour que les voyageurs
288 puissent relier les différents quais. Vous avez, ici, un exemple de halte en passage avec un heurtoir, chose très
289 classique.

290 Concernant le raccordement et cette halte d'interconnexion, je vous avais montré le principe de la halte ; en
291 l'occurrence, je vais vous expliquer quelles sont les solutions de raccordements étudiées. Il y a deux types de
292 raccordements :

- 293 - En rouge, sur ce photomontage, le raccordement court, avec halte de passage, c'est-à-dire les trains
294 circulant sur ce tracé. Il n'y a pas besoin, dans ce cas, d'opérer au rebroussement.
- 295 - Le raccordement long avec halte de passage.

296 Ce dernier raccordement fait 1500 mètres supplémentaires. Le raccordement court prend son origine sur la commune,
297 entre Saint Julien et Écuisses ; le raccordement long prend son origine sur la commune d'Essertenne. Il passe, en
298 longeant sur le coteau, le long de l'étang de Montaubry.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

299 Comment cela fonctionne-t-il ? Quel que soit le type de raccordement, qu'il soit court ou long, le TER, en provenance
300 de Montchanin ou de Nevers, s'insère, direction la halte ; il s'arrête. Un TGV Paris – Lyon s'arrête ; il y a des
301 échanges de voyageurs ; le TGV repart et le TER repart en empruntant ce raccordement et prend la direction de
302 Dijon. Les TGV, Strasbourg – Lyon, arrivent de Dijon ; ils sont donc sur la ligne existante. Ils empruntent ce
303 raccordement et s'insèrent directement sur la ligne à grande vitesse, dans un premier temps, sans s'arrêter. Pour les
304 trains de marchandises, il n'y a pas de changements. Ils restent sur la ligne existante Nevers – Chagny.

305 Le principe pour la solution du raccordement court ou long, avec la halte en impasse, est que le tracé reste le même.
306 La grande différence avec la solution précédente est que nous dissociions les flux des TGV des flux des TER.

307 Le fonctionnement de principe : un TER, qui vient de Montchanin, arrive à la halte d'interconnexion, s'arrête (cela est
308 valable dans les deux sens, Lyon – Paris), l'échange de voyageurs s'opère et le TER repart. Pour ce qui est du TGV,
309 il s'insère sur la ligne à grande vitesse par le biais d'un raccordement spécifique.

310 Pour le fret, il n'y a pas de changements, comme précédemment. Il reste sur la ligne existante.

311 Voilà pour les aménagements et les principes de fonctionnement de ce raccordement. Je ferai également un point sur
312 la démarche environnementale qui a été menée tout au long des études. Comment cela s'est-il passé ? Il faut d'abord
313 connaître l'environnement autour du projet, identifier les différents enjeux, maîtriser les coûts, respecter le cadre
314 réglementaire qui s'impose au maître d'ouvrage et favoriser l'acceptation du projet. Ce processus d'étude reste itératif
315 dans la durée du projet ; il est progressif en fonction de l'avancée des différentes études techniques. Aujourd'hui, nous
316 sommes au début des études techniques puisque nous n'avons fait que les études préliminaires. C'est également un
317 processus qui est intégré complètement dans le projet. L'évaluation environnementale porte sur le milieu humain, sur
318 le milieu physique, les milieux naturels et sur des domaines transversaux comme l'agriculture. Madame CASILLO a
319 précisé le cercle de travail qui s'est tenu à Santenay ou la situation est particulière du fait de l'environnement viticole.

320 Cinq grands ensembles ont été identifiés :

- 321 - le secteur de la vallée de la Loire ;
- 322 - la zone du Massif du Morvan ;
- 323 - la montagne Autunoise ;
- 324 - le Creusot Montchanin avec l'ancien bassin minier ;
- 325 - la vallée de la Dheune que nous longeons le long du tracé.

326 Le diagnostic environnemental est réalisé au cours des études préliminaires ; il permet de dresser un portrait du
327 territoire et d'identifier les premières sensibilités par rapport au projet.

328 Nous avons réalisé un travail autour du raccordement puisque nous sommes sur un tracé totalement nouveau. Nous
329 allons devoir créer une section de voies ferrées. Nous avons voulu comparer les différentes variantes de
330 raccordements, raccordements courts, haltes de passage ou haltes en impasse, raccordements longs, haltes de
331 passage ou haltes en impasse, suivant différents critères :

- 332 - les emprises foncières, critères importants ; suivant la solution, nous avons évalué le besoin de foncier
333 entre 30 et 60 hectares ;
- 334 - la proximité des habitations par rapport à ces solutions de raccordement ;
- 335 - l'impact par rapport aux eaux superficielles ;
- 336 - les secteurs boisés du fait du couloir faunistique dans ce secteur ;
- 337 - l'équilibre des terres ; des terrassements importants vont devoir être menés ; les volumes varient selon les
338 solutions ;
- 339 - le paysage et la façon d'intégrer ces solutions dans le paysage.

340 Par rapport à ces critères, nous avons établi différents des niveaux de sensibilité. Le premier niveau est représenté en
341 vert ; il s'agit du niveau où la solution représente la sensibilité la plus faible parmi les autres solutions de projet. Il sort,
342 dans cette première analyse, que le raccordement court avec la halte de passage serait celui qui représenterait le
343 moins d'impact par rapport à l'environnement. La solution d'un raccordement long avec halte de passage serait la
344 solution qui présenterait le plus d'enjeux par rapport à l'environnement.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

345 La cinquième partie traite des éléments de coûts et de l'analyse socio-économique. Je ferais d'abord un rappel des
346 différents coûts. Concernant la première partie et la modernisation de la ligne existante entre Nevers et Chagny,
347 l'électrification est évaluée à un peu plus de 200 millions d'euros, la mise au gabarit des ouvrages à 28 millions
348 d'euros et le traitement des passages à niveau, voies et accès divers, à environ 19 millions d'euros. Le montant global
349 représente 250 millions d'euros. L'installation du système de communication GSM-R est évaluée à 13 millions
350 d'euros. La création du raccordement et de la halte TER varie selon les différentes variantes et solutions de halte
351 entre 230 millions d'euros et 330 millions d'euros. La halte TER en impasse seule est évaluée à 79 millions d'euros.
352 L'estimation globale du projet avec une solution de raccordement court avec halte de passage est évaluée à 560
353 millions d'euros. Le budget VFCEA, inscrit au CPER, est évalué à 247, 2 millions d'euros.

354 L'évaluation socio-économique a été réalisée sur la base de deux hypothèses décrites dans le CPER :

- 355 - L'hypothèse n° 1 traite de l'électrification partielle de la ligne entre Montchanin et Chagny, de la réalisation
356 du raccordement, de la halte TER et de l'installation du système de télécommunication GSM-R sur la totalité
357 de la ligne. L'investissement total est évalué à 342 millions d'euros. Il permet un certain nombre de
358 fonctionnalités : le passage des TGV Rhin-Rhône, le déplacement du *hub* TER de Montchanin à la gare
359 TGV, la desserte de la zone Coriolis, la desserte de Chalon-sur-Saône et des correspondances TGV-TER
360 directes. La rentabilité socio-économique est négative, de l'ordre de - 230 millions d'euros.
- 361 - L'hypothèse n° 2 du CPER concerne la totalité de l'électrification de la ligne et l'installation du GSM-R sur
362 les 160 kilomètres. Il n'y a pas le raccordement ni la halte TER. L'investissement est évalué à 283 millions
363 d'euros. Il permet le transport de marchandises par des trains électrifiés et la circulation de TER électriques
364 sur l'ensemble de la ligne. La rentabilité socio-économique est positive à hauteur de 25 millions d'euros.

365 Le projet global permet toutes les fonctionnalités voyageur et fret ; la rentabilité est ressortie négative, à hauteur de -
366 118 millions d'euros.

367 Un point sur le calendrier. Nous sommes, aujourd'hui, sur la période du débat public. À l'issue du débat public, le
368 maître d'ouvrage devra prendre une décision. Soit il poursuit le projet, soit il l'abandonne. Cette décision interviendra
369 en été 2017, dans quelques mois. Dans l'hypothèse où le projet est poursuivi, des études un peu plus poussées vont
370 devoir être engagées, à savoir des études préalables à l'enquête publique concernant les études techniques de
371 niveau avant-projet ainsi que toutes les études environnementales pour permettre de monter et élaborer les dossiers
372 environnementaux. Il y aura des enquêtes publiques, dont une enquête publique pour la déclaration d'utilité publique
373 et un certain nombre d'enquêtes liées aux procédures environnementales. À l'issue de ces enquêtes, l'État délivre des
374 arrêtés d'autorisation ; d'autres autorisations administratives sont également délivrées. Cela nous permet de préparer
375 les travaux et le chantier et donc de pousser encore les études de niveau projet, de préparer les dossiers de
376 consultation des entreprises, de travailler sur l'ordonnancement du chantier de manière à pouvoir engager les travaux.
377 Si ces autorisations ne sont pas accordées, nous ne pourrions pas engager les travaux. Suivant le projet retenu à
378 l'issue du débat public, la durée, avant de démarrer les travaux, variera de trois à cinq ans. Je vous remercie.

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

380 Comme vous avez pu le constater, il s'agit d'un projet très articulé sur lequel la commission a reçu plusieurs
381 positionnements exprimés par les conseils municipaux, les CUCM, etc. Nous avons également reçu une demande
382 d'expertise sur la question de régénération de la part du conseil départemental de la Nièvre. Le maître d'ouvrage nous
383 avait dit qu'il avait l'intention de répondre à cette question qui avait émergé pendant le débat. Nous avons donc décidé
384 de mettre les personnes qui ont demandé à la CPDP cette expertise ensemble, avec le maître d'ouvrage qui comptait
385 répondre à cette question pendant le débat. Nous allons, ensemble, établir un cahier des charges pour que le maître
386 d'ouvrage puisse apporter toutes les réponses nécessaires à cette question qui nous semblait être une précision
387 importante.

388 À présent, je passe la parole à Monsieur Alain SAUVANT, professeur d'économie des transports à l'École nationale
389 des ponts et chaussées. Il va porter un regard d'expert sur cette question de la rentabilité des différents coûts. Je vous
390 passe la parole, vous avez le micro.

391 **Monsieur Alain SAUVANT, professeur d'économie des transports à l'École nationale des ponts et chaussées**

392 Merci Madame la Présidente. Bonjour. Je suis professeur d'économie des transports à l'École nationale des ponts et
393 chaussées. La présidente m'a demandé de vous donner quelques impressions par rapport à cet enjeu et notamment
394 sur l'évaluation socio-économique du projet qui vous est présenté aujourd'hui.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

395 Je ferais un petit rappel ; ce sera peut-être une découverte pour certains d'entre vous. Concernant le bilan socio-
396 économique, vous avez entendu le maître d'ouvrage vous dire qu'il était positif ou négatif sur tel et tel volet. Nous
397 essayons de peser le projet ; vous observez, sur la diapositive, une balance romaine que nous pourrions voir sur les
398 marchés, il n'y a encore pas si longtemps. Elle permet de voir si le projet coûte cher, en l'occurrence en termes de
399 coût d'investissement qui représente une dépense. De l'autre côté de la balance, vous avez des interrogations sur
400 l'utilité du projet pour la collectivité, pour l'ensemble de la nation, que ce soit pour le porteur de projet, les opérateurs
401 de trains, la SNCF, les voyageurs qui vont peut-être gagner du temps et du confort, la productivité des différents
402 acteurs dont les acteurs concurrents et, bien sûr, les questions environnementales avec les effets de serre, la
403 pollution de l'air, le bruit et la sécurité routière. Nous allons essayer d'agrèger tous ces éléments. Pour ce faire, nous
404 allons donner une valeur à un certain nombre de choses. Par exemple, pour vous donner quelques éléments, nous
405 constatons que les voyageurs sont disposés à payer plus cher pour aller un peu plus vite. Le billet est, par exemple,
406 un peu plus cher pour le TGV que pour l'autocar ; en effet, la valeur du temps est positive. 15 euros à 20 euros par
407 heure sont gagnés ; c'est ce que nous constatons, en général, pour le voyageur moyen. Il existe également des
408 valeurs sur l'environnement. Nous allons regarder, si nous voulons lutter contre l'effet de serre et le réchauffement
409 climatique, quels sont les moyens de réduire les émissions de gaz à effet de serre, combien cela coûte, quels seraient
410 les plans qu'il conviendrait de réaliser et quelles sont les sommes qu'il faudrait dépenser. Cela donne le prix de la
411 tonne de carbone à différents moments dans le temps. Ces désavantages sont dits actualisés ; en effet, nous
412 comptons plus un avantage d'aujourd'hui qu'un avantage de demain. Demain est incertain ; nous avons une
413 certaine préférence pour le présent. Ce qui sera, dans un an, réduit de 4 % et divisé par 1,04, sera, dans deux ans,
414 divisé par 1,04, puis, à nouveau par 1,04. Cela vous donne 1,04 au carré. Avec l'image de la balance romaine, vous
415 voyez que nous pouvons déplacer le poids sur la droite. De la même manière, nous pouvons lui donner plus ou moins
416 de poids selon que cela se fasse tout de suite ou dans 50 ans. En général, ce genre de bilan est réalisé dans la
417 durée. Nous avons du temps pour récupérer cet investissement.

418 Le dernier point porte sur les fonds publics. S'il faut subventionner, cela implique que vous et moi payons des impôts
419 ce qui n'est jamais agréable. Dites-moi si cela est agréable pour vous. Quelque part, des projets de certaines
420 entreprises ne se font pas du fait des impôts. La levée des impôts distord l'économie. C'est ce que nous appelons le
421 coût des fonds publics. Lorsque nous levons des impôts pour payer les subventions au projet, nous faisons un peu de
422 distorsions de l'économie ; entre 20 % et 40 % du montant des impôts vont être levés ; cela vient, bien sûr, en négatif.
423 Nous comparons, ensuite, par rapport à une référence et ce qui se serait passé si nous n'avions pas réalisé le projet.

424 Nous allons regarder si le bilan est positif ou négatif. Lorsque le maître d'ouvrage vous parle d'un bilan positif pour
425 telle fonctionnalité, c'est qu'il a réalisé ce travail. Bien évidemment, tout cela est normé par le biais d'une instruction
426 ministérielle. L'instruction ministérielle ne précisant pas tout, un gestionnaire de réseau comme SNCF Réseau
427 dispose d'un référentiel, lorsque les instructions ministérielles sont muettes, pour préciser les choses.

428 Voilà le principe du bilan socio-économique. Nous allons parler de situations et d'options de référence. C'est ce qui se
429 passerait en l'absence du projet. Avant de nous poser la question sur la façon dont nous allons moderniser cette ligne
430 et si nous allons plutôt réaliser du voyageur ou du fret, je voudrais rappeler, à la base, qu'un réseau se renouvelle de
431 temps à autre ; en effet, le passage des trains abîme le réseau. C'est la raison pour laquelle il est utile ; avec le temps,
432 le réseau s'abîme ; la voie, les traverses, les ouvrages d'art comme les ponts et viaducs doivent être renouvelés et
433 régénérés. Si nous ne le faisons pas, cela serait un peu comme une maison dont le toit prend l'eau ; cela cause des
434 dommages qui ne font qu'augmenter. Au départ, seul le toit a un problème, puis le papier peint devient humide et
435 enfin le rez-de-chaussée est endommagé. Il faut donc faire quelque chose, en l'occurrence, réparer le toit. Il pourrait
436 également être tentant de se demander s'il ne faudrait pas décorer la maison, choisir la couleur pour les fleurs. Cela
437 peut être intéressant si vous avez une belle maison, par ailleurs, mais si le toit prend l'eau, l'idée est qu'il faut
438 commencer par réparer le toit ; cela est la première des choses à faire. Pour faire un parallèle avec le réseau, si
439 jamais la voie n'était pas en bon état ou si certains ouvrages d'art avaient des problèmes, je ne connais pas le détail
440 de la ligne, mais cela serait quelque chose d'important à connaître ; nous ne le voyons pas trop dans la synthèse du
441 maître d'ouvrage. Ce serait un élément supplémentaire utile. Je voulais vous faire cette petite comparaison avec la
442 gestion raisonnée d'une maison.

443 Quant à la partie sur les différents pots de fleurs, nous allons les regarder les uns après les autres. Il y a différentes
444 fonctionnalités dont la fonctionnalité dite fret et électrification. Une autre porte sur les voyageurs. De manière très
445 probable, la fonctionnalité fret et électrification va entraîner la circulation de trains électriques qui, aujourd'hui, ne
446 peuvent pas circuler sur cette artère. Il y a donc plus de productivité. Dans un pays comme la France où l'électricité
447 est largement décarbonnée, vous aurez moins d'effets de serre. Pour certains itinéraires, par exemple, pour aller du
448 Centre vers Tours ou de Tours jusqu'à Lyon peut-être jusqu'en Franche-Comté et peut-être jusqu'à Bâle, l'itinéraire

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

449 via la VFCEA est plus rapide. Cela évite de passer par Paris. A priori, la plupart des entreprises des trains de fret vont
450 utiliser la barre au plus court, tout du moins pour ces origines destinations. Par contre, il est sûr que si vous allez de
451 Bordeaux à Lille, la VFCEA ne va pas servir à grand-chose. Il faudrait regarder, de Bordeaux à Strasbourg, ce qu'il en
452 est. Des changements d'itinéraire d'un certain nombre de trains sont vraisemblables et très probables si le volet fret
453 du projet électrification est mené à bien.

454 Le report modal vers le fret ferroviaire est une des ambitions du projet. Oui, cela est bien sûr possible ; cela est moins
455 garanti, si j'ose dire ; cela est moins certain. Pour toutes les origines destinations concernées par le projet, l'avantage
456 sera assez faible. Pour celles qui sont dans l'axe du projet, cela n'est pas si évident que cela ; les types de
457 marchandises ne sont pas toujours les mêmes ; il est, par exemple, difficile d'acheminer les petits colis par la voie
458 ferrée. La question du report modal est toujours délicate. Autant le changement d'itinéraire est sûr pour de nombreux
459 trains, autant sur le report modal, cela dépend d'un certain nombre de choses.

460 De quoi cela dépend-il et comment pouvons-nous regarder les avantages du projet ? Il y a, actuellement, un problème
461 de capacité pour les trains de fret. Cela entre en conflit avec les trains de voyageurs en banlieue parisienne, en Île-de-
462 France, notamment dans le sud-est de l'Île-de-France, vers Brétigny. J'ai repris les données figurant dans le dossier
463 du maître d'ouvrage : 164 Transilien, 61 Intercités et environ 80 frets. Du fait que nous ne sommes pas très loin de la
464 limite de capacité, si le fret repart – même s'il a plutôt baissé aussi dans le domaine des trains de banlieues
465 parisiennes ; l'autorité publique voulait mettre un peu plus de trains, par exemple, en flân de pointe, à des heures
466 intermédiaires – cela pourrait créer un besoin de trains supplémentaires. Si vous atteignez la limite de capacité, un
467 peu comme une baignoire, cela déborde. Le débordement est indiqué sur la diapositive par un rectangle rouge.
468 Finalement, l'une des composantes de l'avantage du projet contournant l'Île-de-France est largement proportionnelle
469 à la surface rouge de la quantité qui a débordé. Pour estimer cette quantité qui a débordé, cela est assez complexe
470 parce que cela dépend du nombre supplémentaire de trains de banlieue, du nombre supplémentaire de trains de fret
471 et de la capacité exacte. Nous ne le savons pas très bien. Cela peut donner des choses très contrastées selon un
472 renouveau plus ou moins fort du fret ou selon qu'il y ait plus ou moins de demandes en matière de transport de la vie
473 quotidienne en Île-de-France. C'est également ce qu'a écrit le maître d'ouvrage, dans son dossier. La prévision de
474 trafic du fret fait ressortir trois scénarios dans le dossier. Il les a intitulés : prudent, central et prospectif. Nous n'allons
475 pas entrer dans le détail de chacun des scénarios qui reflètent un dynamisme plus ou moins fort de ces différents
476 domaines ; si la baignoire déborde un tout petit peu, la valeur créée fret est de 59 millions d'euros ; si le débordement
477 est assez important, la valeur créée est de 237 millions d'euros ; si la baignoire déborde beaucoup, la valeur créée est
478 de 1,56 milliard euros. Ces chiffres sont extrêmement variables parce que nous regardons ce qui déborde. Mettre une
479 voie de contournement est un peu une façon de prévoir, si la baignoire déborde, qu'il faut faire quelque chose sans
480 quoi, là aussi, votre maison va être endommagée.

481 Lorsque nous regardons le bilan du fret, les coûts des fonds publics sont en négatif. Un avantage, toujours présent, et
482 assez peu variable, est lié à l'électrification pour les trains de voyageurs. Vous avez des trains de voyageurs qui
483 étaient diesels ; ils peuvent devenir électriques sans rupture de charge. L'absence de rupture de charge est un
484 avantage lié à l'électrification. Il est là à coup sûr et peut varier très marginalement. Les éléments sont plutôt stables.
485 La partie liée à la valeur créée par le fret peut se situer entre 0 et 1 milliard d'euros ; elle varie donc beaucoup.

486 Le maître d'ouvrage présente le scénario qualifié de « central ». Les résultats de cette évaluation, sur le volet fret,
487 dépendent, finalement, de la réponse à la question suivante : est-ce que le scénario « central » est central ? Est-ce
488 que le scénario qualifié de « central » par le maître d'ouvrage est réellement central ? A-t-il des chances de se
489 produire ? Le bilan socio-économique du scénario « prudent » est négatif. Par contre, plus il y a de la congestion en
490 Île-de-France, plus cela représente un risque lié au développement du fret ou au développement des trains de
491 banlieue en Île-de-France et plus le scénario « central » a des chances de se réaliser, voire même le scénario
492 « prospectif » à très long terme. Nous ne savons donc pas très bien l'issue de tout cela ; nous ne pouvons pas
493 l'exclure. Lorsque nous regardons la croissance de la demande en Transilien, en trains de banlieue d'Île-de-France, la
494 population croît ; l'Île-de-France s'étale, en termes de superficie. Il y a de plus en plus de populations dans les
495 grandes banlieues ; ces populations demandent des fréquences de trains plus nombreuses. Nous ne pouvons pas
496 considérer cela comme non vraisemblable. Nous souhaitons, je suppose, que la croissance du fret puisse reprendre.
497 Ce scénario « central » n'est donc pas garanti, mais nous ne pouvons pas l'exclure non plus. Nous ne pouvons pas
498 exclure qu'il soit positif, mais nous ne pouvons pas le garantir non plus. Nous ne pouvons pas être sûrs que le bilan
499 de cette variante fret soit positif si le scénario « central » se révélait. Nous pouvons difficilement faire mieux sur ce
500 plan.

501 Concernant la partie voyageurs, j'ai repris l'hypothèse A du dossier à 342 millions d'euros. Il y a de nombreuses
502 variantes ; j'ai retenu l'une d'entre elles, à savoir celle qui est la plus détaillée dans le dossier du maître d'ouvrage. À

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

503 quoi sert-elle ? Comme le maître d'ouvrage vous l'a dit, elle sert à réduire les émissions de carbone, à améliorer
504 l'environnement, à permettre de meilleures correspondances TER-TER et TER-TGV, à améliorer la zone de
505 chalandise du Creusot, Montceau, Montchanin. Je ne détaille pas les points divers. Le coût d'investissement de cette
506 hypothèse s'élève à 342 millions d'euros.

507 Le maître d'ouvrage vous dit que la valeur nette de cette hypothèse est négative, assez significativement du fait que,
508 finalement, la valeur créée par cette fonctionnalité est trop faible pour amortir les investissements. C'est ce qu'il écrit
509 dans le dossier. Je me suis posé la question de savoir si cela est crédible. Cela n'est pas une démonstration jusqu'au
510 dernier centime, mais j'ai indiqué quelques ratios pour essayer de comprendre ce qui se passe et essayer de
511 comprendre si ce que vous dit le maître d'ouvrage, en la matière, est vraisemblable ou non. J'ai trois principales
512 fonctionnalités. La dépense du projet s'élève à environ 340 millions d'euros. Je vais imputer le tiers des dépenses sur
513 chacune des fonctionnalités puis nous allons voir si nous en avons pour notre argent avec cette méthode. Si jamais
514 une des fonctionnalités sortait très positive ou très négative, je réallouerais de l'argent entre les fonctionnalités pour
515 essayer d'étaler les choses de manière à voir si nous en avons pour notre argent. Sur la partie environnement, effet
516 de serre, le maître d'ouvrage nous dit que nous économisons 104 milliers de tonnes, équivalents carbone. Je prends
517 un tiers des coûts et, quelque part, j'arrive à un coût à la tonne, équivalent CO2 autour de 300 euros au moins.
518 Lorsque nous regardons le prix sur le marché de la tonne de carbone, aujourd'hui, elle s'élève à 5 euros. Cela est
519 probablement bien insuffisant ; ces marchés ne sont pas bien réglés. Lorsque nous regardons les politiques qu'il
520 faudrait mener pour s'inscrire dans la division par quatre des gaz à effet de serre au niveau de la France qui a un
521 objectif de politique publique, nous serions dans la zone des 30 à 100 euros ; nous ne serions pas dans la zone des
522 300 euros. Cela fait donc assez cher sur cette partie.

523 La deuxième fonctionnalité est celle des correspondances. Il est indiqué 102 milliers de voyageurs par an à la halte
524 correspondance. Une partie serait peut-être déjà là. Je n'ai pas tout à fait compris. Je n'ai pas fait d'abattement lié à
525 cela ; j'aurais pu le faire, cela aurait donné un ratio encore plus élevé. Là aussi, je prends un tiers des coûts et je
526 considère 30 ans. Je me dis, finalement – sur la durée de vie économique du projet, nous comptons en général une
527 cinquantaine d'années avec le fait que l'avenir pèse un peu moins que le présent, cela fait à peu près une trentaine
528 d'années, cette subvention implicite, si j'ose dire, à la correspondance, en matière d'infrastructures, sans même avoir
529 allongé les roulements de trains – que nous serions à 37 euros par voyageurs en correspondance. Cela fait une
530 somme assez conséquente. Cela représente presque le prix moyen du billet de TGV qui se situe autour de 45 euros.
531 Le ratio est donc élevé. Bien sûr, cela permet un meilleur aménagement du territoire, mais faut-il payer
532 l'aménagement du territoire à ce prix ? C'est une question que je pose.

533 La troisième fonctionnalité est l'amélioration de la zone de chalandise. 360 000 voyageurs par an seraient concernés.
534 Ceux qui viennent à la gare, en voiture ou en bus, ne vont rien gagner. Ceux venant en train via Dijon pourraient
535 gagner, selon ce que nous dit le maître d'ouvrage, environ 30 minutes. Si j'affecte un tiers des coûts à un tiers de ce
536 total, tout en raisonnant sur 30 ans, cela donne 95 euros par voyageur gagnant une demi-heure. Cela donne une
537 valeur du temps à 200 euros de l'heure par voyageur. Comme je vous le disais au début de mon exposé, lorsque
538 nous regardons ce que la plupart des gens sont prêts à payer pour gagner du temps, nous sommes dans les 20 euros
539 de l'heure environ. 200 euros de l'heure est donc très cher même s'il conviendrait, peut-être, de réduire ce montant du
540 fait que quelques effets divers ne soient pas pris en compte. En résumé, nous voyons que le scénario A est assez
541 cher. Bien sûr, il faudrait analyser une variante moins chère et regardez ce que cela donne. Il y aurait peut-être moins
542 de fonctionnalités, mais cette variante coûterait peut-être moins cher. Il faudrait, bien sûr, regarder cela.

543 Voilà mes premières impressions et une première conclusion. Le premier enseignement et la première suggestion
544 sont de s'assurer que la voie et les ouvrages d'art ont une politique de renouvellement cohérente sur le long terme. Il
545 convient de regarder et de faire la lumière sur tout cela. Je crois qu'il y a eu un débat sur la question. Le débat devrait
546 être nourri par une meilleure connaissance de l'état actuel des choses.

547 Le bilan de l'hypothèse voyageur semble être négatif dans tous les cas, dans tous les scénarios, que nous soyons
548 dans les scénarios prudent, prospectif ou central. Cela varie un peu, mais finalement assez peu, car le nombre de
549 voyageurs varie légèrement, mais pas massivement.

550 Le bilan socio-économique de la partie fret et électrification est légèrement positif dans le scénario « central », mais
551 assez négatif dans le scénario « prudent » ; il est très positif dans le scénario « prospectif ». J'ai indiqué cette formule
552 de la valeur négative de ce bilan socio-économique pour la partie fret et électrification. L'échec n'est pas garanti. C'est
553 déjà cela ; c'est quelque chose d'assez positif. Cela aurait pu, effectivement, être encore pire. Au travers d'un certain
554 nombre de fonctionnalités, il y a la possibilité que cette fonctionnalité apporte quelque chose à la hauteur des enjeux
555 des dépenses et donc, d'une certaine façon, cela est déjà quelque chose. Vous voyez, nous ne pouvons pas dire de

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

556 choses extrêmement précises. Il y a toujours des incertitudes, mais j'espère vous avoir donné quelques éléments
557 d'éclairage sur tout cela. Je suis à votre disposition si vous avez des questions.

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

559 Merci beaucoup. Nous allons ouvrir le débat avec la salle. Bien évidemment, vous pouvez poser tous types de
560 questions concernant tous les aspects du projet, même sur la partie raccordement, halte et sur les différents
561 aménagements. Y a-t-il des questions dans la salle, des remarques, des interrogations ou des questions de
562 compréhension ? Oui.

563 Cette réunion, comme toutes les réunions, est enregistrée. Cela signifie qu'une personne, ensuite, va écouter et
564 rédiger le verbatim afin que vous puissiez le télécharger sur Internet. Or, les personnes qui écoutent, particulièrement
565 si vous reprenez souvent la parole et que vous répétez de façon très rapide votre nom, ne savent pas qui a parlé. À
566 chaque fois que vous prenez la parole, je vous demande donc de vous présenter de manière claire. Tenez bien le
567 micro devant votre bouche. De cette façon, tout ce que vous direz sera tracé ; vous pourrez le retrouver dans le
568 verbatim. Merci.

569 **Éric LOMBARD**

570 Bonsoir. J'habite à Mellecey près de Chalon. Je voudrais réagir à l'intervention de Monsieur Sauvant. Je voudrais lui
571 demander s'il a pris en compte, pour le trafic voyageur, l'avenir et ce qui allait se passer dans dix ans. J'ai entendu
572 que la voie et les trains ne circuleront pas avant dix ans. A-t-il pris en compte, dans dix ans, l'essor et l'envol des
573 voitures autonomes, des *Google cars* qui permettront d'emmener des voyageurs à la gare TGV, dans des voitures
574 électriques comme le train, dans des voitures autonomes comme le train, dans des voitures non polluantes comme le
575 train et dans des voitures sûres comme le train ?

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

577 Merci beaucoup.

578 **Monsieur Alain SAUVANT, professeur d'économie des transports à l'École nationale des ponts et chaussées**

579 Merci pour cette question tout à fait intéressante. Vous savez qu'il y a des développements, actuellement, en matière
580 de recherche et de développement sur l'autonomisation des véhicules. Ce sont des véhicules avec beaucoup
581 d'assistance à la conduite, dans un premier temps, par le biais des *advanced drivers assistance systems (ADAS)*. Ces
582 derniers permettent d'éviter des accidents et de vous aider, de plus en plus, à la conduite. Cela commence par le
583 régulateur de vitesse ; il y a également un système pour se garer dans la bonne file. Il n'est pas impossible que sur
584 certains segments, effectivement, nous allions vers une conduite autonome, pour commencer dans des éléments
585 balisés. Des expériences sont menées actuellement à Lyon Confluence et à proximité de la Gare d'Austerlitz, à Paris,
586 afin de circuler avec des navettes autonomes. Ce sont effectivement des choses qui peuvent se déployer dans les dix
587 ans à venir. L'électrification des véhicules avance. Elle représente, pour le moment, moins de 1 % des véhicules
588 vendus, mais il est vrai que le prix des batteries baisse. En Norvège, je crois qu'environ 20 % des véhicules neufs
589 sont des véhicules électriques. Le gouvernement norvégien a une politique très dynamique en la matière.

590 Tout ça est effectivement la description des hypothèses de référence. À ce stade, le corpus d'hypothèses de
591 référence, sur lequel j'ai le sentiment que le maître d'ouvrage s'est appuyé, est les fiches prévues par le ministère
592 pour le cadrage des projets. Il est vrai que ces fiches sont révisées périodiquement. Une veille est maintenue pour voir
593 ce qui se passe. À cinq ans, il ne se passera probablement pas grand-chose ; sur des durées plus longues, il peut se
594 passer des choses. En même temps, je pense que le TGV Lyon, à deux heures de Paris, par exemple, reste très
595 avantageux même dans des scénarios de véhicules autonomes. L'idée d'une navette autonome est peut-être une
596 idée à creuser pour la liaison entre les deux gares, la gare TGV et la gare TER. Il faudrait l'évaluer. Je n'ai pas
597 d'opinion sur le sujet. Cela pourrait peut-être faciliter la connexion entre ces deux gares, en attendant le projet, s'il est
598 réalisé, par exemple.

599 **Éric LOMBARD**

600 Je prends bien l'exemple de quelqu'un qui habite dans le fin fond du Morvan et qui n'est pas localisé au bord de la
601 ligne TER. Il va donc déjà se rendre à la gare TER en voiture et ensuite prendre le TER pour aller à la gare TGV.
602 Dans dix ans, il pourra pianoter sur son smartphone et faire venir une *Google car* devant chez lui qui l'amènera
603 directement à la gare TGV, de manière propre et sûre.

604 **Monsieur Alain SAUVANT, professeur d'économie des transports à l'école nationale des ponts et chaussées**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

605 En même temps, les contraintes environnementales, qui peuvent peser sur les voitures, peuvent être un peu plus
606 fortes à l'avenir ce qui peut favoriser le train. Il y a donc des éléments positifs et des éléments négatifs sur l'impact du
607 projet.

608 **Iliaria CASILLO, présidente de la CPDP**

609 Merci beaucoup.

610 **Jean-Pierre TEHNET**

611 Bonjour. J'habite à côté de Dijon. La première question s'adresse à Madame la Présidente. Je voudrais savoir si, dans
612 le cadre de l'électrification des voies ferrées entre Amiens et Rang-du-Fliers et entre Gretz et Troyes, un tel débat a
613 été organisé. Si oui cela est parfait, sinon cela est regrettable.

614 Ma deuxième question s'adressera au maître d'ouvrage. J'ai lu, dans le dossier, que les transports routiers sont
615 responsables d'un pourcentage important des gaz à effet de serre. La Loi de transposition énergétique impose une
616 baisse de 40 %. Page 49, du dossier, vous avez noté que le projet permettait d'économiser 6,7 millions de kilomètres
617 de circulation poids lourds. Je souhaiterais savoir de quelle façon vous avez fait le calcul. Si, par chance, l'écotaxe
618 avait existé, quelle aurait été l'incidence ? Derrière ma question se pose tout le problème de l'écotaxe.

619 **Iliaria CASILLO, présidente de la CPDP**

620 Merci beaucoup. Nous pouvons déjà commencer à répondre. Sur les autres concertations concernant l'électrification,
621 le CNDP a des domaines de compétences prévus par la loi. Ils sont très spécifiques. Pour ce projet, par exemple,
622 nous sommes compétents sur la ligne nouvelle. S'il n'y avait pas cet aspect, par exemple, cela ne serait pas entré
623 dans le cadre d'un débat public. Il y a donc des infrastructures et des aménagements précis, listés par la loi, sur
624 lesquels la CNDP est compétente ou non à mener un débat public. Il faut savoir que lorsqu'il y a une saisine de la
625 CNDP, elle peut décider de mener un débat public, mais elle peut également décider de mener d'autres types de
626 concertations. Dans ce cas, en place d'une commission particulière, nous allons nommer un garant et non pas une
627 commission particulière. Sur le cas que vous évoquez, à ma connaissance, cela ne pouvait pas être un débat public
628 parce que cela n'entrait pas dans les domaines de compétences ; il y a peut-être eu des processus de concertation ;
629 cela ne fut peut-être pas sous l'égide de la CNDP. Voilà me concernant.

630 **Arnaud CHI, cabinet Systra**

631 Je vais prendre la parole pour le maître d'ouvrage. Nous avons réalisé l'étude des trafics et l'étude socio-économique.
632 Pour répondre à la question concernant le nombre de kilomètres de poids lourds reportés, nous avons mis en place
633 des modèles de précision. Nous avons comparé le coût des itinéraires par l'Île-de-France et par la VFCEA, donc les
634 coûts en temps et distance. Cela nous a permis d'estimer le nombre de trains qui pourrait se reporter de l'Île-de-
635 France sur la VFCEA. Dans ce report d'itinéraire, il n'y a pas de circulations de poids lourds économisés puisque nous
636 changeons juste d'itinéraire. Nous avons également comparé, sur de grandes relations, de région à région,
637 l'amélioration que la VFCEA pouvait apporter en termes d'itinéraire ferroviaire, globalement. Nous avons des relations
638 ou, finalement, comme le disait Monsieur SAUVANT, la VFCEA permet des trajets plus courts. Dans ce cas, nous
639 avons une offre ferroviaire améliorée ; dans une logique d'offre et de demande, le prix du transport des marchandises
640 par le train va diminuer et nous aurons des personnes qui consommeront plus de transport ferroviaire. Nous estimons
641 cette croissance de la demande ferroviaire. Cette croissance est, quelque part, imputable à un report modal ; les gens
642 qui utilisaient, auparavant, le camion vont choisir le transport par train. Cette évaluation est assez complexe puisque
643 nous sommes obligés d'analyser tous les trajets possibles. Nous regardons alors si la VFCEA peut améliorer quelque
644 chose. Nous arrivons à un chiffre relativement modeste pour le dossier puisque sur les 15 trains de fret que nous
645 pouvons estimer sur la journée, sur la VFCEA, seul un ou deux seraient du train issu du transport routier, à la base.

646 Concernant la question sur l'écotaxe, il convient de prendre cette dernière en référence. Elle est indépendante de la
647 VFCEA. Si nous prenons en compte l'écotaxe, cela crée un environnement favorable au fret, en général, en France ;
648 de ce fait, cela augmente l'effet du report modal. Cela ne peut pas être imputable directement à la VFCEA ; cela va
649 juste entrer dans les scénarios présentés, plus ou moins favorables sur le fret. Effectivement, si nous avons de fortes
650 contraintes sur le transport de marchandises, par le biais de taxes, nous entrons dans le cadre du scénario prospectif.
651 Dans ce cas, clairement, l'intérêt de la VFCEA est décuplé. Nous l'avons pris en compte dans les scénarios. Cela
652 peut, effectivement, influencer fortement sur les résultats.

653 **Iliaria 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

654 Merci beaucoup. D'autres questions ? Je rappelle que si quelqu'un n'a pas bien compris certains aspects du projet,
655 nous pouvons interroger le maître d'ouvrage. Je vois qu'une main se lève au fond de la salle. N'oubliez pas de vous
656 présenter, s'il vous plaît.

657 **Christian PEETERS habitant d'Écuise**

658 Ma question s'adresse au maître d'ouvrage. Vous avez montré une slide relative à la sensibilité environnementale. Je
659 crois qu'il s'agit de la slide 17. Les quatre bulles indiquent des zones de sensibilités différentes, le long du trajet entre
660 Nevers et Chagny. J'aurais voulu comprendre quel est le sens des couleurs donné aux différentes zones. Une zone
661 est grisée ; l'autre est en marron. Que signifient ces couleurs en termes de sensibilité ?

662 **Arnaud CHI, cabinet Systra**

663 Il n'y a pas de signification particulière. Il s'agit simplement de les identifier sur l'illustration. Cela correspond au
664 périmètre géographique traversé par la voie ferrée. Le secteur vallée de la Loire est de couleur bleue. Nous aurions
665 très bien pu griser ce secteur. Encore une fois, il s'agit simplement de différencier les zones sur l'illustration.

666 **Christian PEETERS habitant d'Écuise**

667 Je ne comprends toujours pas. Si nous faisons figurer cinq zones différentes sur le long du trajet, c'est qu'il y a une
668 raison et je n'en comprends pas la raison.

669 **Arnaud CHI, cabinet Systra**

670 Cinq grands ensembles géographiques ont été identifiés parce que les sensibilités environnementales ne sont pas
671 tout à fait les mêmes sur le secteur de la vallée de la Loire que sur le secteur du Morvan, de la montagne Autunoise
672 ou bien sur le secteur de la vallée de la Dheune.

673 **Christian PEETERS habitant d'Écuise**

674 Cela pourrait-il signifier que les impacts environnementaux et humains sont très différents entre les cinq segments ?

675 **Arnaud CHI, cabinet Systra**

676 Je ne dirais pas « très différents », mais il y a des différences. Si nous citons le cas de la vallée de la Loire, bien sûr
677 que la ligne longe la vallée de la Loire. Il y a donc des enjeux qui se rapportent au périmètre du cours d'eau. Je ne
678 parlerai pas d'impact parce que nous n'avons pas encore réalisé d'étude d'impact. Sur le secteur du massif du
679 Morvan, lorsque nous connaissons un peu la ligne, cette ligne est très sinueuse ; elle traverse fréquemment des petits
680 cours d'eau. Autant nous sommes sur le périmètre d'une grande vallée concernant la vallée de la Loire, autant nous
681 sommes, pour le secteur du massif du Morvan, sur un secteur où il y a une multitude de petits cours d'eau qu'il faut
682 prendre en compte avec des sensibilités un peu différentes que cela peut l'être, sur d'autres secteurs. Le travail a
683 porté sur la volonté de pré identifier les différents périmètres.

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

685 Juste peut-être une précision par rapport à ce que vous dites. Je trouve que le terme de sensibilité environnementale
686 n'est pas forcément clair, car parfois nous l'appliquons au territoire et, parfois, nous l'appliquons au projet. Il est peut-
687 être plus juste de dire, lorsque Monsieur MAZZUCHELLI parle de sensibilité environnementale, de parler d'un
688 diagnostic environnemental. Effectivement, les milieux ne sont pas les mêmes entre le Morvan et la vallée de la Loire.
689 Sur cette slide, il n'est pas du tout question des impacts. Ils sont mentionnés plus tard, sur une autre slide. En
690 l'occurrence, les couleurs ne marquent que les entités géographiques. Je pense que le terme de sensibilité
691 environnementale crée de la confusion. Vous pouvez penser qu'il s'agit de la sensibilité relative aux riverains ou aux
692 milieux.

693 **Christian PEETERS habitant d'Écuise**

694 À tous points de vue. À partir du moment où nous ne savons pas quels sont les critères utilisés, nous avons un peu de
695 difficultés à comprendre le sens de la slide.

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

697 Ils ont réalisé une partition sur la géographie physique et non pas administrative pour identifier les zones
698 géographiques.

699 **Christian PEETERS habitant d'Écuise**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

700 Cela ne répond pas vraiment à ma question, mais ce n'est pas grave. Merci.

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

702 Voulez-vous préciser à nouveau votre question pour être sûr que nous l'avons bien comprise ? Peut-être l'avons-nous
703 mal comprise.

704 **Christian PEETERS habitant d'Écuise**

705 Je ne vais pas mobiliser le temps de toute l'assemblée sur cette question.

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

707 Ne vous inquiétez pas. Vous pouvez également revenir vers nous, en aparté.

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

709 Monsieur, peut-être avez-vous déjà récupéré le dossier du maître d'ouvrage puisque vous êtes allés à la visite
710 d'Écuisses. Effectivement, un certain nombre d'éléments précise, d'une manière plus évidente, les impacts possibles
711 dans le dossier du maître d'ouvrage. Peut-être, pouvez-vous passer quelques diapositives, Monsieur
712 MAZZUCHELLI, sur les enjeux par rapport à l'humain afin d'illustrer le fait que cette diapositive ne réponde pas à
713 cette question, mais que vous avez effectivement des diapositives répondant un peu à la question posée, à savoir
714 identifier, par secteur géographique, les enjeux humains et les enjeux en termes de milieux naturels.

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

716 Il y a une cartographie sur la vallée de la Loire, sur les périmètres vallée de la Loire et massif du Morvan. Les
717 différents enjeux sont identifiés par rapport au projet. Pour nous repérer, nous sommes sur la zone entre Cercy-la-
718 Tour et Étang-sur-Aroux. Nous avons regardé quels étaient les enjeux et s'il y avait des zones habitées, donc des
719 zones urbaines. La priorité, sur les zones habitées, était la problématique liée au bruit. Nous avons regardé s'il y avait,
720 sur ce secteur, une interception du projet avec un périmètre de protection architecturale. Nous avons tracé, sur cette
721 cartographie, différents enjeux de manière à pouvoir éclairer le public sur la problématique environnementale autour
722 du projet. En synthèse, nous rappelons les principaux enjeux par rapport aux aménagements envisagés. Aujourd'hui,
723 nous sommes sur un premier diagnostic sur la base de recherches bibliographiques et d'un état des lieux de niveau
724 préliminaire. Comme je le disais précédemment, dans la présentation, si le projet se poursuit, un travail conséquent
725 sera à mener de diagnostic environnemental et d'état des lieux plus précis autour du projet de manière à pouvoir
726 définir et présenter les différents impacts du projet par rapport à tous ces milieux, à la fois le milieu humain, le milieu
727 naturel et les milieux transverses tels que le monde agricole.

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

729 Merci beaucoup.

730 **Christian PEETERS habitant d'Écuise**

731 Merci. Juste une petite conclusion de ma part. Cela veut donc dire que si ces impacts n'ont pas été mesurés
732 aujourd'hui ou n'ont pas été évalués aujourd'hui, soit ils sont pris en charge sous la forme de ce que nous appelons
733 *contingency*, c'est-à-dire un coût éventuel inconnu ou soit, ils ne sont pas intégrés dans les chiffres présentés pour
734 évaluer l'investissement nécessaire sur le parcours.

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

736 Vous avez raison, les impacts ne sont pas connus puisque nous n'avons pas encore fait l'état des lieux précis et nous
737 n'avons pas élaboré l'étude d'impacts. C'est au moment où nous élaborerons les études d'impact que nous les
738 connaissons de façon précise. Effectivement, dans les études préliminaires, un montant est provisionné, mais il va
739 falloir l'affiner au même titre que pour les passages à niveau et les ouvrages. Une évaluation est faite, mais au fur et à
740 mesure que le projet va être approfondi, les estimations vont également être affinées.

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

742 J'essaie de respecter la levée des mains.

743 **Pierre CORNELOUP, maire honoraire de Montchanin**



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

744 Je me permets de faire un petit rappel de ce qui s'était passé. Cette réunion me rappelle celle à laquelle j'ai participé,
745 en 1972, à Cluny, lorsqu'on nous a présenté le premier projet de la ligne LGV Paris – Lyon. À cette époque, nous
746 avions demandé, au niveau de la communauté européenne, à ce qu'il y ait un arrêt sur ce territoire. Nous avions
747 souhaité, en même temps, que cette connexion puisse se faire avec la ligne TER. Nous n'avons pas été suivis
748 puisque la gare a été implantée à quelques centaines de mètres de la ligne Chagny – Montchanin. Ensuite, cette
749 même gare a rencontré un problème de solidité de son ouvrage puisqu'elle a dû faire face à des problèmes
750 d'effondrement ; il a fallu, à nouveau, reconstruire cette gare. À cette époque, les syndicats, la SNCF, les usagers et
751 les élus de la région avaient souhaité que la SNCF réfléchisse à nouveau au déplacement de cette gare pour la
752 mettre en connexion sur la ligne Chagny – Montchanin. Nous n'avons, à nouveau, pas été suivis. La gare a donc été
753 reconstruite au même endroit. Aujourd'hui, vous investissez beaucoup sur le stationnement pour réaccueillir un
754 nombre important de véhicules sur la gare TGV. Je me demande, aujourd'hui, quel est notre intérêt de réaliser un
755 branchement avec la gare de la communauté et la ligne TER puisque nous avons 100 000 habitants sur cette
756 circonscription de la communauté urbaine. 80 % des usagers de la communauté urbaine utilisent notre gare TGV. Ces
757 personnes viennent en voiture ; elles se déplacent. Nous venons d'aménager un parking important pour accueillir tous
758 ces gens qui arrivent. Je ne vois pas la nécessité de cette connexion qui, pour moi, n'a pas d'intérêt d'utilisation
759 puisque vous n'empêchez pas les gens de venir à Montchanin, en voiture, prendre leur train TGV. Nous avons une
760 chance, pour le fret, d'avoir une ligne électrifiée. C'est un atout important de développement pour tout le secteur
761 traversé par cette voie ferrée. Si je compare avec la ligne du nord de l'Europe, avec le Rhin et le Danube, ligne de fret
762 importante, je souhaite que nous développions le fret de l'Atlantique jusqu'à l'Europe centrale en passant par chez
763 nous. Je crois que ce serait un atout de développement important sur le plan économique. Dans le même temps, nous
764 protégerons l'écologie puisqu'il y aura moins de camions sur les routes et davantage de camions sur les trains. Nous
765 souhaiterions voir avancer ce projet ; je pense que les investissements très importants qui nous ont été présentés ne
766 sont pas compatibles avec un service qui, à mon avis, sera réduit pour une connexion.

767 **Iliaria CASILLO, présidente de la CPDP**

768 Merci de nous avoir donné votre avis sur cette question des priorités.

769 **Sébastien MARTIN, premier vice-président du conseil départemental et président de l'agglomération du Grand**
770 **Chalon**

771 Dans un souci de clarté des débats, je pense qu'il serait bon que les investissements présentés et les millions d'euros
772 dont nous parlons puissent être mis en relation avec d'autres types d'investissements ferroviaires pour que nous ne
773 parlions pas de 250, 300, 500 millions d'euros un peu de manière hors-sol. Il serait bon, pour la bonne compréhension
774 du public, que nous ayons quelques référentiels parce que ces sommes veulent à la fois tout dire et ne rien dire au
775 regard de l'ampleur des investissements que peut faire la SNCF à travers la France et les budgets que vous
776 consacrez à des projets ferroviaires. Sinon, nous pouvons tout de suite considérer que cela est énorme. Or, au regard
777 d'un certain nombre d'autres projets, cela n'est pas forcément le cas. Dans tous les cas, ce sont des sommes
778 considérables. Je pense qu'il est nécessaire d'apporter de la clarté sur ce point.

779 Par ailleurs, en tant que vice-président du département de Saône-et-Loire, il est évident que, sur le principe, un
780 département comme le nôtre ne peut pas être opposé à un projet comme celui-ci, l'électrification d'une ligne
781 voyageurs, de proposer le transfert de trafic routier vers la voie ferrée. Nous n'avons pas de position sur ce sujet
782 même si les évolutions législatives font, aujourd'hui, que le transport ferroviaire ne relève plus de la compétence du
783 département, mais relève de celle de la région. En termes d'aménagement du territoire, cela est un enjeu pour nous.

784 Enfin, nous sommes des élus locaux. Beaucoup de maires sont présents ici ainsi que des conseillers
785 départementaux, des présidents d'agglomération. J'entends bien évidemment la position de la SNCF pour qui l'enjeu
786 est national du report d'un certain nombre de trafics et du désengorgement de la région parisienne au travers de ce
787 projet. Ici, nous sommes élus départementaux ou municipaux ; nous devons également prioriser nos interventions et
788 voir quels sont les enjeux prioritaires pour nos territoires. Il me semble, là aussi je prends ma casquette de président
789 du Grand Chalon, que l'enjeu prioritaire pour nous, parce que monsieur se positionnait dans dix ans ou dans vingt
790 ans, est de conforter la gare TGV du Creusot-Montceau TGV. Certes, elle se nomme Creusot-Montceau TGV, mais,
791 en réalité, elle est la gare TGV de tout l'ouest de la Saône-et-Loire et de tout le nord Saône-et-Loire. N'oublions
792 jamais, Mesdames et Messieurs, que nous sommes dans un département où il est assez rare, d'ailleurs, d'avoir deux
793 gares TGV voyageur. Parfois, la SNCF est amenée à faire des choix par rapport à la fréquentation d'un certain
794 nombre de gares. Notre responsabilité est de tout faire pour conforter ces équipements qui participent certes, sans
795 doute, à la dynamique économique du bassin du Creusot-Montceau, mais je peux également le dire en tant que
796 président de l'agglomération de Chalon, la gare du Creusot TGV est aussi un élément essentiel pour la dynamique



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

797 économique de de la première agglomération de Saône-et-Loire qui est l'agglomération du Grand Chalon ; elle
798 participe aussi à la dynamique économique de l'Autunois et de tous les bassins de vie de la Saône-et-Loire.

799 Parmi les choses présentées et proposées, j'adhère à la proposition faite par la communauté. C'est projet, à mon
800 sens, réaliste en termes d'enjeux financiers puisque ce qui est proposé, en termes de raccordement TER, tourne
801 autour de 140 millions d'euros ; je vous rappelle que les chiffres qui nous ont été présentés s'élèvent à environ 250
802 millions d'euros, par schéma, pour le fret et la même somme pour les voyageurs. La proposition de la communauté se
803 base sur une somme beaucoup moins importante. J'y vois un intérêt ; cela va amener du flux voyageur sur cette gare
804 avec une correspondance pratique à la gare du Creusot TGV et avec des TER qui partent de Chalon, de Beaune, de
805 l'autre côté de la communauté urbaine et qui emmènent des voyageurs sur la gare du Creusot TGV en 30 minutes
806 environ. Cela vous incite considérablement, en tant qu'habitant de Chalon-sur-Saône, à vous rendre à la gare de
807 Chalon et à prendre un train ; 30 minutes plus tard, vous êtes à la gare du Creusot TGV et 1 heure 20 plus tard, vous
808 êtes arrivés à Paris. Aujourd'hui, vous devez prendre la voiture soit 25 minutes de voiture et 10 minutes
809 supplémentaires pour trouver une place sur le parking et 10 bonnes minutes supplémentaires de battement en cas
810 d'incident sur la RCEA. Au final, cela fait 45 à 50 minutes alors que vous pouvez y être, en train, en 30 minutes. Je
811 vois donc un intérêt à ce projet de raccordement TER direct entre la ligne TER, grâce à son électrification, et la gare
812 du Creusot TGV. Je crois que nous devons pousser cette piste.

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

814 Merci. Je pense que monsieur se référerait à l'alternative proposée par la CUCM que je vous ai montrée précédemment
815 et qui a été débattue lors d'un atelier au Creusot et pour lequel, je vous disais que les documents étaient sur le site.
816 J'essaie de respecter la prise de parole.

817 **Annick BERNARDIN-PASQUIER, France Nature Environnement Bourgogne**

818 Je voulais faire un commentaire sur l'environnement, mais, suite à l'intervention dernière, je voudrais faire remarquer
819 que je prends suffisamment le train et le TER, en particulier. S'il y a quelque chose qui peut être amélioré, c'est la
820 ponctualité des trains. Nous prenons des précautions, lorsque nous prenons le train et le TER, en fonction des retards
821 que nous observons régulièrement sur la ligne. Une demi-heure n'est que du théorique. Nous devons prendre nos
822 précautions. Si la correspondance à Dijon était respectée, je pense que nous pourrions faire un Chalon – Paris dans
823 un temps raisonnable.

824 Au niveau environnemental, je voulais faire remarquer qu'un expert nous a fait une présentation sur les coûts.
825 Malheureusement, les coûts environnementaux n'apparaissent pas. Aujourd'hui, les coûts environnementaux ne sont
826 pas introduits dans l'économie, dans l'analyse socio-économique, indépendamment des effets de serre. Le bilan
827 présenté laisse complètement de côté l'aspect environnemental, c'est-à-dire tout ce qui va être appliqué au niveau de
828 l'eau ; nous l'avons vu, il y a des paysages magnifiques. Ce sont des problèmes qui seront traités secondairement,
829 mais qui n'apparaissent pas en termes de coûts ; or, l'eau a un coût.

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

831 Merci beaucoup. Je ne sais pas si quelqu'un voudra détailler une réponse sur les aspects environnementaux, à savoir
832 quels aspects environnementaux sont exactement pris en compte par les études ; quelques aspects sont pris en
833 compte, mais tous ne le sont pas. Cela mérite peut-être une réponse. Je vais prendre encore des questions et je vous
834 laisserai répondre, Monsieur SAUVANT.

835 **David MARTI, président de la communauté urbaine et maire du Creusot**

836 Je voudrais, dans un premier temps, rebondir sur ce qu'a dit Monsieur CORNELOUP qui a, finalement, bien posé le
837 problème, à savoir le fret et les voyageurs. La remarque est de dire, après tout, que le développement du territoire doit
838 d'abord passer par le fret ; c'est ce qui nous intéresse ; dans tous les cas, c'est ce qui vous intéresse. Nous pouvons
839 avoir une logique différente. Je veux insister sur ce point. Bien entendu, il ne faut pas négliger le fret parce que c'est
840 important. Cela dit, en termes de développement du territoire, je pense que nous sommes ici sur un territoire qui a
841 démontré, depuis des années, que le transport de voyageurs est un facteur de développement. Que serait la
842 communauté urbaine ou d'autres territoires comme le Grand Chalon et d'autres si le TGV n'était pas là ? Le TGV est
843 bien, d'abord, un transport de voyageurs et non un transport de marchandises. Je pense que nous pouvons avoir une
844 vue un peu différente. Je reste persuadé que le facteur de développement, aujourd'hui, passe plus par la mobilité des
845 voyageurs sur les territoires comme les nôtres que par le transport de fret, même si, encore une fois, il ne faut pas le
846 négliger.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

847 Ceci a poussé la communauté urbaine à mener une étude que nous vous avons transmise et que vous avez
848 présentée pour démontrer qu'il y avait une hypothèse C à ce qui a été présenté, aujourd'hui, par la SNCF qui a fait un
849 bon travail, du reste. Nous avons, nous aussi, essayé de contribuer à la VFCEA d'une manière un peu différente. Je
850 trouve, d'ailleurs, dommage que nous ne puissions pas présenter l'hypothèse C, à chaque réunion, alors que les deux
851 autres sont présentées même si, bien entendu, je rebondis sur les propos de Monsieur MAZZUCHELLI qui dit
852 toujours qu'il n'y a qu'un seul projet VFCEA. Je ne dis pas le contraire, sauf que dans le projet VFCEA, deux
853 hypothèses sont présentées alors que, depuis quelque temps, il y en a trois avec l'hypothèse C. Malheureusement,
854 nous ne parlons pas assez de cette dernière hypothèse.

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

856 Vous pouvez profiter de cette prise de parole pour donner quelques éléments supplémentaires, si vous le souhaitez.
857 Cela est fait pour. Si vous voulez préciser les choses, surtout n'hésitez pas.

858 **David MARTI, président de la communauté urbaine et maire du Creusot**

859 Je vais juste en dire quelques mots ; je ne vais pas entrer dans les détails techniques. Lorsque Monsieur fait ses
860 études sur les deux hypothèses, A et B, j'aurais également souhaité qu'il la fasse sur l'hypothèse C. Cela manque
861 énormément dans ce débat. Cette hypothèse, le maire de Montchanin l'a dit précédemment en introduction, le
862 président du Grand Chalon également, dit que cette solution permet, sous l'angle voyageur, de gagner du temps.
863 Lorsque nous disons gagner du temps, ce n'est pas simplement pour les voyageurs de la communauté du territoire,
864 mais c'est aussi pour d'autres territoires et pour une bonne partie de la région. Cela est vrai pour Paray, le Grand
865 Chalon, Autun et la Nièvre. Le gain de temps est conséquent. Les minutes et le gain de temps sont clairement définis
866 dans le projet apporté.

867 Deuxième élément. En matière, y compris d'environnement, nous parlons beaucoup d'environnement dans ces
868 réunions, des études d'impact et de la préservation ; je pense que le gain peut être considérable dans la mesure où
869 nous éviterons que de nombreuses personnes prennent leur voiture pour se déplacer. En termes socio-économiques,
870 la démonstration est faite, dans l'étude, que le bilan est positif. Nous sommes donc sur une hypothèse qui réunit, me
871 semble-t-il, des éléments qui doivent être pris en considération, hormis, comme les hypothèses A et B, l'étude
872 d'impact précise, que l'étude n'a pas démontrée, mais qui pourra être démontrée par la suite. C'est également ce que
873 nous avons dit précédemment. Je pense qu'il faut, au-delà des chiffres présentés, aussi mesurer l'impact en termes
874 de développement de nos territoires avec un projet comme le projet de la VFCEA. Cela est déterminant comme cela
875 l'a été avec l'arrivée du TGV. Nous devons faire l'analyse, me semble-t-il, sous cet angle et nous ne devons pas la
876 faire seulement sous un angle financier pur ou sous un angle d'étude d'impact ou simplement sous un angle transport
877 de fret. Voilà ce que je tenais à préciser. Je n'en rajoute pas plus parce que d'autres ont déjà dit des éléments
878 importants par rapport à cette hypothèse. Merci.

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

880 Merci à vous. Nous voulions vous projeter à nouveau la slide concernant l'alternative citée par Monsieur MARTI. Je ne
881 sais pas si la régie l'a retrouvée.

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

883 Monsieur MARTI, je ne suis pas sûre que tout le monde, dans la salle, connaisse bien votre projet. Nous vous
884 présentons, ici, la variante. Pourriez-vous, en quelques mots, dire quelles sont les principales différences entre votre
885 projet et les variantes proposées par la SNCF Réseau. Nous le voyons sur le schéma, mais vous pourriez le préciser
886 un peu plus. Globalement, par rapport au projet VFCEA, soit électrification, gare de connexion et raccordements,
887 quelles sont les fonctionnalités que cette variante, que vous proposez, remplit et quelles sont les fonctionnalités
888 qu'elle ne remplirait pas ? Cela permettrait de clarifier les choses pour tous.

889

890 **David MARTI, président de la communauté urbaine et maire du Creusot**

891 Très rapidement parce que je ne suis pas un technicien. L'hypothèse C ne retient pas l'électrification de l'ensemble de
892 la ligne. Nous sommes sur une électrification partielle, Chagny – Montchanin. L'élément important est que nous
893 sommes sur une gare d'interconnexion passante. Cet élément est important par rapport à la gare en impasse qui, elle,
894 ne permet pas la même fonctionnalité. Nous voyons, également, que le tracé est différent. Il y a une alternative au
895 tracé puisque, dans les hypothèses A et B, vous avez un tracé long et un tracé court. En l'occurrence, nous avons un

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

896 tracé différent avec, dans certains passages, les nombres de voies qui sont également différents. Madame, si vous
897 pouvez le montrer, ce serait parfait.

898 **David MARTI, président de la communauté urbaine et maire du Creusot**

899 Je ne sais plus où j'en étais. La gare passante. Montrez-moi la gare passante. Le tracé est différent. Nous voyons
900 bien la halte et sa situation. Il y a également une différence au niveau des voies. Dans les autres hypothèses, il y a
901 une sorte de nœud où il y a quatre voies ; dans cette hypothèse, nous ne sommes pas sur le même tracé, nous avons
902 plutôt deux voies que quatre, à un certain moment. L'interconnexion est mise en avant avec une gare passante et non
903 pas une halte.

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

905 Vous dissociez la fonctionnalité circulation des TGV et la fonctionnalité circulation des TER.

906 **David MARTI, président de la communauté urbaine et maire du Creusot**

907 Absolument. Cela est complètement dissocié.

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

909 Le coût de ce raccordement, de cette fonctionnalité était de... ?

910 **David MARTI, président de la communauté urbaine et maire du Creusot**

911 120 millions d'euros.

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

913 Sans le raccordement TGV, bien entendu.

914 **David MARTI, président de la communauté urbaine et maire du Creusot**

915 En effet. Nous avons les chiffres et les tableaux.

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

917 Toutes ces informations sont sur le site Internet. Merci beaucoup.

918 **André COLIN, représentant du comité régional CGT de Bourgogne de de Franche-Comté**

919 Nous voulions simplement vous faire part de nos travaux. Nous avons réalisé plusieurs groupes de travail avec la
920 CGT sur cette question. Je rappelle simplement que la CGT est adhérente à l'association VFCEA. Nous soutenons le
921 projet VFCEA et sa réalisation. Nous constatons les retards considérables pris sur les infrastructures et les
922 modernisations d'infrastructures ferroviaires. Pour être cohérent avec l'ensemble, nous souhaitons et considérons que
923 l'électrification totale des 160 kilomètres entre Nevers et Chagny, la mise au gabarit des ouvrages et l'installation du
924 système des GSM-R de communication doivent être le premier objectif de la modernisation de la VFCEA. Dans un
925 second temps, pour compléter, la priorité doit porter sur la création d'un raccordement et la création d'une halte
926 d'interconnexion TER-TGV au Creusot-Montchanin-Montceau. Pourquoi ce positionnement ? Si nous n'électrifions
927 pas en totalité les 160 kilomètres, les corridors deux et quatre ne seront jamais atteints. Nous n'atteindrons jamais les
928 objectifs de fret. En premier lieu, un des premiers objectifs était le fret. Afin d'être concrétisé, ce projet peut être
929 financé par les mécanismes d'investissement européen, si toutefois il y a encore une réactivité du gouvernement et
930 des hommes politiques, avec un appel des fonds européens.

931 Je ne répète pas tout ce qui a été dit. Globalement, nous sommes assez d'accord sur le contenu des propositions de
932 la Commission nationale des débats publics, sur la façon dont les projets ont été présentés, sur les fonctionnalités de
933 la ligne et sur les alternatives fret. Cependant, dans un premier temps, nous souhaitons l'électrification des 160
934 kilomètres inscrite dans la première hypothèse.

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

936 Merci. Je propose à Monsieur SAUVANT de répondre à la question sur les aspects environnementaux et sur la façon
937 dont ils sont intégrés dans les études socio-économiques. Je propose également au maître d'ouvrage de réagir aux
938 nombreuses remarques faites de la part des différentes prises de parole, sur l'alternative et les différentes choses qui
939 ont émergé.

940 **Monsieur Alain Sauvant, professeur d'économie des transports à l'école nationale des ponts et chaussées**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

941 Sur la question que vous aviez posée, Madame, effectivement, une partie des dommages environnementaux sera
942 prise en charge par des investissements du maître d'ouvrage. Dans le cas d'espèce, je ne sais pas s'il y en a, mais,
943 par exemple, si le bruit devient plus important, le maître d'ouvrage construira un mur antibruit. Cette dépense entrera
944 dans la dépense du projet. La problématique concerne les nuisances résiduelles au-delà de la norme. Effectivement,
945 elles ne sont pas nulles. Je suis d'accord avec vous sur le fait qu'au-delà d'une norme, il reste des nuisances. D'un
946 autre côté, il peut y avoir aussi des nuisances évitées qui ne sont pas chiffrées. Il faut regarder ce cas d'espèce, mais,
947 effectivement, il y a une internalisation par les coûts jusqu'à la norme si, bien sûr, nous supposons que le maître
948 d'ouvrage respecte la norme. J'espère que cela est le cas. Effectivement, il peut y avoir quelques dommages
949 résiduels ; cela peut, localement, être significatif. C'est quelque chose qui est, en général, présenté par les maîtres
950 d'ouvrage dans le bilan environnemental en plus du détail. Évidemment, si un certain nombre de dommages résiduels
951 n'ont pas été chiffrés et s'ils étaient inclus, par la suite, ils viendraient dégrader le réactualisé net du projet.

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

953 Je voudrais apporter quelques précisions par rapport à ce qu'a dit Alain SAUVANT. Un certain nombre de données
954 environnementales font partie du calcul socio-économique ; il s'agit notamment des émissions de CO2 ou des
955 questions portant sur le bruit. Par contre, il y en a d'autres qui ne sont absolument pas prises en compte dans le calcul
956 socio-économique. Il s'agit notamment de la biodiversité qui, elle, est inchiffrable au niveau des études socio-
957 économiques. Je crois qu'il fallait le préciser sous cette forme.

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

959 Merci beaucoup pour cette précision. Le maître d'ouvrage va réagir aux différentes prises de parole.

960 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial de SNCF Réseau pour la région Bourgogne, Franche-Comté**

961 Merci, Madame la Présidente. Bonjour à tous. Je reviens sur l'aspect environnemental. Le maître d'ouvrage respecte
962 et respectera toujours la réglementation. Aujourd'hui, au stade où en sont les études, tous les aspects n'ont pas été
963 pris en compte. Il y aura, le moment venu, une étude d'impact qui sera intégrée dans l'enquête publique. L'ensemble
964 des aspects environnementaux sera traité.

965 Le chiffre que vous avez, aujourd'hui, bien entendu, n'intègre pas tous les paramètres parce qu'il s'agit d'un chiffrage
966 au ratio estimé en phase préliminaire.

967 Messieurs les Présidents, pour les chiffres, vous avez raison. SNCF Réseau a investi environ 2,6 milliards d'euros
968 par an sur le réseau national. La branche sud LGV Rhin-Rhône représente 5 milliards d'euros. La branche est Rhin-
969 Rhône, celle qui a été réalisée sur les 130 kilomètres, représente 3 milliards d'euros. En Bourgogne Franche-Comté,
970 nous avons, en moyenne, 400 millions d'euros d'investissements par an. Au regard de l'ensemble de ces chiffres qu'il
971 convient de bien apprécier, il faut bien comprendre que le projet d'électrification, tel que le souhaite la communauté
972 urbaine, fournirait une solution alternative à la branche sud. Nous dépenserions, environ, 350 millions d'euros au lieu
973 de 5 milliards d'euros ; cela vous donne une idée de la valeur des chiffres. Tout est relatif, mais n'empêche que ces
974 560 millions d'euros restent, tout de même, un investissement relativement important.

975 J'ai entendu parler de la ponctualité. Effectivement, c'est un des problèmes majeurs. Le train trouve son sens s'il est
976 robuste, s'il nous permet d'arriver à l'heure et d'assurer nos correspondances. Nous y travaillons au quotidien,
977 indépendamment de ce projet. Sachez que la régularité moyenne sur la région Bourgogne Franche-Comté est de
978 90 %. Je pense que la dame qui s'est exprimée, précédemment, fait partie des 10 % restants. Nous nous améliorons
979 de jour en jour. Voilà ce que je voulais apporter comme éléments de réponse sur ce sujet.

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

981 Merci beaucoup. Il y a une autre prise de parole, au fond de la salle.

982 **Jean-Luc NIGAUD, adjoint au maire de Mesvres**

983 Dans la continuité de ce qui vient d'être dit sur des éléments chiffrés qui n'apparaissent pas dans l'étude, même s'ils
984 seront beaucoup moins importants que ce qui vient d'être évoqué, en l'occurrence, au niveau de Mesvres, des
985 passages à niveau et de la sécurisation des passages à niveau, un projet a été chiffré entre 3,6 millions d'euros et 5,1
986 millions d'euros. Ces éléments ne sont pas forcément négligeables. À ma connaissance, ils n'apparaissent pas dans
987 les calculs présentés.

988 La seconde chose. Monsieur MAZZUCHELLI, vous avez parlé de la montagne Autunoise. Il est dit qu'elle est le
989 territoire des eaux vives. Il ne faudrait peut-être pas oublier, cela rejoint ce que vient de dire Monsieur AMOURA et ce

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

990 que disait Madame, précédemment, que dans les études d'impact, sur cette partie du trajet, la voie ferrée traverse de
991 nombreux villages, voire des lotissements de village. À ce jour, à ma connaissance, puisque nous avons déjà eu une
992 réunion publique à Mesvres, les études d'impact, en termes de nuisances sonores, ne sont pas des études portées à
993 notre connaissance. Cela va, à mon sens, d'Étang-sur-Arroux jusqu'à Marmagne, au minimum.

994 Il y a un troisième élément sur lequel je me permets de rebondir. Je suis très attaché au territoire même si je ne suis
995 qu'un modeste élu. Il se trouve que je vais régulièrement à Strasbourg, sans être député européen. J'ai bien noté,
996 Monsieur MAZZUCHELLI, je ne sais pas si cela est une erreur de votre part ou un souci de précision, que le TGV
997 Strasbourg – Lyon ne ferait que passer par la future gare et ne s'y arrêterait pas. Nous sommes sur un certain nombre
998 d'incertitudes. Le développement des territoires par le transit des voyageurs me paraît très important, encore faut-il
999 qu'il s'arrête et encore faut-il que les habitants du territoire, dont je suis, puissent utiliser cette ligne et non pas voir
1000 uniquement passer les trains.

1001 Je terminerai par un commentaire qui n'engage que moi et certainement pas la commune de Mesvres. Je pense,
1002 effectivement, que le fret ferroviaire pourrait probablement et pourra probablement contribuer au développement du
1003 territoire. Je terminerai simplement sur une forme de boutade ; je souhaiterais que ces trains du trafic ferroviaire ne se
1004 contentent pas de traverser nos territoires, mais qu'ils puissent également les irriguer et qu'ils ne fassent pas à la
1005 mesure du LGV et du TGV Strasbourg – Lyon.

1006 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1007 Merci beaucoup.

1008 **Monsieur Abdelkrim AMOURA, Directeur territorial Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau**

1009 Merci pour votre question. Le ferroviaire est là pour contribuer au développement des territoires et non pas les
1010 traverser. Vous avez raison. L'idée n'est pas d'aller vite. L'idée est que nous puissions desservir l'ensemble des villes
1011 et de grandes villes et, à partir du nœud ferroviaire que nous pouvons construire, nous puissions également irriguer
1012 les plus petites. Sur le principe, le ferroviaire ne peut être considéré que comme un acteur majeur du développement
1013 du territoire.

1014 Vous parliez du PN (Passage à Niveau) de Mesvres. Il est sur cette ligne. Lui-même est considéré, à ce jour, comme
1015 étant un projet parallèle. Nous vous l'avons présenté avec une variation allant de 3 à 5 millions d'euros. Nous sommes
1016 en train de réfléchir à la perspective de l'intégrer dans le périmètre du projet VFCEA pour massifier et réduire les
1017 coûts. Un ouvrage réalisé seul n'est pas au même prix que s'il est massifié dans une enveloppe plus importante.

1018 Vous aviez posé une question que j'ai oubliée. Pourriez-vous la répéter ?

1019 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1020 Il s'agissait d'une question sur le train venant de Strasbourg et ne s'arrêtant pas au Creusot, pour l'instant.

1021 **Monsieur Alain Sauvant, professeur d'économie des transports à l'École nationale des ponts et chaussées**

1022 Vous savez, ce projet est prévu pour 2025-2030. Il s'agit juste d'une hypothèse. Elle vaut aujourd'hui, mais demain,
1023 elle ne vaudra rien, peut-être. Si, dans quelques années, il y a une sollicitation forte, cela changera. Ne considérez
1024 pas les réalités d'aujourd'hui comme étant figées. Les choses évoluent. C'est une hypothèse qui vaut ce qu'elle vaut.
1025 En 2025, s'il faut qu'il s'arrête, il s'arrêtera.

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

1027 En l'état actuel, le projet ne prévoit pas l'arrêt au Creusot. Dans le projet que vous présentez aujourd'hui, il n'est pas
1028 prévu que le train s'arrête au Creusot.

1029 **Monsieur Alain Sauvant, professeur d'économie des transports à l'École nationale des ponts et chaussées**

1030 C'est une hypothèse.

1031 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1032 Je pense que Monsieur Quinet voulait apporter un complément. Monsieur MAZZUCHELLI, vous voulez répondre.

1033 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1034 Je voulais aussi apporter une réponse par rapport à l'environnement et notamment aux enjeux environnementaux liés
1035 au fait que la ligne traverse un certain nombre de villages. Je me suis peut-être mal expliqué, précédemment. Nous

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1036 avons réalisé cette cartographie. Nous avons identifié, par zone géographique, notamment sur le secteur du Morvan
1037 ou de l'Autunois, tous les villages traversés. La question du bruit, par rapport aux circulations supplémentaires qui
1038 seraient apportées par le projet, sera étudiée dans l'étude d'impact. Aujourd'hui, nous n'avons pas fait l'étude
1039 d'impact. Nous n'avons pas encore listé précisément tous ces impacts ; nous ne les avons pas identifiés, mais ce
1040 travail doit être fait. De toute façon, cela est réglementaire. Il faudra que cela soit fait au cours des études prochaines
1041 si le projet se poursuit.

1042 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1043 Merci. Michel Quinet, présentez-vous.

1044 **Michel QUINET, DREAL Bourgogne-Franche Comté**

1045 Je représente l'État en région. Le projet consiste à aménager une infrastructure existante. Économiquement, cela est
1046 toujours plus facile à porter que d'être dans la création d'une infrastructure nouvelle. Ce projet est de nature à
1047 apporter de la performance à une infrastructure existante. Cette performance, dans notre conjoncture, a aussi pour
1048 but de pérenniser la voie qui traverse la région et de la pérenniser en garantissant un niveau de maintenance et de
1049 fonctionnement qui soit utile au territoire. Cela est sans doute le meilleur moyen pour que cette ligne reste et permette
1050 de faire passer des trains. Nous sommes, en France, à la veille de fermer un certain nombre de lignes.

1051 Le projet a du sens et apporte des solutions pour continuer, en France, à massifier du fret. Il apporte également des
1052 solutions pour continuer à renforcer le transport collectif par rapport au transport individuel. Les études socio-
1053 économiques valorisées, comme elles le sont, avec les références ministérielles et les valeurs tutélaires ont du sens.
1054 Cela sert à éclairer et à faire des choix. Cela sert surtout à comparer des projets, les uns par rapport aux autres, plus
1055 qu'à évaluer des valeurs absolues. Il faut replacer cela dans ce contexte plutôt que de réfléchir sur ces valeurs
1056 absolues et ces millions d'euros qui n'ont de sens que lorsque nous les situons dans les investissements, par
1057 exemple les investissements annuels que peut faire SNCF sur son réseau.

1058 Nous sommes donc bien sur un projet qui permet de continuer à massifier des transports de fret pour les mettre sur
1059 des rails, à faire du transport collectif par rapport à du transport individuel, encore faut-il que nous nous servions de
1060 cette performance améliorée de l'infrastructure pour en faire une valeur ajoutée au territoire. Il faut que l'infrastructure
1061 se modernise, mais il faut aussi que les territoires s'organisent pour en profiter pleinement, que nous soyons sur le
1062 volet voyageurs ou que nous soyons sur le volet fret. Le volet voyageur n'est pas uniquement le raccordement avec la
1063 voie grande vitesse ; c'est aussi le volet voyageur entre Nevers et Chagny ou bien entre Nantes et Dijon. Le fret, doit
1064 aussi intéresser complètement les opérateurs locaux, entre le port de Chalon et le site du Creusot, pour ne citer que
1065 les principaux.

1066 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1067 Merci beaucoup.

1068 **Denis GAMARD chef du service des infrastructures au Conseil régional de Bourgogne, Franche-Comté**

1069 J'aimerais ajouter un complément pour Monsieur l'Adjoint au maire de Mesvres. Il se posait la question sur Lyon –
1070 Strasbourg. Le projet actuel est basé sur les arrêts qui existent, toutes les deux heures, au Creusot, des TGV Paris –
1071 Lyon. Nous gagnons une demi-heure sur Chalon – Paris ; nous gagnons également entre une demi-heure et une
1072 heure pour faire Bourges – Lyon, Vierzon – Lyon ou Nevers – Lyon. Cela sera possible sept ou huit fois par jour
1073 contre trois fois aujourd'hui. En l'état actuel des saturations des nœuds ferroviaires de Strasbourg ou de Lyon, nous
1074 ne pouvons pas, en heures de pointe, nous arrêter au Creusot sur le TGV Lyon – Strasbourg. C'est pour cela que le
1075 dossier est très clair. Par contre, le projet VFCEA, sur sa partie est grande vitesse, permet d'arrêter, à Dijon, quatre
1076 TGV Lyon – Strasbourg au lieu de deux. Cela change complètement la relation Dijon – Strasbourg. Aujourd'hui, il n'y
1077 a que deux trains par jour ; les gens prennent leur voiture parce que deux trains ne suffisent pas pour faire une
1078 desserte. Lorsque nous avons un train acceptable dans un sens, nous ne trouvons pas de train dans l'autre sens.
1079 Cette évolution est considérable et justifie une partie du projet. Cela correspond à la proposition 44 du programme de
1080 la présidente de la région. Elle soutient, elle a voté un vœu en ce sens, il y a maintenant trois ans, deux projets pour les
1081 TGV Rhin-Rhône. Il y a eu l'abandon des branches sud et ouest parce qu'elles étaient trop coûteuses à savoir
1082 plusieurs milliards d'euros, ce qui n'est plus à la portée des finances publiques. La région soutient deux projets, dont
1083 ce petit projet VFCEA, et un projet de tronçon de ligne à grande vitesse qui a déjà obtenu sa déclaration d'utilité
1084 publique, entre Petit-Croix et Lutterbach, soit entre Mulhouse et Belfort. Ce projet permet également de gagner huit
1085 minutes. Lorsque les deux projets, qui sont complémentaires, auront été réalisés, nous pourrions arrêter
1086 systématiquement, au Creusot, les TGV Lyon – Strasbourg.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- 1087 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1088 À quelle échéance cela se fera-t-il, du fait du report de ces programmes ?
- 1089 **Denis GAMARD, chef du service des infrastructures au Conseil régional de Bourgogne, Franche-Comté**
- 1090 Les échéances, à ce stade, ne sont pas connues tout comme pour ce projet. Ce sont des projets en cours
1091 d'évaluation. Le souhait de la région est qu'ils soient réalisés autour de 2025, mais à ce jour, nous ne pouvons pas
1092 donner de précisions plus détaillées.
- 1093 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1094 Merci beaucoup. Nous pourrions également projeter la slide montrant les TGV supplémentaires concernés par ce
1095 raccordement et le nombre de TGV concernés avec leurs arrêts, les impacts sur Mâcon et Chalon, c'est-à-dire ceux
1096 qui ne s'arrêteraient plus à Mâcon et Chalon. Nous pourrions également projeter tout cela afin de compléter les
1097 éléments de réponse sur ce sujet.
- 1098 **Daniel MEUNIER, vice-président de la Communauté urbaine le Creusot-Montceau, en charge des transports et**
1099 **du développement**
- 1100 Je voudrais simplement revenir sur ce scénario C ou troisième scénario que notre président a brillamment présenté
1101 même dans l'aspect le plus technique. Bravo. Ce projet VFCEA est, avant tout, un projet de territoire. Qui dit projet de
1102 territoire dit, projet de développement du territoire. Dans le scénario proposé par la Communauté urbaine le Creusot-
1103 Montceau, nous avons pris ce dossier en ce sens et dans cette optique. En même temps, nous avons approfondi la
1104 réflexion en intégrant une dimension supplémentaire ; à mon sens il y a la dimension de l'intermodalité. Effectivement,
1105 ce scénario, bien entendu, prend en compte les avantages du hub de correspondance, surtout au niveau de la
1106 fréquence du cadencement. C'est aussi une dimension qui représente le véritable maillage intermodal, car nous
1107 avons introduit, effectivement, les moyens de transport complémentaires que sont les transports par autobus pour
1108 desservir de nombreux secteurs qui dépassent très nettement les limites de la communauté urbaine. Je voulais donc
1109 insister sur cet élément dans notre réflexion. Nous avons pris en compte réellement l'intermodalité au service des
1110 déplacements des personnes.
- 1111 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1112 Merci beaucoup. Y a-t-il d'autres questions de la part de la salle, le temps que nous recherchions la diapositive ? Oui.
- 1113 **Jean-Yves SAGON, habitant d'Écuisses**
- 1114 J'ai participé à la réunion, en début de semaine, au Creusot. Je suis étonné que ni la communauté n'en ait parlé ni le
1115 précédent intervenant ; je parle en l'occurrence de la rentabilité socio-économique du projet C qui, à mon avis, était
1116 très positive puisqu'elle se situait autour de 160 millions d'euros. La meilleure option présentée par la maîtrise
1117 d'ouvrage SNCF n'est qu'à 25 millions d'euros en positif et elle ne fait que l'électrification de Chagny avec le GSM-R.
1118 J'aurais aimé avoir un éclaircissement là-dessus. Quelle est la valeur de cette estimation socio-économique à 160
1119 millions d'euros ? Est-ce que ce sont les mêmes critères ? Quelles sont les pertinences de ces évaluations ?
- 1120 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1121 L'autre soir, au Creusot, lorsque l'alternative a été présentée par la CUCM, son coût a été affiché ainsi que sa
1122 rentabilité. Il y avait un écart entre ce qui était présenté par la CUCM et ce qui a été présenté par la SNCF.
1123 Cependant, des méthodes différentes permettent de faire ce calcul. C'est ce qui a émergé, mais nous laisserons
1124 répondre, en détail, la CUCM et la SNCF s'ils veulent rebondir et se positionner sur ce qui est dit.
- 1125 **Yves LEUREAUD, communauté urbaine**
- 1126 Une simple précision ; il ne s'agissait pas de 160 millions d'euros, mais de 60 millions d'euros.
- 1127 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**
- 1128 Répétez les chiffres, s'il vous plaît.
- 1129 **Yves LEUREAUD, communauté urbaine**
- 1130 Monsieur a annoncé, comme aspect positif, dans l'étude C, un chiffre de 160 millions d'euros. Il ne s'agit pas de 160
1131 millions d'euros, mais de 60 millions d'euros. Ces 60 millions d'euros sont liés à trois facteurs essentiels. Nous ne
1132 proposons pas une gare en tiroir, mais une gare passante qui permet des temps de correspondance bien meilleurs ;

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



1133 cela améliore le report modal. Par ailleurs, nous prenons également en compte le report modal lié au transport
1134 autocar ce que la SNCF n'a pas intégré dans son étude. Enfin, nous proposons un cadencement, une interconnexion
1135 des liaisons TGV-TER, toutes les deux heures et cela, huit fois par jour.

1136 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1137 Voilà les caractéristiques essentielles. Est-ce que SNCF Réseau pourrait réagir sur ces points ?

1138 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1139 Je voudrais tout d'abord vous remercier pour cette contribution. Cela est l'objet même du débat public. Cela nous fait
1140 une ouverture complémentaire pour essayer de construire la décision. Concernant les chiffres annoncés, aujourd'hui,
1141 SNCF Réseau ne les commente pas parce que nous devons faire un diagnostic et vérifier les hypothèses de départ
1142 pour comparer ce qui est comparable. Nous prenons acte de l'étude et nous l'intégrons dans le périmètre. Dans la
1143 décision à prendre, cette solution sera, bien entendu, une variante supplémentaire.

1144 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1145 Est-ce que cet élément de réponse est suffisant pour la personne qui a posé la question, à savoir pourquoi la SNCF
1146 n'a pas intégré ces aspects ?

1147 **Jean-Yves SAGON, habitant d'Écuisses**

1148 Je vous remercie pour la réponse et surtout pour la correction. J'avais mal compris, sans doute, à la réunion du
1149 Creusot. 100 millions d'euros représentent une différence importante. Cependant, ce projet reste très largement positif
1150 puisqu'il est global avec le raccordement TGV et la gare passante.

1151 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1152 Attendez, il faut que la CUCM précise si la rentabilité ne concerne que la gare. À quel raccordement vous référez-
1153 vous ? Est-ce le raccordement qui permet à la halte d'être une halte passante en ne faisant que la fonction
1154 interconnexion ?

1155 **Jean-Yves SAGON, habitant d'Écuisses**

1156 Tout à fait, oui.

1157 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1158 Les chiffres présentés ne concernent que cela et ne se réfèrent pas aux grands raccordements des trafics TGV ?
1159 Nous sommes bien d'accord.

1160 **Lionel DUPARAY, maire adjoint de Montceau, conseiller départemental**

1161 Nous voyons bien qu'il y a trois volets sur ce projet : l'électrification, le raccordement TER-TGV et l'interconnexion
1162 avec la halte. On nous montre que l'électrification a une rentabilité socio-économique positive, que l'interconnexion
1163 avec une halte, notamment passante avec le projet « alternatif » de la communauté, a une rentabilité socio-
1164 économique positive, mais que l'ensemble du projet a une rentabilité négative. Cela signifie que le raccordement de la
1165 ligne TER à la ligne TGV plombe le projet. Le personnel de la région nous a confirmé que, finalement, ce projet n'avait
1166 de sens que si le second tronçon voyait le jour, entre Lutterbach et Petit-Croix. Cela ne peut être viable que,
1167 finalement, si les deux projets voient le jour, selon ce que j'ai cru comprendre, car nous pouvions arrêter les TGV à la
1168 gare du Creusot et améliorer les dessertes avec Dijon. Pourquoi ne pas séparer, dans ce projet global, il est vrai que
1169 la SNCF parle de projet global, les deux volets rentables, à priori, socio-économiques ?

1170 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1171 Merci beaucoup.

1172 **Abelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1173 Nous vous avons présenté un certain nombre de solutions et les résultats des études socio-économiques au regard
1174 des hypothèses qui ont été prises. Je vais vous apporter un éclairage sur la branche est, phase deux. Aujourd'hui, le
1175 gouvernement a décidé, à date, de renvoyer ce projet après 2030. Je ne sais pas ce qui se passera demain. Je pense
1176 que le monde politique comprend bien cette situation ; à date le renvoi est 2030. À date, aujourd'hui, le projet sur
1177 lequel nous sommes en train de travailler est 2025. Tel qu'il est présenté dans ce dossier, ce projet est global. La
1178 décision éventuelle de le phaser est une décision qui sera prise par la gouvernance du projet, présidée par la préfète.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1179 Nous prenons acte de l'ensemble des éléments que vous nous fournissez et, au terme de ce débat, nous essaierons
1180 de construire une décision phasée, certainement, au regard des disponibilités financières inscrites aujourd'hui au
1181 CPER. Nous verrons, avec la gouvernance, ce qui sera fait.

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

1183 Merci beaucoup. Y a-t-il d'autres questions sur d'autres aspects qui ne vous paraissent pas très claires et qui
1184 n'auraient pas été abordées jusque-là ? Est-ce que le projet est clair ? Vous avez compris qu'il y a plusieurs types
1185 d'aménagement et plusieurs types de fonctionnalités. Est-ce que cela est clair pour tout le monde ?

1186 **Madame MULOT riveraine**

1187 J'aimerais connaître exactement l'opportunité de cette ligne LGV-TGV Strasbourg – Mulhouse qui n'est pas rentable
1188 dès l'origine ; les trains ne s'arrêteront pas en gare du Creusot. De plus, la communauté urbaine a choisi le tracé le
1189 plus long qui est le plus coûteux avec le viaduc à Montauban.

1190 *Prise de parole hors micro.*

1191 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1192 Madame, cela est le tracé de la communauté urbaine ; par cette virgule, nous la retirons. La question de la dame est
1193 peut-être de savoir si ce grand raccordement est retenu par l'hypothèse de la CUCM. Répondez de manière claire,
1194 cela répondra à une partie de la question puis, madame, vous continuerez votre question.

1195 **Élisa COUESNON, communauté urbaine**

1196 Le schéma que vous voyez ici, je pense, que ce soit la SNCF ou la CPDP, dans le cadre de leurs présentations
1197 PowerPoint...

1198 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1199 ... non, c'est ce que vous, la CUCM, avez présenté ; nous n'avons pas la main sur ces choses-là.

1200 **Élisa COUESNON, communauté urbaine**

1201 Le dossier CUCM concerne uniquement le raccordement passant, pour les TER. Nous n'avons pas du tout travaillé
1202 sur la question du raccordement TGV. Les deux hypothèses TGV sont les deux hypothèses défendues par le maître
1203 d'ouvrage. Le maître d'ouvrage retiendra l'une des hypothèses à l'issue du débat. La communauté urbaine ne s'est
1204 pas prononcée sur un des deux scénarios, raccordement court ou raccordement long, de l'interconnexion TGV. Nous
1205 avons travaillé sur une connexion TER en gare passante parce qu'une gare en impasse implique sept minutes d'arrêt
1206 et de manœuvre des trains ; ces sept minutes font perdre de l'exploitation et elles ne permettent pas, selon les grilles
1207 horaires des nœuds, à la fois de Nevers et de Chalon, d'assurer les correspondances en TER. Les propositions de
1208 gares en impasse ne permettant pas d'assurer les correspondances des TER et des TGV, la communauté urbaine a
1209 travaillé sur une hypothèse de gare passante afin de garantir cette correspondance TGV-TER.

1210 **Madame MULOT, riveraine**

1211 Je vous remercie pour cet éclaircissement.

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

1213 Lorsque nous nous référons à l'interconnexion, je pense que cela, tout le monde l'a compris, il s'agit de la possibilité
1214 de changer entre le TER et le TGV. Nous les mettons en connexion ; cela peut être réalisé par le biais d'une halte. Le
1215 raccordement, lui, sert à faire circuler les TGV venant de Strasbourg et à les raccorder à la ligne de raccordement
1216 Paris – Lyon. Cependant, dans certaines hypothèses d'aménagement, comme celle-ci, les deux aménagements se
1217 superposent d'où la difficulté.

1218 **Marc d'AUBREBY, membre de la CPDP**

1219 Je tiens à préciser, effectivement, que le schéma de droite, variante proposée par la CUCM, est très exactement le
1220 schéma se trouvant dans le dossier de la CUCM tel qu'il est, aujourd'hui, sur Internet, dans le dossier du débat. Nous
1221 n'avons pas recréé quoi que ce soit. Je prends bien note que ce qui a été réellement étudié par la CUCM est la
1222 boucle, en rouge, et qu'ils ont juste procédé au rappel de la boucle, en bleu, pour le reste. Je crois que cela clarifie le
1223 débat.

1224 **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

1225 Ce schéma a été présenté par le cabinet TTK. Je pense qu'il n'a été réalisé que pour la réunion de mardi. Il n'est pas
1226 tel quel dans l'étude de la CUCM.

1227 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

1228 J'apporterai un complément pour la compréhension. Lorsque la CUCM dit que la valeur de notre projet est positive de
1229 60 millions d'euros, cela est dans l'hypothèse où le trait bleu ne figure pas, autrement dit, dans l'hypothèse où il n'y a
1230 pas la connexion TGV. Nous sommes bien d'accord.

1231 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1232 Merci.

1233 **Denis GAMARD, chef du service des infrastructures au conseil régional de Bourgogne, Franche-Comté**

1234 J'apporterai, quant à moi, une précision sur la rentabilité socio-économique du seul volet raccordement TGV. Il est,
1235 aujourd'hui, très négatif, mais cela se base sur les données actuelles à savoir le passage de trois allers-retours de
1236 TGV seulement. Pourquoi ? Parce qu'entre autres, en région lyonnaise, aujourd'hui, la sortie nord de Lyon Part-Dieu
1237 est saturée ; nous ne pourrions pas sortir de TGV le soir, par exemple à 17 heures 08 ou à 19 heures 08, parce que
1238 des sillons sont nécessaires, à l'heure impaire plus huit, et passeraient par la VFCEA. Cela est aujourd'hui impossible.
1239 La socioéconomie est calculée sur la situation actuelle. Cependant, il y a un projet d'optimisation du réseau entre
1240 Paris et Lyon, puisque la ligne à grande vitesse est très utilisée, avec une signalisation européenne flottante sur la
1241 ligne. Cela impliquerait, également, le retraitement du nœud lyonnais, sortie nord. Cela n'est pas dans le projet ; ces
1242 équipements seraient à la charge de la région Auvergne Rhône-Alpes. Par ailleurs, cela n'entrerait pas dans ce
1243 CPER, mais dans le CPER suivant, entre 2020 et 2025. Sous réserve que ce nœud lyonnais, partie nord, soit traité,
1244 nous pourrions, dans ces conditions, passer un TGV toutes les deux heures. Dans ce cas, la socioéconomie serait
1245 recalculer et serait probablement différente. Cela fait partie des hypothèses qui seront à travailler à terme.

1246 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1247 Merci beaucoup. Nous avons affiché, pour rappel, les différentes rentabilités selon les aménagements et les
1248 hypothèses retenues. Y a-t-il d'autres remarques ou questions ? Avez-vous posé, Madame, votre question, dans sa
1249 globalité, sur l'hypothèse de la CUCM ? Avez-vous obtenu votre réponse ? Oui. Il y avait une autre prise de parole.

1250 **Annick BERNARDIN-PASQUIER, France Nature Environnement Bourgogne**

1251 Pour reprendre cette hypothèse C, j'ai bien compris qu'elle ne concernait que le raccordement TER-LGV. Dans
1252 l'hypothèse où nous rajouterions le raccordement des LGV, y aurait-il compatibilité entre ce tracé et le raccordement
1253 court ?

1254 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1255 Si je comprends bien votre question, vous demandez si nous pourrions avoir la même fonctionnalité, à savoir passer
1256 le TGV qui vient de Strasbourg, est-ce bien cela votre question ?

1257 **Annick BERNARDIN-PASQUIER, France Nature Environnement Bourgogne**

1258 Oui.

1259 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1260 Le maître d'ouvrage est peut-être le mieux placé pour vous répondre. La CUCM répondra également.

1261 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1262 Je vais prendre un peu de temps pour réexpliquer la genèse de ces études et la raison pour laquelle nous vous
1263 présentons, aujourd'hui, ces tracés étudiés. L'objectif du travail était de regarder de quelle façon nous pouvions définir
1264 un tracé pour que les TGV puissent s'insérer sur la ligne à grande vitesse, en prenant en compte les contraintes
1265 techniques liées, notamment, aux rayons de courbure minimums pour que ces trains puissent circuler. Sur cette
1266 première solution, nous avons regardé quel était le tracé le plus court, entre la ligne existante et la gare TGV, pour
1267 insérer des TGV. Cela a conclu à un tracé que nous avons appelé raccordement court. Dans le programme, une halte
1268 d'interconnexion est prévue pour faire circuler et amener des TER en face de la gare. Nous avons donc regardé la
1269 compatibilité de circulation des TER sur ce tracé minimum TGV. Cela donne donc la solution du tracé court, gare
1270 passage avec, à un moment donné, une séparation entre les voies TGV et les voies TER. Avec cette solution, il faut
1271 retenir que nous avons un tronç commun, depuis l'origine de la ligne existante jusqu'à, à peu près, la sortie du tunnel

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1272 qui fait 800 mètres. Ce tunnel est nécessaire parce que, sur cette zone, il y a une bosse à passer et il y a un dénivelé
1273 d'environ 50 mètres qui, plus est, est couvert par un massif forestier. L'idée du tunnel évite de gros terrassements,
1274 des emprises et cela évite d'abîmer le boisement au-dessus de la bosse. Voilà le résultat des réflexions et l'essentiel
1275 sur ce tracé court.

1276 Ensuite, nous nous sommes dit qu'un tunnel coûtait assez cher ; de ce fait, nous nous sommes demandé s'il n'existait
1277 pas une solution pour éviter la bosse d'où l'idée de réfléchir sur un tracé qui évite cette bosse qui se situe à ce niveau-
1278 là, soit un tracé un peu plus long prenant son origine avant le secteur vallonné, et toujours dans le même esprit, c'est-
1279 à-dire en appliquant les rayons minimums TGV d'insertion ; puis, nous avons regardé quelles sont les conséquences
1280 sur les circulations TER. Cela donne donc la solution du raccordement long, gare de passage.

1281 Avec la solution gare de passage, il y a effectivement un linéaire nécessitant une emprise un peu plus large puisqu'il
1282 faut dissocier les voies TER des voies TGV. Nous nous sommes dit que, depuis la ligne existante, il y aurait peut-être
1283 une solution plus courte, uniquement pour les TER, d'où l'émergence de ce petit raccordement, gare en impasse.

1284 Voilà comment les choses se sont faites. Cela a conduit, chaque fois, à quatre variantes :

- 1285 - raccordement long, gare de passage ;
- 1286 - raccordement court, gare de passage ;
- 1287 - raccordement long, gare en impasse ;

1288 Les deux circulations sont dissociées.

- 1289 - raccordement court, gare en impasse.

1290 Voilà la genèse, très brièvement, qui a émergé de l'ingénierie de la SNCF pour arriver à ces schémas de
1291 raccordement.

1292 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1293 Pouvez-vous nous dire pourquoi, sur l'hypothèse de gare passante de la CUCM, les TGV ne peuvent pas passer ?
1294 Cela était la question posée, plus ou moins, par la FNE.

1295 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1296 Les TGV ne pourront pas passer parce que les rayons sont trop courts. Il faut que le rayon minimum d'insertion du
1297 TGV ait une certaine distance pour pouvoir rentrer et se positionner sur les voies de la ligne à grande vitesse. Avec
1298 cette solution, nous ne pouvons pas le faire. Nous le voyons parce que le rayon de courbure est beaucoup plus
1299 prononcé que celui-ci. Je n'ai pas d'autres commentaires sur ce raccordement.

1300 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1301 Je me demande si cela répond réellement à la question posée. Pouvez-vous préciser à nouveau la question afin que
1302 nous soyons sûrs de l'avoir bien comprise. Nous laisserons ensuite, bien évidemment, la CUCM réagir.

1303 **Annick BERNARDIN-PASQUIER, France Nature Environnement Bourgogne**

1304 Ma question était de savoir si nous pouvions rajouter à la petite boucle, la boucle intermédiaire. Est-ce que cela est
1305 compatible ?

1306 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1307 Vous parlez bien de la boucle de la CUCM ?

1308 **Annick BERNARDIN-PASQUIER, France Nature Environnement Bourgogne**

1309 Oui.

1310 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1311 Ici, c'est ECM.

1312 **Marc d'AUBREBY, membre de la CPDP**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1313 Pour être très précis, je crois que la question est de savoir, si je fais la boucle rouge de la CUCM, si je peux faire la
1314 boucle jaune de votre solution raccordement court de TGV, c'est-à-dire si je peux avoir le même schéma, à droite,
1315 mais au lieu d'avoir le tracé mauve, avoir le tracé jaune.

1316 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1317 Pouvez-vous nous dire de quel point de vue vous répondez, du point de vue de l'aménagement technique ?

1318 **Annick BERNARDIN-PASQUIER, France Nature Environnement Bourgogne**

1319 Ma question portait sur l'impact environnemental. Le mot clé est, pour moi, le viaduc. Il y a un viaduc et un tunnel. Est-
1320 ce que l'option C imposera d'avoir un viaduc ou est-il encore possible d'avoir un tunnel avec cette option ?

1321 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1322 Merci.

1323 **Yves LEUREAUD, communauté urbaine**

1324 Je vais essayer d'être le plus simple possible. Nous avons, avant tout, cherché à faire une gare de correspondance
1325 TER-TGV. Il ne faut pas oublier que l'option TGV-TGV est autre. L'option TGV-TGV peut être en raccordement long,
1326 comme cela est noté ici, ou en raccordement court qui serait celui-ci, en jaune. Les deux solutions sont donc
1327 compatibles.

1328 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1329 Cela ne répond pas à la question des impacts environnementaux du tunnel, etc.

1330 **Yves LEUREAUD, communauté urbaine**

1331 Les études, pour SNCF, et encore plus pour nous, sont, pour le moment, des études exploratoires. Pour entrer dans
1332 le détail, il faudrait aller au stade AVP (Avant Projet) ; nous en sommes loin.

1333 J'ai entendu parler d'impact sur les cours d'eau. Sur la solution présentée, nous n'avons pas de cours d'eau. Les
1334 cours d'eau sont bien plus au nord. Ils pourraient être impactés avec les liaisons TGV-TGV passant par le système de
1335 viaduc, comme nous l'avons vu sur le terrain, il y a 15 jours. Je ne sais pas si j'ai répondu à votre demande.

1336 **Annick BERNARDIN-PASQUIER, France Nature Environnement Bourgogne**

1337 Ma question sur votre solution portait sur le tunnel également. Y aurait-il deux tunnels ?

1338 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1339 Il me semble que lors de la présentation du projet de la CUCM, il a été question de l'obligation de passer en déblais
1340 avec le raccordement TER. Pouvez-vous préciser ?

1341 **Élisa COUESNON, communauté urbaine**

1342 Le projet d'interconnexion TGV-TER a été présenté en détail, mardi, avec le bureau d'études TTK qui travaille pour la
1343 communauté urbaine sur ce dossier. Dans une hypothèse où nous passerions en déblai, le chiffrage présenté
1344 s'élevait à 120 millions d'euros ; en cas d'hypothèse tunnel qui serait liée aux études environnementales, nous serions
1345 sur 140 millions d'euros et nous aurions toujours une étude socio-économique positive. Que ce soit le tunnel ou le
1346 viaduc, dans les solutions SNCF, les quatre voies sont côte à côte ; nous avons donc une coupure très large ; ici,
1347 nous avons deux coupures plus restreintes de deux voies chacune. Les études environnementales, que ce soit pour
1348 la communauté urbaine ou pour la SNCF sont, aujourd'hui, sur des échelles macro ; elles nécessitent forcément pour
1349 les cinq scénarios d'être approfondies ; ce sera la suite du projet.

1350 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1351 Merci. Y a-t-il d'autres questions sur cet aspect ? Oui.

1352 **Jean-Yves SAGON, habitant d'Écuisses**

1353 J'ai cru comprendre, en début de semaine, que la bretelle prévue pour les TGV Nantes, Tours et Lyon ne serait, a
1354 priori, pas retenue du fait qu'il n'y aurait pas de réel retour attendu. Qu'en est-il exactement ? Ne pourrions-nous pas
1355 simplifier un peu la présentation en supprimant cette bretelle si elle n'a plus lieu d'être ? Par ailleurs, a-t-elle été
1356 intégrée dans le chiffrage qui nous a été présenté ?



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

1358 Il est vrai que j'en ai un peu parlé au début de ma présentation. Cette bretelle que nous appelons raccordement de
1359 Nantes avait été imaginée de façon optionnelle pour faire circuler d'éventuels TGV entre Nantes et Lyon
1360 puisqu'aujourd'hui, pour aller à Lyon en TGV, nous passons par Paris et nous redescendons par LN1. Nous avons
1361 regardé la faisabilité technique de cette bretelle et nous l'avons insérée, chaque fois, dans nos réflexions, quelles que
1362 soient les variantes. Je ne vais pas revenir sur ce que j'ai expliqué précédemment. Cela est faisable ; nous pouvons
1363 réaliser une bretelle raccordement de Nantes. Pour autant, la fonctionnalité permettant de faire circuler des TGV de
1364 Nantes jusqu'à Lyon avec un trajet à 80 % sur un réseau qui n'est pas à grande vitesse est difficile à valoriser. Il y a,
1365 aujourd'hui, un trajet possible par Paris ou bien par des trains d'équilibre du territoire directement de Tours jusqu'à
1366 Lyon. Le projet de création d'une halte d'interconnexion, pour les voyageurs de Nevers et voire un peu au-delà, serait
1367 un point intéressant puisqu'il pourrait être connecté directement à la ligne à grande vitesse au Creusot TGV et
1368 permettre aux usagers d'emprunter des TGV pour se rendre directement à Nantes. Nous ne l'avons pas plus
1369 développé dans nos études de trafic et nous ne l'avons pas inséré dans l'analyse socio-économique, mais la
1370 faisabilité technique est possible ; elle a été regardée.

1371 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1372 Merci. Il y avait une autre question.

1373 **Michel MULOT, riverain**

1374 Plutôt que de construire une butte pour le franchissement, n'est-il pas possible d'envisager un franchissement par un
1375 viaduc pour passer au-dessus de la ligne LGV actuelle ou alors passer sous la ligne actuelle ? Est-ce que ces
1376 solutions peuvent être envisagées ?

1377 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1378 Presque tout est envisageable. C'est un peu technique, mais je vais essayer d'expliquer un peu en détail. Sur cette
1379 solution, peu importe la solution, raccordement long ou court, gare de passage ou gare en impasse, cela est la même
1380 chose. Le tracé, ici, comporte deux voies. À un moment donné, une voie doit franchir la ligne à grande vitesse pour
1381 venir s'insérer à l'ouest de la ligne à grande vitesse. La deuxième voie va rester à l'est et venir rejoindre le réseau à
1382 grande vitesse, au niveau de la gare. La ligne à grande vitesse est en remblai sur une dizaine de mètres ; elle passe à
1383 côté de chez vous. Pour faire passer cette voie et l'insérer à l'ouest de la ligne à grande vitesse, nous sommes obligés
1384 de passer au-dessus parce que le tracé est plus haut que le terrain naturel, à l'est de la ligne à grande vitesse. Ce
1385 serait compliqué et certainement impossible en termes de pente de ligne puisqu'ensuite, il faut rejoindre la gare qui,
1386 elle, est un peu plus haut que la ligne grande vitesse qui se situe vers chez vous. Donc, nous devons passer au-
1387 dessus. De ce fait, dégager le gabarit grande vitesse d'environ 6 mètres nécessite la construction d'un viaduc. Nous
1388 sommes obligés de construire un viaduc d'une hauteur assez importante et passons très proche de l'habitation de ces
1389 messieurs-dames.

1390 Lorsque nous réalisons nos études techniques, nous arrêtons le viaduc, à un moment donné. Nous ne réalisons pas
1391 un viaduc sur des kilomètres et des kilomètres parce que cela est compliqué ; il y a des contraintes et des questions
1392 de coûts se posent. Il y a des contraintes techniques liées à la compatibilité entre l'ouvrage en béton et les voies. Je
1393 ne vais pas entrer dans le détail, mais, à un moment donné, nous regardons la solution qui doit être prise en compte à
1394 minima et nous définissons, ensuite, quel est le moyen d'asseoir la plate-forme. Dans ce cas, à l'issue du
1395 franchissement de la ligne à grande vitesse, la plate-forme se poursuit par un remblai. C'est ce que nous vous avons
1396 expliqué à Écuisses. De ce fait, le remblai est au niveau du viaduc ; il est donc assez haut ce qui crée un écran devant
1397 la maison de ces messieurs-dames.

1398 Votre demande est de regarder un peu plus en détail, sur le terrain. Notre réponse est de venir vous rencontrer le 8
1399 mars prochain pour vous présenter un peu plus en détail la situation.

1400 **Michel MULOT, riverain**

1401 Cela était pour donner l'information. Il est vrai que j'ai apprécié que vous preniez rendez-vous avec nous pour voir ce
1402 qu'il en était sur le terrain et nous expliquer la présentation du projet. Merci.

1403 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1404 Nous sommes là pour cela.

1405 **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

1406 Merci beaucoup. Il y a une autre prise de parole.

1407 **Monsieur JEUNEVOY, habitant de Montchanin**

1408 Vous avez précisé, précédemment, que vous ne vouliez pas de l'électrification entre Montchanin et Nevers. Ai-je mal
1409 entendu ? Vous ne privilégiez l'électrification qu'entre Montchanin et Chagny ; est-ce bien ce que j'ai entendu
1410 précédemment ?

1411 **David MARTI, Président de la Communauté Urbaine Creusot-Montceau**

1412 Il y a une raison à cela. Nous sommes favorables à toute l'électrification ; ce n'est pas un sujet pour nous.

1413 **Monsieur JEUNEVOY, habitant de Montchanin**

1414 Vous l'avez présenté ainsi.

1415 **David MARTI, Président de la Communauté Urbaine Creusot**

1416 Oui, parce qu'à force de le dire et de le répéter, j'ai l'impression que tout le monde le sait ; en fait, vous avez raison.
1417 Nous sommes favorables à toute l'électrification. La différence est que dans l'enveloppe, cela a été dit dans la
1418 présentation, c'est-à-dire dans la contractualisation, il n'y a pas l'argent nécessaire pour l'ensemble de l'électrification.
1419 S'il y a un choix à opérer et il y a un choix à faire, soit nous faisons l'électrification dans sa totalité et, de ce fait, la
1420 totalité de l'enveloppe passe dans l'électrification, soit nous sommes sur une autre hypothèse que nous défendons et
1421 qui est l'électrification partielle avec l'interconnexion et non pas l'électrification totale qui ne permettrait pas, avec
1422 l'enveloppe que nous avons, de tout faire. Au nom du principe que ce n'est pas l'électrification qui fait gagner du
1423 temps voyageur ou alors très peu, mais c'est l'interconnexion, et au nom du principe que le transport de fret peut se
1424 faire tout de même, même si l'électrification n'est pas faite dans sa totalité, nous défendons l'électrification partielle ; il
1425 y a un choix à faire. Si nous avons les fonds nécessaires pour avoir l'électrification sur l'ensemble du projet et
1426 l'interconnexion, bien entendu, la question ne se poserait pas. C'est de cette façon que le problème se pose.

1427 **Monsieur JEUNEVOY, habitant de Montchanin**

1428 Nous allons vers un projet ou il n'y aura, dans 10 ans, pratiquement rien de fait. C'est à peu près cela ? Je m'adresse
1429 à la SNCF, en l'occurrence. Je voudrais avoir la réponse de la SNCF.

1430 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1431 Nous pouvons vous montrer le calendrier du projet. Le calendrier du projet est 2025. Il y a deux objectifs à ce projet.
1432 Le premier est d'engager des travaux au cours de la période du CPER 2015-2020. Cela va être serré puisque, vous
1433 l'avez compris, il y a encore de nombreuses études à mener. Le délai, suivant le projet qui sera arrêté, varie de trois à
1434 cinq ans. Il va donc falloir enchaîner les études dès que nous le pourrons, si le projet se poursuit. Ensuite, je crois que
1435 cela a été dit précédemment, pour couvrir l'ensemble du financement du projet, les 560 millions d'euros, il faudra
1436 probablement recourir à un financement par le biais d'une enveloppe budgétaire au cours du prochain CPER 2021-
1437 2025. Cela signifie que si les choses s'enchaînent, je ne dis pas que tout sera fini en 2025, mais en 2025-2030, peut-
1438 être que la totalité du projet pourrait être réalisée.

1439 **Monsieur JEUNEVOY, habitant de Montchanin**

1440 Ce qui m'embête dans le projet présenté par la communauté urbaine est que nous parlons toujours de développement
1441 économique et d'innovation. Nous nous rendons compte que le projet présenté est sans électrification. Contrairement
1442 à ce que disait Monsieur MARTI, heureusement qu'il y a eu le TGV depuis 30 ans. Cependant, depuis 30 ans, la
1443 communauté urbaine est en régression constante. Jusqu'à preuve du contraire, il n'y a pas eu d'amélioration. Un
1444 projet comme celui-ci mérite que l'électrification soit réalisée jusqu'au bout pour développer le vrai fret. Pourquoi le fret
1445 de l'Atlantique ne viendrait-il pas par la ligne électrique, jusqu'à Montchanin ou jusqu'à Chagny ? C'est une ineptie de
1446 ne pas faire l'électrification tout le long de la ligne. Présenter un projet où la ligne sera à moitié électrifiée et qui se fera
1447 dans dix ans...

1448 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1449 La CUCM peut, peut-être, apporter quelques précisions. Vous dites que vous êtes pour la halte de passage avec la
1450 solution proposée, à savoir l'électrification partielle. Quelle serait, dans ce cas, l'hypothèse de raccordement parce
1451 que l'électrification partielle sert, rappelons-le, à faire circuler les TGV ; elle utilisera donc le raccordement. Sans le
1452 raccordement, l'électrification partielle n'a pas lieu d'être. Est-ce que, sur le raccordement, vous souhaitez aller
1453 jusqu'au bout de votre réponse ?

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1454 **Élisa COUESNON, communauté urbaine**

1455 Excusez-moi madame, je n'ai pas bien compris votre question.

1456 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1457 Vous avez dit que vous aviez une solution de gare d'interconnexion et que vous étiez pour l'électrification partielle.

1458 **Élisa COUESNON, communauté urbaine**

1459 L'électrification partielle permet, sur les crédits CPER actuels qui sont des dépenses à avoir jusqu'en 2015-2020...
1460 lorsque nous regardons le planning du projet du maître d'ouvrage, nous constatons que nous n'allons pas pouvoir
1461 commencer les travaux, avant, ou plutôt dans les deux ans après les études détaillées. Cela veut dire qu'il va falloir,
1462 de toute façon, commencer les travaux. Nous n'allons pas pouvoir tout dépenser. Nous ne pourrions pas faire la
1463 totalité des 160 kilomètres d'ici à 2020. Il faut donc bien démarrer ces travaux. L'hypothèse de démarrer les travaux
1464 entre Chagny et Le Creusot permet, dans un premier temps, d'entamer l'électrification qui a le mérite, sur ce tronçon,
1465 de répondre aux deux autres fonctionnalités, à savoir à la fois entamer le fret et pouvoir permettre l'interconnexion des
1466 TGV. Nous souhaitons que les études sur la totalité du tracé puissent être faites. Les études sur la totalité du tracé et
1467 le démarrage de l'opération peuvent nous permettre d'avoir des billes supplémentaires pour pouvoir obtenir des
1468 crédits de financement européen sur cette électrification et sur ce corridor fret.

1469 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1470 Un comité de pilotage tranchera sur l'hypothèse retenue. Rien n'empêche, dans le cadre d'un débat public, de
1471 reconfigurer les priorités différemment d'où la question sur la façon dont la CUCM se positionne par rapport à
1472 l'électrification partielle, sans donner pour acquis, comme donnée de départ, que c'est ce qui sera fait, ce qui est écrit
1473 dans le CPER. Justement, nous débattons de manière beaucoup plus large.

1474 **Marc d'AUBREBY, membre de la CPDP**

1475 Fonctionnellement, effectivement, nous pourrions très bien avoir une halte de passage qui ne soit pas électrifiée,
1476 c'est-à-dire que nous pourrions bien faire la fonctionnalité de cette fameuse halte TER-TGV qui n'a pas besoin
1477 forcément d'être électrifiée. Je crois qu'il faut préciser cela. Au niveau du phasage, il y a également un choix à opérer
1478 entre une problématique d'électrification partielle, soit par un bout soit par un autre ; je n'ai pas à me prononcer, mais
1479 il peut y avoir aussi, en phase fonctionnelle partielle, la possibilité de dégager des gabarits sur la totalité du tracé.
1480 C'est aussi une option de phasage qui est celle, en réalité, de dégager le gabarit puisque, actuellement, il n'y a pas le
1481 gabarit GB1 sur la totalité du tracé, notamment pour le tunnel du Creusot. Nous pouvons donc avoir beaucoup plus
1482 d'options de phasages que simplement un phasage électrification à l'est ou électrification totale.

1483 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1484 Bien évidemment, il s'agissait d'un exemple ; ce n'est pas une solution pour laquelle Monsieur D'AUBREBY prône,
1485 plus qu'une autre. Cela était un exemple pour vous faire comprendre ce que je venais de dire, à savoir que le
1486 phasage peut se recomposer de manière différente, faisant suite au débat public, d'où la question de pourquoi être
1487 attaché forcément à l'électrification partielle du fait que d'autres possibilités seraient envisageables.

1488 **Michel QUINET, DREAL Bourgogne-Franche Comté**

1489 Lorsque nous rapprochons le phasage du financement, type CPER... Il faut se rappeler que le CPER met en place
1490 une programmation avec des co financeurs ; ce sont, en fait, des co financements. Ces derniers répondent à des
1491 fonctionnalités étudiées à des échelles différentes. Vous avez des co financeurs locaux qui seront là pour intervenir
1492 sur des fonctionnalités locales et vous aurez des financeurs régionaux, supra régionaux comme l'État et des
1493 financeurs européens. Pour amener ces co financeurs à la table du CPER, il faut, bien sûr, les amener avec des
1494 fonctionnalités qui ne soient pas uniquement des fonctionnalités locales. Lorsque nous discutons d'un phasage, d'une
1495 programmation financière au regard des fonctionnalités, il convient de raccorder l'échelle de ces fonctionnalités avec
1496 l'échelle des co financeurs, sans quoi, la boucle ne sera jamais bouclée.

1497 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

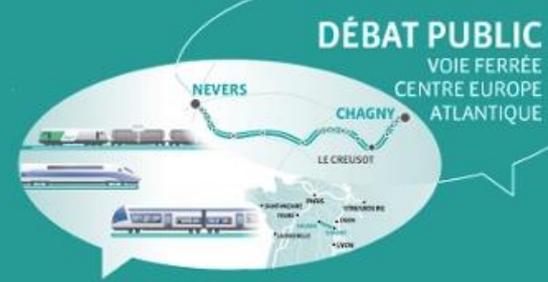
1498 Nous avons affiché l'extrait du CPER avec les différents financeurs et les montants. Y a-t-il d'autres questions ou
1499 remarques ?

1500 Je vous rappelle que lors des prochaines réunions et des prochains ateliers, nous aborderons la question de l'impact
1501 de la modernisation, donc l'électrification, la mise à gabarit, l'installation du système GSM-R et l'impact sur les

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



1502 différents milieux. Nous aurons encore des ateliers sur ces aspects-là. Par ailleurs, en réunions publiques, il y a
1503 toujours la possibilité de poser des questions ou de le faire sur Internet. S'il n'y a pas d'autres questions, je vous
1504 remercie pour les échanges très riches de ce soir. Je vous dis au prochain rendez-vous prévu dans le cadre du débat.
1505 Merci. Au revoir.