



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

Projet de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)

DÉBAT PUBLIC

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE LANCEMENT
Le Creusot, le 15 décembre 2016, 19h45 à 22h45

En tribune

Commission nationale du débat public :

Christian LEYRIT, président

Commission particulière du débat public :

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

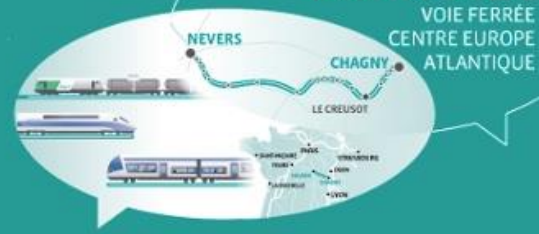
Maîtrise d'ouvrage

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

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1 (Début de la réunion à 19h45)

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

3 Bonsoir. Bienvenue à tous et toutes, merci d'être là. Je vais très rapidement vous présenter le déroulement de cette
4 soirée. Donc, on aura trois moments forts ce soir. On démarrera par des salutations républicaines et des propos
5 introductifs. Donc, nous serons accueillis par monsieur David MARTI, le maire du Creusot, président de la CUCM. Et
6 ensuite, on entendra monsieur Éric PIERRAT, secrétaire général des affaires régionales, et son intervention sera suivie
7 par celle de Christian LEYRIT, président de la commission nationale du débat public. Ensuite, nous allons entendre
8 monsieur Michel NEUGNOT, premier vice-président de la région Bourgogne-Franche-Comté. Et enfin, monsieur le préfet
9 Gilbert PAYET, préfet de Saône-et-Loire.

10 Donc, après ces propos introductifs, nous allons passer à vous présenter ce débat public, les modalités du débat, on aura
11 un petit moment d'échanges entre vous et nous sur les modalités du débat. Et ensuite, troisième moment fort de la
12 soirée, vous allez entendre la présentation du projet de voie ferrée Centre Europe Atlantique, du maître d'ouvrage SNCF
13 Réseau qui sera là, et on ouvrira le débat sur ce projet au sein de la salle.

14 Donc, je vous remercie encore une fois d'être là ce soir pour l'ouverture, pour le lancement officiel du débat public sur le
15 projet de voie ferrée Centre Europe Atlantique, et j'invite Monsieur le maire, Monsieur David MARTI, à prendre la parole.

16 **David MARTI, maire du Creusot**

17 Merci, Madame. Monsieur le Préfet, Messieurs les parlementaires, Mesdames, et Messieurs les Maires, les élus,
18 Mesdames, et Messieurs les membres de la commission, Mesdames, et Messieurs, quelques mots pour vous souhaiter
19 la bienvenue, vous dire qu'en tant que maire, je vous remercie d'avoir choisi la ville du Creusot, pas simplement pour être
20 le lieu de lancement, mais aussi le lieu de clôture de ce débat public relatif à ce projet ambitieux et nécessaire, le projet
21 de la voie ferrée Centre Europe Atlantique. Je suis ravi de vous accueillir dans cet amphithéâtre, au sein du deuxième
22 campus universitaire de Bourgogne, qui est, pour les élus que nous sommes, mais pas simplement, aussi pour les
23 acteurs de l'enseignement supérieur, un symbole de réussite de la reconversion d'anciens bâtiments industriels, devenus
24 dans la reconversion un symbole de reconversion pour la formation, pour l'enseignement supérieur, avec des formations
25 qui vont du BTS jusqu'au doctorat, avec certaines formations qui sont reconnues au niveau international.

26 La ville du Creusot, aux côtés de la communauté urbaine, a su, mais aussi avec l'aide de l'État, et d'autres collectivités,
27 redonner vie à ce territoire qui est désormais cité comme l'exemple même de la réindustrialisation. J'ajoute, également,
28 que cette réindustrialisation a été grandement favorisée par des infrastructures, depuis déjà longtemps, existant sur ce
29 territoire, et qui existent encore. Je veux bien entendu parler de la RCEA, mais pas seulement. Il y a aussi, vous vous en
30 doutez bien, la gare TGV, la gare Coriolis, qui permet désormais de dire que nous sommes et que nous représentons,
31 avec le bassin Chalonnais, le premier pôle industriel sur la ligne historique Paris-Lyon. Dès l'arrivée du TGV d'ailleurs, les
32 élus à l'époque avaient demandé une gare de correspondance TGV-TER. Maintenant, avec ce projet VFCEA, ce n'est
33 plus seulement cela, c'est aussi l'électrification, l'interconnexion, à travers 5 à 6 kilomètres de voies ferrées nouvelles.

34 Je tiens particulièrement à vous remercier, Monsieur le Préfet, ainsi que le premier vice-président de la région, vous
35 remercier d'être présents à cette réunion de lancement. Votre présence est le symbole de votre détermination qui, je le
36 sais, sera sans faille, et nous permettra à terme de réaliser ce projet. Je souhaite en tout cas un très bon travail à la
37 commission, qui va animer, je le rappelle, plus de 40 réunions, pour informer les habitants de toute la région. Bon travail,
38 bon débat, et je vous donne rendez-vous dès à présent le mardi 14 mars pour la clôture de ce débat public.

39 Merci beaucoup.

40 **Éric PIERRAT, secrétaire général des affaires régionales**

41 Monsieur le Préfet, Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, tout d'abord, je
42 voudrais vous présenter les excuses de Madame la Préfète de région, qui aurait souhaité être là ce soir à vos côtés pour
43 présenter cette opération, et qui n'a pu le faire, malheureusement, et qui m'a demandé de la représenter. Et je voudrais
44 également remercier monsieur le maire d'avoir bien voulu organiser cette réunion avec la commission particulière du
45 débat public, puisque je vois que l'assemblée est très nombreuse, peut-être même le nombre de places disponibles
46 encore aujourd'hui a été assez réduit, donc cela témoigne de tout l'intérêt que cette opération représente pour les
47 habitants du Creusot, et, au sens large, je pense, pour tous les gens concernés par cette opération. Donc, je pense qu'on
48 ne peut que s'en féliciter. Je voudrais associer à ces remerciements SNCF Réseau, qui est la cheville ouvrière de la
49 présentation qui va être faite du dossier tout à l'heure, et qui a beaucoup travaillé pour que l'on puisse, aujourd'hui,
50 discuter de cette opération, qui vous sera présentée, qui est donc la VFCEA.



Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

51 Donc, c'est une opération qui répond à une attente forte, je crois que monsieur le maire l'a précisé lors de ces propos
52 introductifs, à la fois des élus et des habitants, et puis qui témoigne également de l'intérêt avec les pouvoirs publics, donc
53 l'État et les collectivités locales, témoigne pour les transports collectifs et le mode ferroviaire en particulier. La VFCEA,
54 c'est un projet structurant d'intérêt régional, national, mais également international, puisqu'elle est inscrite au réseau
55 européen des transports terrestres. Donc, elle a plusieurs fonctionnalités. Elle a une fonctionnalité Voyageurs, bien sûr,
56 mais également Fret. Donc, elle a vraiment un intérêt primordial, ce qui témoigne de son importance. C'est une opération
57 phare du contrat de plan État-Région 2015-2020, c'est la première opération en montant financier. Aujourd'hui, il y a 250
58 millions d'euros qui sont inscrits au CPER à ce titre, donc c'est vraiment la première opération pour la mobilité, donc cela
59 témoigne aussi de l'importance que nous y accordons. Alors, ce projet a un coût non négligeable, mais qui n'est pas
60 démesuré en comparaison d'autres grands projets en cours sur le plan national. Un comité de pilotage de ce projet a été
61 confié à la préfète de région par le secrétaire d'État chargé des transports, monsieur VIDALIES. Depuis 2015, ce comité
62 de pilotage se réunit autour du maître d'ouvrage, avec les co-financeurs, et les principales collectivités concernées. Le
63 secrétaire d'État a souhaité la tenue d'une concertation, pour que cette opération soit confortée. Donc, le calendrier qui a
64 été décidé en 2015 a été respecté, avec un dossier de saisine de la commission nationale du débat public, qui est
65 représentée par son président ici, qui s'exprimera tout à l'heure. Donc, la CNDP a choisi, a pris la décision au mois de
66 juillet, de créer une commission particulière, qui est donc dirigée par madame CASILLO, et c'est cette commission
67 particulière qui a organisé ce débat public, qui va nous réunir aujourd'hui. Ce débat public va se dérouler aujourd'hui sur
68 un temps, on va dire, concentré : c'est une durée de 3 mois. Et nous nous retrouverons donc au mois de mars pour
69 essayer de voir de quelle manière nous pouvons avancer ensemble. Mais cette concertation, nous la souhaitons la plus
70 ouverte et la plus solide possible, la plus partagée, et la plus enrichie, ce qui nous permettra d'avoir des choix qui seront
71 les plus éclairés possible.

72 Donc, la VFCEA, en un terme, elle a besoin de vous, elle a besoin de votre contribution, de votre intérêt, de vos
73 remarques, et puis je ne peux que vous inviter à vous exprimer lors du débat public, pour que nous puissions ensemble
74 essayer de prendre la meilleure décision possible pour l'avenir de cette infrastructure.

75 Merci.

76 **Christian LEYRIT, président de la commission nationale du débat public**

77 Bien. Monsieur le Maire, Monsieur le Préfet, Messieurs les parlementaires, Monsieur le premier Vice-président de la
78 région, Mesdames et Messieurs les conseillers régionaux, départementaux, maires, Mesdames et Messieurs, je suis
79 vraiment heureux d'être à nouveau en Saône-et-Loire ce soir, puisque les débats publics sont nombreux dans ce beau
80 département. Il y a plusieurs années, il y a eu un débat sur la route Centre Europe Atlantique, sujet que je n'aborderai
81 pas ce soir. Il y a eu un débat ensuite sur les Center Parcs du Rousset, je reconnais un certain nombre d'élus dans la
82 salle. Et donc aujourd'hui, c'est sur un projet de nature différente.

83 Donc, je vais évoquer un certain nombre de petits sujets de manière assez rapide. Tout d'abord, je reviens quelques
84 dizaines d'années en arrière, le Sommet de la Terre à Rio, 1992, disait que la meilleure façon de traiter les questions
85 d'environnement est d'associer l'ensemble des citoyens concernés, pour les informer, et également pour que les citoyens
86 participent aux décisions. Cela, c'est un point qui est vraiment important, et donc, depuis Rio, c'est une triple exigence
87 dans notre pays : premièrement, il y a une convention internationale, la convention d'Aarhus qui a été signée par la
88 France, comme une cinquantaine d'autres pays, qui, effectivement, définit ce principe ; une directive européenne
89 également ; et en France, il y a la charte de l'environnement, qui a été approuvée en 2005, qui est de valeur
90 constitutionnelle, c'est-à-dire le plus haut niveau effectivement de la loi, qui consacre cette nécessité, le caractère
91 impérieux, effectivement, d'associer les citoyens aux décisions, pour notamment les grands projets d'équipement et
92 d'infrastructures. Nous avons, il y a quelque temps, réalisé des enquêtes TNS Sofres, et donc qui montrent une très forte
93 attente des citoyens de participer aux décisions publiques. Deuxièmement, une demande de participation d'autant plus
94 importante que le modèle politique apparaît parfois en crise, et également l'attente de garanties d'indépendance pour
95 assurer une bonne participation des citoyens.

96 Alors, je vais passer, rassurez-vous, de manière extrêmement rapide, lorsqu'on demande aux gens ce qui permettrait le
97 mieux d'améliorer le fonctionnement de la démocratie, vous voyez, un certain nombre d'items, ce qui apparaît très
98 nettement en tête, c'est de mieux associer, demander l'avis des citoyens avant de prendre des décisions.

99 Développer les modes d'information et d'expression directe des citoyens, est-ce que c'est utile ou indispensable ? Vous
100 voyez, au niveau local, 96 %, au niveau national 90 %, même au niveau européen 84 %, je passe. Est-ce que vous avez
101 le sentiment que depuis 10 ans, où il y a sans doute eu des efforts de faits, à tous les niveaux, au niveau de l'État, au
102 niveau des collectivités, etc., est-ce que depuis 10 ans on prend plus en compte l'avis des citoyens avant de prendre des



Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

103 décisions ? Vous voyez qu'au niveau national, plus des trois quarts des français disent qu'il n'y a pas eu vraiment de
104 progrès dans ce domaine. Également, si vous lancez un débat public en France, est-ce que vous pensez préférable qu'il
105 soit lancé par le gouvernement, par une entreprise privée, etc. ? Là aussi, vous voyez, un point très important, par une
106 autorité indépendante du parlement et du gouvernement. C'est-à-dire que pour les citoyens, il est nécessaire que les
107 gens qui organisent le débat ne soient pas partie prenante de la décision finale. Je vais y revenir dans un instant.

108 Alors, la commission nationale du débat public, elle a été créée par la loi Barnier en 1995, elle a été développée en 2002.
109 Donc, vous voyez que cette évolution s'est faite sous des majorités différentes. Ensuite, la loi Grenelle 2, également, l'a
110 confortée. Et, il y a deux ordonnances, dont je dirai un mot tout à l'heure, qui sont sorties en avril et en août 2016, c'est-à-
111 dire il y a très, très peu de temps, qui vont bouleverser d'une certaine manière, effectivement, la participation des
112 citoyens, j'y reviendrai de manière très succincte tout à l'heure.

113 Alors, l'ordonnance d'avril 2016 est relative à la consultation locale sur les projets susceptibles d'avoir une incidence sur
114 l'environnement. Donc, il y a eu une première application de cette ordonnance, sur le projet qui est loin d'ici, mais dont on
115 a beaucoup entendu parler, qui est l'affaire Notre-Dame-des-Landes, où le gouvernement a décidé d'organiser une
116 consultation des électeurs du département de Loire Atlantique, sur ce projet, et donc c'est la commission du débat public,
117 autorité indépendante, qui a élaboré le document d'information des citoyens, après avoir rencontré, évidemment,
118 l'ensemble des interlocuteurs qui, comme vous avez pu le constater, sont d'avis assez différents.

119 Les modifications, là aussi je vais être très, très bref, ce qui va changer à partir du début de l'année prochaine, ce sont
120 des choses assez fondamentales. Premièrement, il va y avoir un droit d'initiative citoyenne. C'est-à-dire que désormais,
121 sur les très grands projets, 10 000 citoyens vont pouvoir saisir directement la CNDP, pour demander d'organiser un débat
122 public sur un grand projet. Au niveau des plus petits projets, c'est 20 % de la population qui est concernée par un projet,
123 qui pourra saisir le préfet, il y a encore un débat pour savoir quel préfet, mais le préfet, pour demander effectivement
124 l'ouverture d'un débat sur un projet. Et au niveau national, sur des projets de politique publique, 60 parlementaires – cela,
125 c'est très, très nouveau – ou 500 000 citoyens pourront demander d'organiser un débat public national sur des projets de
126 réforme de politique publique. Également, saisine obligatoire sur ce qu'on appelle les plans et programmes nationaux,
127 c'est-à-dire qu'évidemment, les projets de transports, de routes, d'autoroutes, ou de voies ferrées, s'intègrent dans un
128 schéma national du transport, et donc il y aura obligatoirement un débat national sur la politique nationale du transport,
129 comme par exemple sur la politique nationale de gestion des déchets radioactifs, par exemple, ou on pourrait en citer
130 beaucoup d'autres. Et également, un autre dispositif tout à fait nouveau qui va intervenir, un dispositif de conciliation.
131 C'est-à-dire qu'avant, on a tous connu, évidemment, les drames de Sivens, il a semblé au gouvernement – c'était une de
132 nos propositions, d'ailleurs, à la CNDP – de dire que lorsqu'il y a des sujets très conflictuels, n'est-il pas possible que
133 quelqu'un qui n'est pas partie prenante de la décision puisse mettre autour de la table le maître d'ouvrage, les
134 agriculteurs, les environnementalistes, les associations environnementales, pour essayer de trouver un compromis, pour
135 éviter effectivement d'aboutir au blocage ou aux situations extrêmement conflictuelles qu'on rencontre sur un certain
136 nombre de projets.

137 Également, donc nous sommes en train, à la CNDP, de constituer un vivier national de garants de la concertation, qui
138 sont à disposition pour nos projets, mais également à la disposition de l'ensemble des maires, y compris pour des sujets
139 d'urbanisme, qui voudront avoir quelqu'un qui est indépendant pour garantir effectivement la bonne information des
140 citoyens. Également, la possibilité d'expertises complémentaires dans le cadre de concertations préalables. Cela, c'est
141 un point important. Il est parfois assez souhaitable, si vous voulez, que les citoyens aient un point de vue d'experts qui
142 soit différent de celui du maître d'ouvrage. Les citoyens ont le sentiment que le maître d'ouvrage est là pour faire avancer
143 son projet, ce qui est absolument légitime, mais il peut avoir le souhait, effectivement, d'avoir un point d'experts différent
144 de celui qui porte le projet. Donc cela, c'est un point également assez important.

145 Alors, la CNDP, je suis très rapide, c'est une instance collégiale de 25 membres : un président, 2 vice-présidents, 2
146 parlementaires, 6 élus, 2 régionaux, 2 départementaux, 2 villes, ensuite il y a un représentant de la Cour de cassation, de
147 la Cour des comptes, du Conseil d'État, du tribunal administratif, et puis 2 associations environnementales, 2 patronats, 2
148 syndicats, 2 usagers consommateurs, 2 personnalités qualifiées. Tout cela doit faire 25. Ce qui fait l'indépendance de la
149 CNDP, c'est le mode de désignation, puisque les 25 membres sont nommés par 19 institutions différentes. Le slogan de
150 la CNDP, c'est : « vous donner la parole ». Nous sommes là pour cela ce soir, vous donner la parole et la faire entendre.
151 Donc, informer le public, veiller à sa participation, éclairer le maître d'ouvrage, pour enrichir, démocratiser, légitimer la
152 décision. Le problème que nous avons, chez nous, mais dans beaucoup d'autres pays également, c'est un problème de
153 légitimité de la décision. C'est-à-dire qu'évidemment, nous sommes dans un état de droit, bien évidemment, il y a des
154 procédures complexes, notamment de différentes enquêtes, de différents niveaux, mais au-delà de ces enquêtes, il y a
155 encore un certain nombre de citoyens, qui ne sont pas des gens forcément violents ou des casseurs, qui ont le sentiment

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

156 que leur point de vue n'est pas entendu, que les préoccupations de long terme, les préoccupations d'eau, de biodiversité,
157 de changement climatique, ne seront pas prises en compte suffisamment pour chaque décision ponctuelle sur chaque
158 projet, et donc que la décision n'est pas légitime. Donc le débat public, si vous voulez, ce n'est pas un élément qui
159 conduit à un consensus, mais cela permet, je pense, de faire en sorte que l'ensemble des points de vue, y compris les
160 points de vue minoritaires, soient entendus et reconnus. Et cela, c'est un point très, très important, parce qu'une décision
161 publique, il y a très souvent des gagnants et des perdants de la décision. Et donc, comment faire – et c'est tout l'objet de
162 cela – pour que les perdants de la décision puissent considérer qu'ils sont toujours opposants au projet, mais que la
163 décision n'est pas pour autant illégitime, qu'ils ont été entendus, qu'il y a peut-être eu des mesures de compensation, et
164 donc que ce processus de reconnaissance des minorités a été pris en compte, et donc que la décision est légitime.

165 Donc cela, je crois qu'on est au cœur, ici, d'un meilleur fonctionnement démocratique. Vous savez qu'à Paris, il y a eu un
166 sommet mondial du partenariat – on appelle cela « partenariat pour un gouvernement ouvert – où il y avait des gens de
167 plus de 80 pays sur ces sujets, parce que ces questions-là sont évidemment des sujets qui se posent dans tous les pays
168 du monde. Et donc, je crois vraiment que c'est la loyauté, la transparence et la confiance du processus, qui fondent la
169 légitimité de la décision. Et donc, le processus qui conduit à la décision est aussi important que la décision intrinsèque.

170 Quelles sont les conditions de légitimité et d'efficacité ? Débattre en amont de la décision. Cela, c'est un point qui est
171 très, très important, les trois quarts des Français ont le sentiment que quand on lance un débat public en France, la
172 décision est déjà prise. Donc, débattre en amont de la décision.

173 Mobiliser les publics les plus variés, madame CASILLO vous en parlera tout à l'heure, il faut aller rencontrer les publics là
174 où ils sont. Donc, je n'y reviens pas, mais évidemment, vous êtes extrêmement nombreux et je vous en remercie, je vous
175 en félicite d'ailleurs, mais évidemment, il y a des publics qui sont moins représentés. Il suffit d'avoir un petit panorama,
176 les jeunes ne sont tout de même pas très nombreux dans ce type de réunions, on le sait bien, et donc il faut aller
177 recueillir le point de vue des jeunes ailleurs que dans de grandes réunions publiques.

178 Disposer d'une expertise complète : cela, c'est aussi important. Les citoyens doivent avoir accès à l'ensemble de
179 l'information.

180 Et enfin – cela, c'est aussi très, très important – il faut poursuivre la concertation jusqu'à la réalisation du projet.

181 Donc, le débat public n'est pas une enquête publique. Cela, c'est un point qui est très, très important. Voilà.

182 Quelles sont les valeurs de la CNDP ? Le premier, c'est la transparence. C'est-à-dire que nous devons veiller, et nous
183 veillons à mettre à la disposition du public toutes les informations nécessaires à la compréhension du projet dont il est
184 question. Deuxièmement, le débat est argumenté. Le débat public, ce n'est pas un sondage d'opinion ni un référendum.
185 C'est la force des arguments qui compte. Un argument peut être porté par une personne, peut avoir plus de poids qu'un
186 autre argument porté par 50 personnes. Troisièmement, c'est l'égalité de traitement. C'est-à-dire que pendant le débat
187 public, tous les points de vue ont la même valeur. Et enfin, la neutralité, l'impartialité, et – cela, c'est un point qui est
188 évidemment fondamental – et l'indépendance par rapport au maître d'ouvrage. Donc cela, c'est très, très important.
189 Donc, contrairement aux enquêtes publiques, dans le débat public, la CNDP ne prend pas parti. Elle n'émet pas d'avis,
190 elle ne dit pas à la fin : « nous sommes favorables ou défavorables au projet ». Elle est là pour dire : « voilà tous les
191 points de vue qui se sont exprimés », elle peut donner des recommandations pour la poursuite du dialogue, bien
192 entendu, mais elle n'est pas là pour donner un avis.

193 Pour ce débat public, vous avez le calendrier qui est ici, donc nous avons été saisis par SNCF Réseau de ce projet,
194 ensuite on a décidé de faire un débat public, on a désigné les membres de la commission du débat public, et donc le
195 débat public commence ce soir, jusqu'au 20 mars prochain. Et donc, pour animer cette réunion, nous constituons une
196 équipe. Alors, ce n'est pas une équipe de fonctionnaires, la CNDP est une toute petite équipe extrêmement peu
197 nombreuse, mais donc, projet par projet, lorsque nous décidons de faire un débat public, nous désignons une équipe, ici
198 de 6 personnes je crois, d'horizons divers, avec des gens qui sont plutôt compétents dans le domaine des transports,
199 plutôt dans le domaine de l'environnement, etc. Donc des gens d'horizons extrêmement divers, parce que nous ne
200 sommes pas là pour avoir un point de vue d'expert sur le sujet, nous ne donnons pas d'avis, nous sommes là pour faire
201 exprimer l'ensemble des citoyens concernés, et donc, évidemment – cela, c'est un point auquel les citoyens, vous tous,
202 et nous tous, accordons une très grande importance – c'est la charte d'éthique et déontologique de l'ensemble des
203 membres, qui ont évidemment signé cet élément. Je crois vraiment que si l'on veut donner du crédit, redonner confiance
204 à nos concitoyens, je crois que c'est très, très important que ces débats soient conduits dans la plus grande transparence
205 et dans la plus grande loyauté du débat public.

206 Je vous remercie.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

208 Est-ce qu'il y a peut-être des questions dans la salle par rapport à la présentation que vous avez entendue ? Sur la
209 commission nationale, son fonctionnement, si vous avez des questions, c'est le moment.

210 **Christian LEYRIT, président de la commission nationale du débat public**

211 Sur le débat... oui ?

212 Je dis que dans un débat public, il peut y avoir des positions minoritaires. Ce que je dis, c'est qu'une des valeurs du
213 débat public, c'est que l'ensemble des points de vue, y compris les points de vue minoritaires, ou les points de vue qui ne
214 seront pas pris en compte dans la décision finale, aient été entendus, aient été reconnus, et éventuellement avoir des
215 compensations s'ils ont effectivement des inconvénients qui sont liés à ce projet. C'est la reconnaissance des minorités.

216 **Intervenant**

217 Cela veut dire que le projet est en ligne, et en aucun cas ne peut reculer actuellement ?

218 **Christian LEYRIT, président de la commission nationale du débat public**

219 J'ai dit exactement le contraire. C'est-à-dire que, si vous voulez, ce qui est important aujourd'hui, c'est qu'on lance des
220 débats publics au moment de l'enquête publique. Tout le monde sait très bien qu'au moment de l'enquête publique, tout
221 est déjà ficelé, c'est-à-dire qu'on demande l'avis aux citoyens, mais – enfin, cela peut arriver, mais – il est très, très rare
222 que le projet soit abandonné au moment de l'enquête publique. Cela arrive quelques fois, rarement. L'idée du débat
223 public, c'est d'être plus en amont, au moment où les choix ne sont pas faits, au moment où il est possible que le projet ne
224 se fasse pas du tout, ou au moment où il y a des solutions alternatives, qui peuvent être présentées par le maître
225 d'ouvrage, ou qui peuvent être apportées par des citoyens. Nous faisons actuellement un débat sur une ligne de métro à
226 Toulouse, et donc il y a un groupe de citoyens, une vingtaine de citoyens qui ont fait un véritable contre-projet au projet
227 de l'agglomération toulousaine. Et donc, cela, c'est un point très, très important. Et donc, on va le voir tout à l'heure, mais
228 il est tout à fait clair qu'ici, on est dans le bon timing. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, rien n'a été décidé, il est possible de
229 faire ou de ne pas faire, et il y a des alternatives possibles. C'est-à-dire qu'on peut faire ceci, il y a plusieurs scénarios qui
230 sont prévus, mais qui vont être présentés.

231 **Intervenant**

232 Je vous remercie, c'est plus clair.

233 **Christian LEYRIT, président de la commission nationale du débat public**

234 Donc, sur le principe, ou sur les modalités de manière très globale, il n'y a pas d'autres questions ? Très bien, s'il n'y en a
235 pas d'autres, Monsieur le Vice-Président de la région.

236 **Michel NEUGNOT, premier vice-président de la région Bourgogne-Franche-Comté**

237 Mesdames, Messieurs, vous tous en vos grades et qualités, permettez-moi de vous adresser déjà le salut fraternel de
238 Marie-Guite DUFAY, présidente de la région Bourgogne-Franche-Comté. Je vais faire une intervention liminaire courte, et
239 je m'exprimerai pour donner le point de vue de la région, ensuite, de façon beaucoup plus technique, mais en ayant
240 toujours à l'esprit que ces infrastructures que l'on souhaite sur le territoire ne sont pas une fin en soi, et ce qui est
241 important à juger, ce sont les services qu'ils rendent ensuite aux usagers potentiels, aux clients potentiels. Et là, il s'agit
242 de réseaux ferrés, et d'un projet qui comporte quand même, je le disais tout à l'heure, beaucoup d'aspects.

243 Je voudrais dire qu'en ce qui concerne la région, ce projet était inscrit dans le SRIT, dans le schéma qui précédait le
244 contrat de plan, et c'est un projet sur lequel déjà un certain nombre de citoyens se sont exprimés favorablement à porter
245 ce projet. Je pense notamment à un collègue avec lequel j'ai travaillé pendant le dernier moment, qui était vice-président
246 au TER, et qui était aussi président d'une association RACO, Jean-Paul PINAUD, qui a porté et qui continue de porter le
247 développement de la VFCEA avec toutes ses fonctionnalités.

248 Je voudrais simplement remercier un certain nombre de personnes qui ont permis que ce débat public se fasse
249 rapidement, dans de bonnes circonstances, parce que vous savez qu'on a un mois de mai et un mois de juin assez
250 occupés par quelques brimades de printemps, soit présidentielle, soit législative. Il était important, si on ne voulait pas
251 perdre un an, à ce que ce débat public puisse se faire rapidement. Donc, nous avons alerté le préfet DELZANT quand il
252 était préfet de la région Bourgogne-Franche-Comté, et le ministre Alain VIDALIES, pour qu'effectivement, on puisse tenir
253 dans un calendrier. C'était possible, ce calendrier, parce que le préfet DELZANT a quitté la région Bourgogne-Franche-

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

254 Comté, mais a fait en sorte que, par des contacts privilégiés qu'il avait peut-être avec les uns et les autres, pour que cela
255 puisse tenir dans un calendrier avec une fin au mois de mars. D'autre part, je voudrais remercier aussi tous ceux qui ont
256 contribué pour que cette date puisse tenir, notamment SNCF Réseau et son responsable régional Abdelkrim AMOURA,
257 parce qu'il y avait un certain nombre d'éléments à produire pour pouvoir réussir à tenir ces délais ; remercier aussi
258 Madame la préfète de région, et Monsieur le secrétaire général des affaires régionales, où effectivement il y avait un
259 travail en première ligne à effectuer ; et puis naturellement, la commission nationale du débat public et puis sa
260 représentante, Ilaria CASILLO, avec lesquelles nous nous sommes déjà entretenus de nombreuses fois pour
261 qu'effectivement ce débat puisse avoir lieu dans de bonnes conditions. Ce que la région souhaite, c'est être présente aux
262 5 réunions majeures qui auront lieu, pour dire à peu près la même chose à chacun, mais comme ces réunions ont lieu
263 sur l'ensemble du territoire, il est bien que l'on puisse s'exprimer directement, et que cela ne soit pas déformé.

264 Sur la partie des infrastructures, et je terminerai par-là, c'est quand même un point important pour l'avenir, la loi NOTRE
265 donne aux régions, dans le cadre du SRADDT, la compétence pour élaborer un schéma prescriptif de l'intermodalité et
266 de l'infrastructure, et s'il y a un dossier pour lequel l'intermodalité – on le verra tout à l'heure quand je m'exprimerai tout à
267 l'heure – est vraiment importante, c'est celui-ci. Et l'importance des infrastructures aussi, parce que c'est un dossier qui a
268 été porté du côté bourguignon, sous l'ancien régime, à partir de 2004 par François PATRIAT, et je dois vous dire qu'il doit
269 être heureux que ce dossier puisse déboucher. Dire aussi que c'est un dossier qui fait donc partie du contrat de plan
270 Etat-Région, et que comme la présidente, comme l'ensemble des élus, mes collègues que je salue, présents ici, nous
271 veillerons à ce que les engagements de l'État à travers le CPER (contrat de plan Etat-Région) soient tenus. Il y va de la
272 crédibilité des élus de faire en sorte que la parole publique, quand elle annonce des choses, soit confirmée en résultats
273 dans les délais prévus. On peut toujours expliquer quelques retards parce qu'il y a des impondérables, mais si dès le
274 départ, on dit : « on n'arrivera pas à réaliser », on perd toute crédibilité au niveau de l'action publique. Et la commission
275 du débat public a rappelé effectivement cette distance qui existe entre le politique, les experts qui décident, et puis les
276 populations.

277 Donc, profitez-en, allons jusqu'au bout pour que ce soit un succès réalisé dans les délais. Merci.

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

279 J'invite monsieur le préfet Gilbert PAYET, préfet de Saône-et-Loire, à prendre la parole.

280 **Gilbert PAYET, préfet de Saône-et-Loire**

281 Monsieur le Député, Monsieur le Sénateur, Monsieur le Maire du Creusot, Président de la communauté urbaine Le
282 Creusot-Montceau-Les-Mines, Mesdames et Messieurs les Maires, Mesdames et Messieurs les élus, extrêmement
283 nombreux, j'en reconnais un certain nombre dans la salle, Monsieur le Président de la commission nationale du débat
284 public, Madame la Présidente – je crains d'avoir oublié Monsieur le Vice-Président du Conseil régional, auprès duquel je
285 m'excuse immédiatement – Madame la Présidente de la commission particulière, chargée de conduire ce débat sur la
286 VFCEA, Mesdames et Messieurs, le président LEYRIT le rappelait tout à l'heure, le département de Saône-et-Loire est
287 traversé par un axe Centre Europe Atlantique, une route, trop fameuse hélas, RCEA, qui a fait l'objet d'un débat public il
288 y a quelques années, et dans la suite de ce débat public, des conclusions de ce débat public, il y a actuellement donc un
289 projet qui chemine, qui avance, de tronçon d'autoroute qui est dans le département de l'Allier. Et dans ce département de
290 Saône-et-Loire, chaque année depuis 2015, 50 millions d'euros de travaux sont engagés, conduits pour permettre la
291 mise à deux fois 2 voies gratuites de cette RCEA, si importante et en ce cœur de la communauté urbaine, et sur cet axe
292 particulièrement structurant qu'est la branche nord de la RCEA, on sait ce que cette route peut apporter, ce qu'elle
293 représente en même temps comme problèmes, et avec ce programme extrêmement ambitieux, d'ici à 2025, ce sont près
294 de 500 millions d'euros d'argent public qui seront investis dans cette mise à deux fois 2 voies, et lorsqu'on arrivera à
295 2025, il manquera encore 220 à 250 millions d'euros pour achever la mise à deux fois 2 voies de la RCEA.

296 Mais ce département de Saône-et-Loire est aussi traversé par un autre axe, une voie ferrée, elle aussi qui a vocation à
297 être un axe structurant, une voie ferroviaire Centre Europe Atlantique, et elle fait l'objet aujourd'hui de ce débat. J'ai eu
298 l'occasion de le dire lors d'un débat précédent, l'État, son représentant, se retrouvent toujours dans une position un peu
299 particulière dans un débat public. Évidemment, il n'y a pas de débat sans projet. Et le projet qui nous occupe, qui vous
300 occupe, qui vous occupera pendant plusieurs semaines, est inscrit dans un contrat de plan Etat-Région, c'est-à-dire qu'il
301 y a bien un projet qui est sur la table, mais il est apparu effectivement indispensable de soumettre à débat public ce
302 projet. Étant précisé, et la commission nationale du débat public y veille scrupuleusement, qu'il ne peut pas y avoir de
303 débat si une décision est déjà arrêtée. Le débat, ce n'est pas vendre un projet à une opinion publique favorable ou
304 récalcitrante, le débat, c'est véritablement examiner l'opportunité même d'un projet, et pouvoir discuter avec les
305 exigences qui sont celles de la commission nationale du débat public : transparence, rigueur, loyauté. Avec cette règle

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

306 qui fait effectivement que tout le monde peut – et quelque part, doit – s’exprimer, que les opinions minoritaires sont
307 entendues, écoutées, et ont une véritable audience même si elles sont minoritaires, que les opinions majoritaires – étant
308 précisé, comme cela a été dit, que la commission n’a pas pour but d’aller compter les opinions dans un sens ou dans
309 l’autre et de dire qui était minoritaire, qui est majoritaire, mais véritablement de faire émerger toute cette parole citoyenne
310 de manière à éclairer les porteurs de projet, les financeurs, au moment de leur choix final. C’est pour cela que je vous
311 remercie toutes et tous d’être si nombreux ce soir, ce qui est d’excellent augure pour ce débat, que je vais suivre avec
312 une certaine distance, mais en étant quand même extrêmement intéressé, et je souhaite vraiment plein succès, Madame
313 la Présidente de la commission particulière, à ce débat sur la VFCEA.

314 Je vous remercie.

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

316 Merci beaucoup.

317 Très bien, merci beaucoup, Monsieur le Préfet.

318 Rentrons un peu plus, du coup, dans le vif du sujet. Maintenant, je vais très rapidement vous présenter un peu le travail
319 que la commission a fait, les modalités de débat, pour vous laisser réagir, parce que le premier élément du débat, c’est
320 débattre sur le débat. C’est-à-dire, tout d’abord, puisque c’est l’ouverture, voir s’il y a des choses qu’on a oubliées dans
321 l’organisation de ce débat, si toutes les thématiques sont bien effectivement là sur la table, pour être abordées. Donc, je
322 vais vous présenter très rapidement quel sera le rôle de cette commission particulière qui animera le débat public sur le
323 projet. Je vais vous présenter les thématiques et les enjeux, les modalités à travers lesquelles on débattera de ces
324 thématiques, et puis je vais vous présenter la manière dont vous toutes et tous pouvez contribuer concrètement à ce
325 débat public.

326 Donc, comme vous l’avez déjà entendu par les interventions qui m’ont précédée, la commission particulière que je vais
327 vous présenter tout à l’heure, et qui se présentera tout à l’heure à vous, est une commission neutre et indépendante.
328 Nous n’avons aucun lien avec le maître d’ouvrage, nous ne nous prononçons pas sur le projet. Notre tâche est celle
329 d’organiser, de poser le cadre de ce débat public. Donc, nous avons différentes tâches, tout d’abord organiser le débat.
330 Que signifie organiser un débat ? Tout d’abord, faire un travail préalable. Nous sommes allés à la rencontre de plusieurs
331 acteurs, des élus que vous avez vus ici, mais aussi les viticulteurs, les associations environnementales, nous avons
332 réalisé plus de 50 entretiens. Nous avons réalisé deux visites de terrain avec le maître d’ouvrage, pourquoi ? Pour
333 comprendre les enjeux du projet et ne rien oublier par rapport aux thématiques à traiter. Donc, nous avons fait tout ce
334 travail préalable pour cerner un peu les thématiques du projet. Donc cela, c’est la première tâche. Ensuite, nous avons
335 donc conçu les modalités à travers lesquelles on va débattre.

336 Et puis notre rôle, c’est aussi celui de veiller à l’information et à sa diffusion large. Nous avons travaillé un peu avec le
337 maître d’ouvrage pour établir un dossier du maître d’ouvrage qui, je dirais, est la pierre de base de démarrage d’un débat
338 public : c’est l’information source, à partir de laquelle vous allez débattre, nous allons débattre. Donc, toute l’information
339 doit être non seulement accessible à vous, donc sur le site internet, vous avez un dossier du maître d’ouvrage, dehors,
340 que vous pouvez prendre si vous le souhaitez, mais elle doit être aussi compréhensible, intelligible, claire. Donc, notre
341 travail est de veiller à ce que les informations soient aussi sincères, que tout soit dit, que tout soit sur la table, le
342 compléter par d’autres études, etc. Donc, tout sera sur le site internet de la commission et du débat. D’ores et déjà, sur le
343 site internet, il y a un certain nombre de documents.

344 Ensuite, notre mission, de la commission particulière, est celle de favoriser la participation de tous les publics. Le
345 président Christian LEYRIT, président de la commission nationale, l’a très bien dit : un des défis du débat public est celui
346 d’aller chercher un peu la parole cachée, ce qu’on appelle en général « le public faible ». Et c’est un défi surtout lorsqu’on
347 est dans un territoire rural comme celui-là, ou très éparpillé, ou surtout lorsqu’on a à faire avec un projet qui concerne un
348 linéaire de 160 kilomètres, un projet très articulé, donc un défi pour nous, c’est d’aller chercher tous ceux qui ont un
349 intérêt. Donc, la question qu’on se pose est : qui ne faut-il surtout pas oublier lorsqu’on organise un débat public ? Donc
350 c’est cela, la question qui se pose aussi à la commission particulière. Donc, nous sommes allés à la rencontre, mais aller
351 à la rencontre des publics signifie aussi une autre chose, signifie différencier la manière dont on se parle, parce que les
352 personnes ne se parlent pas toutes de la même manière. Il y en a d’autres qui ont plus d’aisance à prendre la parole en
353 public, d’autres qui préfèrent écrire par exemple, donc c’est pour cela que nous avons aussi démultiplié les possibilités
354 qui vous sont offertes pour vous exprimer. Ceux qui le souhaitent peuvent s’exprimer pendant les réunions publiques, et
355 je vais vous le présenter, mais vous pouvez contribuer en ligne par exemple, ou en écrivant des contributions, en
356 rédigeant des questions, des avis, des commentaires. Donc, toute une panoplie d’outils sont à votre disposition pour que vous
357 puissiez vous exprimer.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

358 Ensuite, l'avant-dernière tâche de la commission est d'animer le débat. Donc, non seulement passer la parole, etc., par
359 ailleurs toute la commission particulière sera mobilisée dans l'animation du débat, donc vous n'aurez pas à supporter
360 mon fort accent italien pour toute la durée du débat. Donc, on se partagera cette tâche. Mais animer un débat public
361 signifie aussi autre chose. Animer un débat public signifie aussi vous permettre que toutes les informations soient sur la
362 table. Vous proposer par exemple des experts, des expertises complémentaires, différentes par rapport à celles du
363 maître d'ouvrage. Donc, notre rôle est aussi de faire vivre ce débat en le nourrissant d'autres types d'informations
364 complémentaires par rapport à celles du maître d'ouvrage, justement parce que nous sommes indépendants, et nous
365 devons organiser, vous proposer vraiment le cadre complet, faire un peu le tour de la question.

366 Et puis, la dernière tâche de la commission est celle – vous le savez – de rédiger un compte-rendu. Nous allons rédiger
367 un compte-rendu. Plusieurs personnes l'ont souligné lors de leurs interventions. Dans ce compte-rendu, vous n'allez pas
368 voir un avis sur le projet. Nous n'avons pas d'avis à donner, nous n'avons pas d'avis sur ce projet. Par contre, nous
369 essayons de restituer à la fin une cartographie des arguments, tout ce qui s'est dit, tous les points de vue, les intérêts, les
370 interrogations, les inquiétudes, nous allons les retranscrire dans ce compte-rendu, et attention, nous n'allons pas les
371 hiérarchiser. Pourquoi ? Parce que tout argument compte et a son poids propre dans un débat public. Donc, même si un
372 argument est porté par une seule personne, et un autre par 100 personnes, les deux auront la même dignité d'existence
373 dans notre compte-rendu. Cela vous a été expliqué : trois mois après la publication du compte-rendu, le maître d'ouvrage
374 doit rendre publique sa décision par rapport au projet.

375 Voilà. Maintenant, pour vous dire un peu quelles sont nos tâches et comment nous allons procéder, je vais vous
376 présenter un peu les modalités. C'est-à-dire comment nous allons débattre de tout cela. Tout d'abord, le périmètre de ce
377 débat. Vous allez le voir, le découvrir tout à l'heure lorsque le maître d'ouvrage prendra la parole, il s'agit d'un débat qui
378 est très particulier, parce que le projet lui-même touche à plusieurs échelles, plusieurs dimensions. Donc, c'est un projet
379 qui questionne une fonctionnalité fret, c'est-à-dire le transport de marchandises. À travers cette transversale, et qui est
380 donc, cette question-là, cette thématique, vous le comprenez tout de suite, convoque une échelle qui est nationale, mais
381 aussi internationale, européenne, c'est-à-dire relier les corridors des transports de marchandises, relier la façade
382 atlantique au centre de l'Europe. Cela signifie que cela va être un débat à géométrie variable : selon la thématique
383 traitée, la commission bougera. Nous serons ici, sur le territoire, mais nous serons aussi à Lyon, à Paris, là où par
384 exemple il y a des intérêts qui peuvent être activés autour de ce projet. Et on sera un peu partout, je vous le disais tout à
385 l'heure, c'est un linéaire de 160 kilomètres, donc ce sera à Nevers, à Chagny, à Santenay, à Lucy, à Decize, à Chalon-
386 sur-Saône, vous pouvez retrouver tous les rendez-vous sur le site internet du débat.

387 Quelles thématiques allons-nous traiter ? Le travail préparatoire nous a permis d'identifier ces thématiques, que vous
388 voyez là comme des thématiques importantes. Mais je vous invite tout à l'heure à réagir si nous avons oublié des choses.
389 C'est aussi cela, le but de cette première réunion d'ouverture, donc si vous avez des commentaires, des remarques,
390 mêmes des critiques à nous porter par rapport aux thématiques choisies, n'hésitez pas à prendre la parole tout à l'heure.
391 Donc, la première thématique concerne les impacts environnementaux de la modernisation sur la ligne Nevers-Chagny.
392 Ensuite, une autre, ce sont les effets du projet sur le trafic fret national et international, c'est-à-dire qu'on questionnera si
393 effectivement ce projet produit les effets escomptés par le maître d'ouvrage, ou pas, et si oui, à quelles conditions. Les
394 impacts environnementaux et aux mains des deux scénarios de raccordement – attention à ne pas se faire de mal. Donc,
395 les impacts sur les scénarios de raccordement, les effets du projet sur le trafic TGV, la gare de correspondance TER-
396 TGV et ses enjeux, et le coût du projet et ses options de phasage. Voilà donc un peu les thématiques dont nous allons
397 débattre.

398 Comment allons-nous débattre de tout cela ? Nous avons prévu plus de 40 rencontres en présentiel, de visu entre vous
399 et nous, mais pas que. Donc, les rencontres, il y aura des réunions publiques, un peu le format comme celui de ce soir,
400 mais on aura aussi des ateliers thématiques, où on pourra travailler de manière plus fine, avec des experts, des supports
401 un peu plus développés sur des thématiques particulières. Puis nous avons aussi des conférences-débats, qui visent à
402 vous faire entendre un point de vue différent, le point de vue des experts, des chercheurs, et à débattre avec eux de
403 manière vraiment un peu d'égal à égal. On aura aussi des débats itinérants, des dispositifs un peu particuliers, comme
404 par exemple nous allons organiser des débats dans les trains, avec les voyageurs, parce que nous nous sommes
405 aperçus que c'est la manière la plus immédiate d'intercepter des usagers, donc ceux qui utilisent effectivement le train
406 tous les jours, mais nous avons d'autres types de dispositifs qui vous permettent aussi de participer. Nous avons un
407 système de cartographie en ligne, un logiciel qui s'appelle « J'en parle », qui vous permet de géolocaliser vos inquiétudes
408 de tous types, de nature environnementale, humaine, etc., mais à partir de ce logiciel, vous pouvez participer à des
409 débats en ligne autour de certaines thématiques. Donc, pour ceux qui ne peuvent ou ne souhaitent pas se déplacer, ils
410 ont aussi cet outil en ligne à utiliser, à exploiter, il est rejoignable à partir de notre site internet. Et puis, on aura un kit du
411 débat, qui est destiné aux associations, aux écoles, aux établissements scolaires, même aux mairies, s'ils considèrent

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

412 qu'ils veulent faire un débat chez eux et que nous ne l'avons pas prévu, on donne un kit pour pouvoir débattre avec les
413 citoyens, et nous faire remonter ensuite l'information qui va en ressortir. C'est un peu pour démultiplier le débat, pour le
414 faire en autonomie. Nous avons aussi des locaux au Creusot, que vous pouvez fréquenter à tout moment, ils sont
415 toujours ouverts, tous les jours de la semaine, vous pouvez un peu vous renseigner autour du débat, vous pouvez laisser
416 vos questions, vos interrogations. Je vous disais tout à l'heure qu'il y a aussi le site internet, qui est vraiment le lieu où
417 vous pouvez être mis à jour de toutes les actualités du débat, il y aura pas mal de conférences qui seront retransmises
418 en ligne sur le site internet, donc vous pouvez les suivre. Vous pouvez télécharger tous les documents qui ont affaire au
419 débat, donc c'est vraiment un lieu très important du débat.

420 Donc, comment pouvez-vous participer au débat ? Tout d'abord en participant aux réunions bien évidemment, vous
421 pouvez écrire des contributions, des cahiers d'acteurs pour les personnes morales, poser des questions, proposer des
422 thématiques. Donc cela, c'est un peu la manière dont vous pouvez prendre la parole. Mais prendre la parole, cela ne dit
423 pas forcément comment on va se parler. Donc, dans ce débat, on a des règles communes que je vais vous proposer ce
424 soir et qui, je l'espère, vous puissiez un peu... que nous tous, nous devons respecter. Tout d'abord, à chaque fois que
425 vous prenez la parole, je vous invite à vous présenter. On parle en nom propre pendant un débat. Donc, prendre le micro,
426 aussi parce que toutes les réunions seront enregistrées. Par ailleurs, pour ceux qui ne le souhaitent pas, il faut nous le
427 signaler d'abord au départ des réunions, nous signaler si vous ne souhaitez pas être présent sur des photographies ou
428 sur les enregistrements. De toute manière, à chaque fois qu'on prend la parole, on se présente, et toute parole sera
429 traitée de manière équitable, soit en termes de temps de parole, mais aussi en termes de poids. Donc, vous devez vous
430 présenter, et mentionner aussi l'organisme que vous représentez. Chaque intervention est argumentée, cela signifie que
431 nous n'allons pas accepter des attaques personnelles, cela n'est pas envisageable de huer quelqu'un quand il parle, s'il
432 exprime un argument contraire, tout comme applaudir les autres. Dans un débat public, on est dans le cadre d'un débat
433 argumenté : on entend l'argument de l'autre, et si on a un point de vue différent, tout simplement, on argumente. On
434 explique le pourquoi. Donc, si on organise comme cela nos conversations, elles seront beaucoup plus productives. Donc,
435 il y a de petites règles pour se parler avec respect et courtoisie.

436 Donc, je pense que je vous ai plus ou moins dit tout ce que je voulais vous dire, poser un peu le cadre de comment nous
437 travaillerons ensemble. Et je me permets, pour clôturer, une petite note personnelle, si vous me le permettez. Je vous
438 disais tout à l'heure que mon accent vous suggère que je ne suis pas exactement française de naissance. Je suis
439 italienne. Et j'ai eu l'occasion de travailler dans la même institution en Italie, et de voir aussi comment cela marche dans
440 d'autres pays. Et un dispositif si à l'avant-garde comme celui du débat public, cela n'existe pas dans d'autres pays
441 européens. Je pense à tant de conflits qui auraient pu être évités, peut-être, en Italie, autour des infrastructures, si on
442 avait un dispositif, à un moment, si sain et important. Un débat public, c'est quelque chose d'un peu particulier. C'est un
443 moment fort dans un projet, mais c'est aussi un moment démocratique fort pour un territoire. Donc, profitons de ce
444 moment. Je vous le dis cette fois-ci vraiment un peu comme vu de l'extérieur, c'est une avancée démocratique très
445 importante. Et c'est pour cela que je vous souhaite, vraiment de manière très sincère, un bon débat, à vous et à nous.

446 Donc là, nous pouvons démarrer, et j'invite le maître d'ouvrage et la commission particulière à monter sur scène. Merci.

447 Vous avez à ma gauche le maître d'ouvrage, qui va très rapidement se présenter, et la commission qui va s'installer.
448 Donc, allez-y. Je voudrais juste, très rapidement, passer la parole aux membres de la commission pour qu'ils puissent se
449 présenter, à vous parce que vous allez les voir souvent. Donc, Marc, je te propose de commencer, très rapidement, à te
450 présenter.

451 **Marc d'AUBREBY, membre de la commission particulière du débat public**

452 Marc d'AUBREBY, je suis ingénieur général honoraire. J'ai été directeur départemental de l'équipement, et directeur
453 régional de l'équipement, et au cours des 10 dernières années, j'ai animé ce qu'on appelle le collège transport terrestre
454 au ministère, qui mène les réflexions sur les systèmes de transports terrestres, c'est-à-dire routier, ferroviaire, ou de
455 transport urbain.

456 **Isabelle BARTHE, membre de la commission particulière du débat public**

457 Bonsoir, Isabelle BARTHE. Par ma fonction, je suis commissaire enquêteur. Donc, comme disait le président LEYRIT
458 tout à l'heure, j'interviens dans ce cadre-là à l'autre bout de la chaîne du processus de décision, et ce que je peux vous
459 dire, c'est que... bon, j'ai également été membre d'une autre commission particulière du débat public, c'est très
460 intéressant de voir justement ces deux temps de concertation, qui sont très différents, mais qui sont très importants tous
461 les deux. Et ce que je peux vous dire, c'est que quand un débat public a été bien mené, la période d'enquête publique est
462 beaucoup moins conflictuelle que quand il n'y a pas eu de débat public ou quand il a été mal mené. Donc voilà, c'est un
463 temps important, et ce n'est pas du temps perdu, au contraire.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

464 **Lucie ANIZON, membre de la commission particulière du débat public**

465 Bonsoir, Lucie ANIZON, je suis donc membre de la CPDP voie ferrée Centre Europe Atlantique, et moi, je suis plutôt
466 spécialiste des questions de concertation, de débat public et d'implication des citoyens à la prise de décision.

467 **Dominique HOESTLANDT, membre de la commission particulière du débat public**

468 Je m'appelle Dominique HOESTLANDT, je suis membre de la CPDP. Je suis aussi membre de la CNDP, et moi, je viens
469 du monde de l'entreprise. J'ai fait toute ma carrière dans les industries, notamment de matériaux de construction.

470 **Christine JEAN, membre de la commission particulière du débat public**

471 Bonsoir, Christine JEAN, ex-membre de la CNDP, où je représentais les associations de protection de l'environnement,
472 et donc ma spécialité, c'est plutôt les questions environnementales.

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

474 Très bien, merci. Donc, je propose au maître d'ouvrage de se présenter et de démarrer sa présentation pour entrer dans
475 le vif du sujet. Et ensuite, on ouvrira le débat avec tout le monde. Je vous en prie.

476 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

477 Merci, bonjour à tous. Donc, je suis Abdelkrim AMOURA, je suis le directeur territorial à SNCF Réseau. Je suis avec
478 monsieur Laurent MAZZUCHELLI, à ma droite ici, qui est le directeur de projet qui va vous présenter le projet. Je suis
479 entouré d'un certain nombre de spécialistes et d'experts de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités, qui pourront apporter
480 leur apport pour vous éclairer et vous apporter les réponses aux questions que vous aurez à poser.

481 Voilà. Je vous propose, si vous le voulez bien, de démarrer.

482 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

483 Merci. Bonjour à tous. Donc, je vais vous faire une présentation plutôt technique du projet VFCEA, donc qui va se
484 dérouler suivant 5 grands chapitres. Donc, le premier chapitre sur le périmètre de l'opération, la consistance du projet, sa
485 situation géographique ; un point très rapide sur la gouvernance du projet puisque cela a été évoqué auparavant ; le
486 troisième point, qui est le principal, sur les enjeux et les aménagements qui sont prévus, notamment sur les
487 fonctionnalités du projet, les objectifs, les aménagements techniques et puis un point sur le diagnostic environnemental ;
488 la quatrième partie traitera des éléments de coût et de la première évaluation socioéconomique ; et puis, on fera un point
489 sur le calendrier prévisionnel du projet.

490 Concernant le périmètre de l'opération, donc sur la consistance du projet, donc projet de la voie ferrée Centre Europe
491 Atlantique, VFCEA prévoit d'une part la modernisation et l'électrification des 160 kilomètres de la ligne existante entre
492 Nevers dans la Nièvre, et Chagny en Saône-et-Loire, la création d'un raccordement de quelques kilomètres de la ligne
493 Nevers-Chagny à la ligne à grande vitesse LGV Paris-Sud-Est, donc la section entre Paris et Lyon, raccordement en
494 garde du Creusot-Montceau-Montchanin TGV, et puis la création d'une halte d'interconnexion TGV-TER en gare du
495 Creusot-Montceau-Montchanin TGV.

496 Concernant la situation nationale, on voit la position de la VFCEA sur le réseau ferré français, avec tout d'abord, en
497 couleurs, les trois grands corridors européens de transports de marchandises – le corridor atlantique, le corridor Nord-
498 Méditerranée, et le corridor Méditerranée. Donc, on voit bien que la VFCEA, si on regarde la cartographie sur la droite,
499 est située entre ces deux corridors, et c'est bien un maillon non électrifié qui manque entre Nevers et Chagny. Si on fait
500 un zoom sur la situation régionale, notamment avec la zone du raccordement projeté sur le secteur entre Essertenne,
501 Saint-Julien et puis Écuisses, donc on voit les différentes gares qui sont traversées par le projet, et puis en bas, la
502 position prévisionnelle, projetée, de la gare d'interconnexion TER-TGV.

503 Donc très rapidement, sur la gouvernance autour du projet, tout d'abord, des études préliminaires, qui ont été réalisées
504 en 2013-2014, et qui ont permis d'une part d'étudier la faisabilité technique de l'opération, et puis d'avoir une première
505 estimation du projet, donc projet global estimé à 560 millions d'euros. Un projet inscrit au contrat de plan Etat-Région,
506 donc pour la période 2015-2020, avec une première enveloppe budgétaire de 247,2 millions d'euros, et une conduite
507 partenariale entre l'État, la région Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau qui est maître d'ouvrage du projet, et puis
508 d'autres collectivités, les conseils départementaux de la Nièvre et de la Saône-et-Loire, la communauté urbaine du
509 Creusot-Montceau, Nevers agglomération, et puis les régions voisines à la région Bourgogne-Franche-Comté. Un comité
510 de pilotage donc qui est présidé par la préfète de région, et à ce jour, trois comités se sont déroulés autour du projet.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

511 Le troisième point sur les enjeux et les aménagements : tout d'abord, sur les fonctionnalités du projet, un tableau croisé
512 qui rappelle les différentes fonctionnalités du projet. Ce tableau, vous le trouvez dans le dossier du maître d'ouvrage, qui
513 a été mis en ligne et qui est disponible en papier dans la salle. Tout d'abord, les déplacements régionaux et
514 interrégionaux de voyageurs, pour permettre au territoire de se raccorder au réseau à grande vitesse, proposer aux
515 voyageurs davantage de relation ferroviaire de bout en bout entre Tours et Dijon et des trajets plus confortables avec des
516 trains électriques. Ensuite, les liaisons voyageurs longue distance, avec l'évolution possible de la desserte des gares de
517 l'axe Rhin-Rhône par le raccordement en garde de Creusot-Montceau-Montchanin TGV. Proposer des liaisons
518 supplémentaires Nantes-Tours-Lyon en empruntant la VFCEA et la LGV Paris-Sud-Est à partir de la gare du Creusot. Et
519 puis la troisième fonctionnalité donc, qui traite du transport de marchandises, avec proposer au transporteur une
520 transversale électrifiée entre les deux grands corridors, et puis répondre à des besoins de transport de marchandises
521 entre la façade atlantique, et puis les axes Saône-Rhône et Rhin.

522 Donc, si on regarde ces enjeux et les différents aménagements techniques qui permettent de répondre à ces enjeux, on
523 s'aperçoit qu'il y a une certaine multifonctionnalité, et puis les aménagements sont variables suivant les différents enjeux
524 qui sont recherchés. Donc, par exemple, pour l'évolution de la desserte des gares de l'axe Rhin-Rhône, il faut électrifier
525 la ligne, il faut adapter les ouvrages, mettre au gabarit la section, installer un nouveau système de télécommunication,
526 créer un raccordement. Donc, ce tableau permet d'avoir un éclairage suivant les différents aménagements.

527 Alors, si on regarde un peu plus en détail par rapport à ces objectifs, donc sur les déplacements régionaux et
528 interrégionaux de voyageurs, comme je le disais, proposer aux voyageurs des relations ferroviaires de bout en bout entre
529 Tours et Dijon, des trajets plus confortables par des TER électriques, et plus respectueux de notre environnement.
530 Permettre au territoire régional de se raccorder au réseau à grande vitesse, grâce à ces correspondances TER-TGV en
531 gare du Creusot-Montceau-Montchanin. En dessous, il y a un rappel des différentes gares et haltes qui sont desservies
532 par la ligne aujourd'hui. Aujourd'hui, 19 gares et haltes sont concernées entre Nevers et Chagny. Sur les liaisons
533 voyageurs de grande distance, dans cette fonctionnalité, le projet a plutôt pour objectif de faire évoluer la desserte de
534 l'axe Rhin-Rhône, réalisé par les TGV qui relie aujourd'hui Strasbourg à Lyon. Certains de ces TGV pourraient
535 emprunter le nouvel itinéraire électrifié proposé par le projet, et puis s'insérer sur la ligne à grande vitesse Paris-Sud-Est
536 par un raccordement. Donc aujourd'hui, il y a une étude horaire qui a été faite, et on a évalué trois TGV qui pourraient
537 insérer cette ligne à grande vitesse. C'est ce qui a été pris dans des hypothèses de trafic pris en compte dans l'étude
538 socioéconomique. Donc, ce raccordement pourrait également permettre des évolutions du trajet Nantes-Tours-Lyon.
539 Toutefois, l'étude a été faite sur la faisabilité de ce raccordement un peu optionnel, mais celui-ci n'a pas été retenu dans
540 les études de trafic, pour différentes raisons. D'une part, parce que la ligne à grande vitesse Paris-Lyon est une ligne qui
541 est déjà beaucoup circulée, donc saturée à certaines périodes horaires. Cela nécessiterait des aménagements
542 supplémentaires en gare TGV. Et puis, la question se pose par rapport aux trajets actuels, l'itinéraire réalisé par les trains
543 d'équilibre du territoire en Tours et Lyon.

544 Et puis, la troisième fonctionnalité concerne donc le fret. Le transport de marchandises, donc avec ces deux grands
545 corridors qui pourraient être reliés. Cela permettrait de proposer aux transporteurs une transversale électrifiée complète
546 qui relie ces deux grands corridors de transports de marchandises. Cela offrirait aussi une alternative au passage de ces
547 trains actuels qui sont obligés de passer par le sud de l'Île-de-France. Le nœud ferroviaire parisien est assez chargé, il
548 comprend beaucoup de circulations voyageurs, et donc complique parfois le passage des trains de marchandises. Donc,
549 c'est une alternative intéressante. Et puis, cela permettrait de répondre à des besoins de transport de marchandises
550 entre la façade atlantique et les axes Saône-Rhône-Rhin. Et en plus, cela contribuerait au report modal de la route vers le
551 rail, et permettrait de réduire de ce fait les émissions de polluants dans l'air.

552 Concernant les aménagements techniques, tout d'abord, sur la ligne existante entre Nevers et Chagny, donc bien sûr il
553 va falloir électrifier cette ligne en 25 000 volts, avec les installations des équipements de traction électrique, les poteaux
554 caténaires, les supports, la caténaire, mais également la création de deux sous-stations électriques complémentaires, qui
555 sont aujourd'hui envisagées sur le secteur de Sémelay dans la Nièvre, et puis de Montchanin. Ces secteurs se trouvent à
556 peu près à mi-parcours sur l'axe, et puis surtout, sont proches de réseaux électriques existants qui permettraient de
557 faciliter le raccordement. Ensuite, il va falloir mettre au gabarit un certain nombre d'ouvrages, pour permettre le passage
558 des containers de grand volume si on veut faire circuler des trains fret internationaux. Et puis, également, le gabarit pour
559 l'électrification, puisqu'il va falloir passer le système électrique, notamment avec la caténaire. Aujourd'hui, certains
560 ouvrages sont beaucoup trop bas, et donc cela nécessitera, notamment pour les ponts route et puis le tunnel du Creusot,
561 de les traiter, soit par abaissement de la voie, soit par exhaussement du tablier existant, ou bien carrément une
562 reconstruction d'un ouvrage à côté. Si on regarde très rapidement sur le schéma, les deux gabarits d'électrification, le
563 gabarit haut qui traite du besoin pour pouvoir installer la caténaire, et puis par contre, pour le gabarit des containers
564 grand volume, c'est plutôt sur les angles des ouvrages qu'il va falloir travailler.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

565 Ensuite, le troisième aménagement principal concerne l'installation d'un système de communication moderne appelé
566 GSMR. C'est un système basé sur la technologie du GSM que nous avons tous dans nos poches, que nous utilisons,
567 mais qui est, lui, dédié aux seules circulations ferroviaires. Donc, cela nécessite l'installation de plusieurs types de mâts
568 supports d'antennes. Donc, vous avez un mât un peu plus discret, c'est un mât rabattable qui permet d'insérer une
569 antenne jusqu'à à peu près 15 mètres du sol. Et puis vous avez sur cette photo l'exemple d'un mât un peu plus classique
570 qui, lui, permet d'installer des antennes au-delà de 20 mètres. Donc ce système aujourd'hui est commun à plusieurs pays
571 européens – 18 précisément. Aujourd'hui, il est mis en œuvre systématiquement lors de travaux de modernisation d'axes
572 structurants du réseau ferré. Cela permettra de renforcer la sécurité et l'optimisation des circulations voyageurs et
573 marchandises. Donc, ces mâts sont installés suivant une étude technique qui devra être faite, mais en règle générale,
574 l'installation se fait, d'une part, si possible, dans les emprises ferroviaires, et puis environ tous les 3, 4 kilomètres.
575 Aujourd'hui, on a plutôt tendance à prioriser les mâts qui sont plutôt discrets, mâts types rabattables, et qui sont plus
576 faciles d'entretien pour le gestionnaire de l'infrastructure.

577 Le quatrième aménagement concerne le traitement des passages à niveau. Tout d'abord, il va falloir faire une étude de
578 sécurité, donc regarder suivant chaque cas de passage à niveau, en fonction de la vitesse des trains, en fonction du
579 nombre de trains qui passent, en fonction de la route qui est intersectée par la voie ferrée, notamment du trafic qui
580 circule. Donc, il y a une étude de sécurité qui va être faite, globale et par passage à niveau, et cette étude définira s'il faut
581 supprimer un passage à niveau, le supprimer en construisant un nouveau pont, c'est-à-dire en le dénivellant, ou bien le
582 supprimer de façon définitive et puis rabattre la voirie – si tant est que c'est possible – sur une autre voirie, ou bien
583 conserver ce passage à niveau et l'aménager de manière sécuritaire. Ce travail se fera de manière concertée avec d'une
584 part les gestionnaires de voiries qui seront concernées par les intersections, notamment les conseils départementaux
585 puisqu'il y a des routes départementales, les communes puisqu'il y aura des voies communales qui seront concernées,
586 mais aussi la profession agricole et forestière puisque sur certains passages à niveau, ils intersectent des chemins
587 d'exploitation.

588 Les aménagements concernant le raccordement et la halte d'interconnexion. Nous avons étudié deux solutions pour le
589 raccordement : une solution dite de raccordement court, d'environ 5 kilomètres, son tracé franchit un relief sur la
590 commune d'Écuisses, et donc on a envisagé un tunnel d'environ 800 mètres pour éviter ce relief et réduire l'impact sur
591 l'environnement ; la deuxième solution concerne un raccordement qui est un peu plus long, il fait 6,5 kilomètres. Cela
592 permettrait d'éviter ce relief, par contre cela nécessiterait la construction d'un viaduc devant la retenue de l'étang de
593 Montaubry à Essertenne. Pour la halte d'interconnexion TER-TGV, de la même façon, nous avons étudié deux solutions
594 de faisabilité de cette halte. Une première solution, qu'on appelle halte de passage, c'est-à-dire que les TER circulent,
595 viennent de la ligne Nevers-Chagny, ils circulent sur un raccordement qui sera – on le verra un peu plus loin – commun
596 avec la circulation des TGV, ils rentrent dans la halte TER et ils repartent directement sur la ligne Nevers-Chagny. Donc
597 cela, c'est la solution dite de halte de passage. Et on a regardé la possibilité de faire une halte dite en impasse, pour
598 dissocier la circulation TER des circulations TGV. Donc, les TER rentreraient depuis la ligne Nevers-Chagny, il y aurait
599 une sorte de rebroussement, et ils repartiraient sur cette même ligne sans faire la boucle et sans passer sur le
600 raccordement TGV.

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

602 Est-ce que tout le monde voit la différence entre une halte et une gare ? Est-ce que vous pouvez l'expliquer, s'il vous
603 plaît, Monsieur MAZZUCHELLI ?

604 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

605 Alors, en général, une gare, il y a un bâtiment, il y a souvent des agents de la SNCF en accueil. Une halte, c'est
606 beaucoup plus simple : il y a des quais, et puis des abris voyageurs avec éventuellement des installations techniques
607 pour donner des informations. Donc, c'est un équipement beaucoup plus simple.

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

609 Et tant qu'à faire, aussi entre gare de passage et en impasse, tout le monde voit la différence ?

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

611 On va y venir. J'ai un schéma pour vous expliquer.

612 Donc, voilà les différentes solutions du raccordement. Vous avez en haut le raccordement dit raccordement court, avec...
613 donc, si on se repère, la ligne à grande vitesse Paris-Lyon, la ligne Nevers-Chagny, la retenue de l'étang de Montaubry,
614 et puis le tracé qui a été étudié, du raccordement court, avec un débranchement de ce tracé au niveau de la commune de



Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

615 Saint-Julien-sur-Dheune. Donc, à cet endroit, avec la zone de relief que j'expliquais tout à l'heure, le projet de tunnel pour
616 franchir cette zone de relief, il y a environ une cinquantaine de mètres à franchir entre la voie ferrée existante et puis le
617 haut du sommet. Et donc, ce raccordement ferait une courbe et viendrait se raccorder sur la ligne à grande vitesse au
618 niveau de la gare TGV. Avec cette solution, halte en impasse, vous avez un flux de circulation TGV qui est unique,
619 dissociée de la circulation des TER. Donc, les éventuels TGV Rhin-Rhône qui emprunteraient VFCEA pour venir se
620 connecter sur la LGV emprunteraient ce raccordement et rentreraient directement sur la LGV en direction de Lyon. Les
621 TER qui circulent aujourd'hui sur la ligne Nevers-Chagny, qui aujourd'hui passe comme ceci, avec la création de la halte
622 d'interconnexion TER-TGV, ils rentreraient au niveau de la gare TGV comme ceci, et repartiraient dans ce sens.

623 Donc, la différence avec la solution halte de passage, c'est qu'on dissocie les flux TGV avec les flux TER. On a le même
624 esprit sur la solution raccordement long. Donc, le raccordement long de 6500 mètres se débrancherait au niveau de la
625 commune d'Essertenne, juste avant la retenue de l'étang de Montaubry, et éviterait cette zone de relief, passerait devant
626 la retenue, et viendrait se connecter sur la ligne à grande vitesse de la même manière que le raccordement court. Les
627 systèmes de halte en impasse et halte de passage sont exactement les mêmes. La différence, c'est que dans cette
628 solution, halte de passage, raccourci court, raccourci long, les circulations TER et TGV se font sur un tronçon commun. Voilà. À un
629 moment donné, les TGV, il faut qu'ils se décalent de la voie TER pour venir emprunter la ligne à grande vitesse, et les
630 TER se décalent également pour venir rejoindre la halte d'interconnexion qui serait située juste en face de la gare TGV.

631 On a fait une petite animation pour un peu mieux éclairer. Donc là, nous sommes sur le principe de fonctionnement avec
632 une halte de passage. Donc, nous l'avons fait sur la variante raccordement court, mais pour la solution raccordement
633 long, c'est exactement la même chose. Là, voilà un TER qui arrive de Nevers, il s'arrête à la halte, le TGV vient de Paris,
634 s'arrête, repart, le TER repart direction Chagny, Dijon ou Chalon. Le TGV qui vient de Strasbourg et qui va sur Lyon, il
635 arrive comme ceci, et il s'insère sur la ligne à grande vitesse et repart direction Lyon. Les trains de fret, il n'y a pas de
636 changement, ils restent sur la ligne actuelle Nevers-Chagny. Donc, on a la même chose avec la halte en impasse, le TER
637 qui fait sa course, il s'arrête au niveau de la halte, le TGV qui arrive, il y a un arrêt, il repart, le TER repart directement sur
638 la ligne existante. Et le TGV donc emprunte le raccordement de façon isolée. Et pour ce qui est du transport de
639 marchandises, il n'y a pas de changement, cela emprunte toujours les mêmes voies ferrées.

640 Donc voilà pour les différents aménagements. Donc, je vais vous faire un point sur le diagnostic environnemental.

641 **Éric LOMBARD, citoyen**

642 Je voulais savoir si la halte que vous présentez, soit en passage, soit en impasse, est-ce qu'elle remplace la gare de
643 Montchanin actuelle ? Ou est-ce que c'est en plus ?

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

645 Non, c'est une création supplémentaire. Il ne s'agit pas aujourd'hui de supprimer les haltes et les gares qui existent sur
646 l'axe.

647 Alors, sur le diagnostic environnemental, au cours des études préliminaires qui ont été faites en 2013-2014, il y a un
648 premier diagnostic qui a été fait, et qui a permis de dresser un portrait du territoire et de mettre en lumière un certain
649 nombre de sensibilités liées au milieu humain et puis naturel. Ces sensibilités pourraient être concernées par les
650 différents aménagements qui sont prévus sur la ligne. Donc là, à l'écran, vous avez les différents ensembles qui ont été
651 identifiés, sur les 160 kilomètres. Tout d'abord, vous avez la vallée de la Loire, entre Nevers et Cercy-la-Tour, ensuite le
652 massif du Morvan entre Cercy-la-Tour et Étang-sur-Arroux, le secteur de la Montagne Autunoise, l'ancien bassin minier,
653 et puis la vallée de la Dheune. Donc, ce premier diagnostic nous a permis de faire une première analyse sur ces enjeux
654 environnementaux, avec une certaine doctrine qui est celle d'éviter, réduire, et de compenser. L'environnement est un
655 travail qui est itératif, avec les études techniques qui sont menées, de manière à ce que les évolutions entre la prise en
656 compte de l'environnement et puis les aménagements puissent se faire tout au long du processus des études.

657 Donc, sur la ligne existante, concernant l'environnement humain, un certain nombre d'enjeux qui ont été identifiés portent
658 essentiellement sur l'emprunt d'espace et de foncier lié aux ouvrages neufs, aux nouveaux aménagements, aux
659 nouvelles installations et puis à certaines modifications. La protection des riverains au regard du bruit des circulations
660 supplémentaires qui seraient engendrées par le projet, et puis l'intégration paysagère de ces nouveaux aménagements,
661 notamment sur le secteur du raccordement. L'environnement naturel et physique, les enjeux portent essentiellement sur
662 la préservation de la ressource en eau et des zones humides, la préservation des espaces forestiers et agricoles, et puis
663 la protection de la biodiversité et de ses fonctionnalités.

664 Concernant le raccordement, qui traite d'une création nouvelle de voie ferrée sur plusieurs kilomètres, on a fait... alors là,
665 ce que je vous présente, c'est vraiment une synthèse, vous retrouvez un tableau avec cette comparaison, un tableau un



Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

666 peu plus complet dans le dossier du maître d'ouvrage. Donc, on a fait une comparaison de ces sensibilités
667 environnementales, des différentes variantes de raccordement, celles que je viens de vous présenter : racco court avec
668 halte de passage, avec halte en impasse, ou racco long avec halte de passage ou en impasse. Donc, plusieurs critères
669 ont été pris en compte, notamment sur celui des emprises foncières, la proximité des habitations sur le secteur de ce
670 raccordement, les eaux superficielles, les secteurs boisés qui seraient impactés, et puis l'équilibre des terres puisqu'il va
671 falloir un peu de terrassement, et donc l'équilibre des terres, c'est le mouvement entre les déblais et les remblais et la
672 manière dont on peut au mieux les réutiliser pour éviter de faire des dépôts ou de les évacuer, ainsi que le paysage.
673 Donc, ce qui ressort de cette analyse comparative, cette comparaison entre les cas de variantes, c'est que le
674 raccordement court halte de passage a été plutôt classé de niveau 1, avec un peu moins d'impact que le raccordement
675 court avec halte en impasse, de niveau 2, ou bien que le raccordement long avec la halte TER en impasse, également de
676 niveau 2. Ce qui ressort, c'est que le raccordement long et la halte TER de passage, lui, serait de niveau 3 avec des
677 impacts environnementaux qui semblent un peu plus important. Et cela se comprend, parce qu'il va falloir plus de foncier
678 pour réaliser cette variante, et donc plus de foncier, plus d'ouvrages à construire, et donc un peu plus d'impact.

679 Donc, voilà pour le point environnemental. Donc, la quatrième partie de cette présentation traite des éléments de coût et
680 de l'évaluation socioéconomique. Tout d'abord, un rappel sur les différents aménagements, ainsi que les coûts qui y sont
681 associés. Donc, le premier concerne la modernisation de la ligne existante, entre Nevers et Chagny, un coût estimé aux
682 études préliminaires de 250 millions d'euros, dont 203 millions d'euros pour l'électrification et puis 28 millions d'euros
683 pour la mise au gabarit des ouvrages. L'installation du système de communication GSMR, pour un coût de 13 millions
684 d'euros. La création d'un raccordement et d'une halte TER, donc c'est variable suivant les différentes solutions, entre 230
685 millions d'euros et puis 332 millions d'euros. Et puis, on a fait une estimation de la halte TER seule, donc la partie
686 uniquement avec la solution en impasse, pour un coût de 79 millions d'euros. Donc, l'estimation globale du projet, avec
687 les trois premiers points, est de 560 millions d'euros. Et puis un rappel sur le budget VFCEA qui est inscrit au
688 CPER 2015-2020, mais cela a été dit précédemment, qui est de 247,2 millions d'euros.

689 Concernant l'évaluation socioéconomique, quelques éléments d'éclairage sur la manière dont ce travail est fait, qui est
690 très normalisé. Tout d'abord, cela consiste à mesurer l'intérêt d'un projet pour la collectivité, avec une analyse
691 multicritère. Ce travail est établi de façon normative, en application d'un référentiel d'Etat qu'on appelle « instruction-
692 cadre ROYAL », du nom de la ministre, puisque c'est une instruction qui date de 2014. Les indicateurs
693 socioéconomiques sont calculés suivant une méthodologie précise, en s'appuyant sur des outils un peu spécifiques liés à
694 l'économie des transports tels que les modèles de déplacement. Donc, l'évaluation que nous avons faite est basée sur
695 des hypothèses d'évolution des trafics voyageurs et fret. Donc, par exemple, le nombre d'usagers supplémentaires qui
696 pourraient emprunter le train du fait de la réalisation du projet, la prise en compte du report modal de la route vers le rail,
697 donc ces éléments sont pris en compte dans ces hypothèses. Et le but consiste à quantifier et à monétariser les
698 avantages cumulés du projet, de diverses natures, en prenant en compte l'ensemble de ces coûts. Nous avons fait
699 l'exercice sur la base des hypothèses du CPER. Donc, la première hypothèse du CPER consiste en l'électrification
700 partielle de la ligne entre Montchanin et Chagny, plus un raccordement sur la LGV, plus la halte TER, plus le système de
701 communication nouveau, GSM rail, sur la totalité de la ligne. L'investissement qui a été calculé pour cet aménagement
702 est de 342 millions d'euros. Cela permettrait un certain nombre de fonctionnalités, notamment le passage des TGV Rhin-
703 Rhône, le déplacement du hub TER qui aujourd'hui est situé sur Montchanin et qui pourrait être déplacé sur la halte
704 d'interconnexion, la desserte de la zone Coriolis, située à proximité de la gare TGV, la desserte de Chalon-sur-Saône qui
705 pourrait se faire sur cette halte d'interconnexion, et puis la fonctionnalité sur ces correspondances TGV-TER par la
706 création de cette halte. Donc aujourd'hui, la rentabilité socioéconomique de cette hypothèse est plutôt négative, et le
707 montant aujourd'hui de cette rentabilité est de -230 millions d'euros, donc c'est une rentabilité qui reste à démontrer.

708 L'hypothèse numéro 2 du CPER, qui concerne l'électrification complète de la ligne entre Nevers et Chagny, l'installation
709 du système GSMR sur la totalité de la ligne, c'est un investissement qui est un peu moins important que l'hypothèse 1, de
710 l'ordre de 283 millions d'euros. Cela permettrait le transport des marchandises et puis la circulation des TER électriques
711 sur la ligne. La rentabilité socioéconomique de cette fonctionnalité est ressortie positive dans le calcul économique, à un
712 niveau de +30 millions d'euros.

713 Nous avons également fait l'exercice sur la globalité du projet, avec un investissement de 560 millions d'euros. Cela
714 permettrait l'ensemble des fonctionnalités voyageurs et fret, et cette rentabilité socioéconomique est ressortie négative, à
715 hauteur de -118 millions d'euros.

716 Donc, voilà pour les éléments socioéconomiques. La dernière partie de cette présentation technique concerne le
717 calendrier, notamment les différentes étapes du projet, avec un processus d'étude qui est relativement long. Pour
718 expliquer un peu ce calendrier, et notamment les différentes étapes du projet, là, nous sommes au moment du débat

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

719 public, nous avons réalisé les études préliminaires en 2013-2014. Donc, nous sommes sur cette phase. À l'issue du
720 débat public, il y aura une décision du maître d'ouvrage sur la poursuite du projet, de quelle manière il pourra être
721 poursuivi, ou bien abandonné – cela, on verra. Ensuite, il faudra engager les études préalables à l'enquête publique,
722 donc ce qu'on appelle les études d'avant-projet. Ensuite se dérouleront les différentes enquêtes publiques, qui aboutiront
723 à des autorisations d'État. Ensuite, les études détaillées pour préparer les travaux devront se réaliser, de manière à
724 pouvoir lancer les travaux dans la suite. Donc, quand on regarde entre le moment du débat public et puis le démarrage
725 des travaux, c'est variable suivant la dimension du projet, de 3 à 5 ans.

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

727 Merci beaucoup. Avant de répondre aux nombreuses questions, on va tout de suite passer la parole directement et
728 d'abord à la salle et à vous, tout d'abord si tout était clair dans cette présentation. Est-ce que quelqu'un souhaite tout
729 d'abord avoir des éléments d'éclaircissement par rapport à la présentation ? Est-ce que vous avez tout compris en quoi
730 consiste ce projet ? Oui, Monsieur.

731 **M. GIRAUDON, Chalon-sur-Saône et Cheilly-les-Maranges**

732 J'ai vu dans la présentation des budgets, je n'ai pas vu le coût de la construction des ponts qui remplaceront les
733 passages à niveau, et je n'ai pas vu aussi le coût des... enfin, je pense que c'est inclus dedans, dans la halte du Creusot,
734 les ponts qui servent à faire passer la ligne TER sur la ligne TGV, et vice-versa. Est-ce que c'est compris dans le coût ?
735 Enfin, déjà, le plus important, c'est le coût des ponts pour les passages à niveau.

736 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

737 Merci pour votre question. Je voudrais d'abord, avant de vous répondre, juste vous préciser quelque chose d'important :
738 ce qui vous a été présenté aujourd'hui, c'est le résultat de l'état d'avancement des études et de notre réflexion. Puisqu'on
739 est au stade de vérifier l'opportunité du projet, rien n'est figé au stade actuel, et beaucoup de choses peuvent évoluer. Et
740 votre apport, vos questionnements nous permettront en fait d'améliorer, de faire évoluer notre programme, et de le rendre
741 encore plus performant. Donc, n'hésitez pas à poser des questions, il n'y a pas de questions embêtantes, nous sommes
742 là pour vous répondre, et l'on se fera un plaisir de le faire. Et si l'on n'a pas de réponse à l'instant où vous posez cette
743 question-là, on prendra le temps et on vous répondra dans les délais, qui est un délai maximum de 15 jours. Mais soyez
744 rassurés, vous aurez la réponse.

745 Pour ce qui est de votre question, aujourd'hui, nous n'avons pas présenté le sous-détail des prix. Cela aurait été trop
746 technique. Parce que ce qu'on a évalué, nous, nous avons pris un certain nombre d'hypothèses, aujourd'hui, sur le type
747 d'ouvrages et de passages à niveau qui seront supprimés, et un certain nombre d'entre eux qui seront aménagés et
748 sécurisés, et d'autres où on substituera un ouvrage, soit un pont-rail, soit un pont-route. Ce sont des hypothèses qui ont
749 été intégrées dans le projet, nous ne les avons pas évoquées dans le détail, mais le prix est intégré. Donc, les chiffres
750 que vous avez sont des chiffres globaux.

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

752 Je voulais être sûre, Monsieur, que vous ayez bien eu la réponse que vous vouliez, parce que votre question portait sur
753 la gare de Montchanin, si la gare est arrêtée, mais aussi si la fonctionnalité de la correspondance assurée par la gare
754 continue à être maintenue ou pas. Votre question concernait cela aussi. Et là, je pense que vous n'avez pas eu, du coup,
755 toute la réponse.

756 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

757 Aujourd'hui, il faut bien comprendre : l'état actuel aujourd'hui ne va pas changer. Si on fait quelque chose, c'est pour
758 apporter un plus. Après, l'exploitation de la gare en 2025 ou en 2030 variera en fonction d'un certain nombre de facteurs.
759 Donc, on ne va pas détruire un ouvrage. Néanmoins, selon le type de demande, l'intensité des échanges qu'il y aura et le
760 public qu'il y aura, on s'adaptera, mais les deux gares resteront.

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

762 La correspondance sera assurée au Creusot et non plus à Montchanin.

763 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

764 L'enjeu, c'est cela, oui. On assurera la correspondance, bien entendu.

765 **Jean-Paul PINAUD, président de l'association pour la promotion de la VFCEA**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

766 Un éclairage, qui ne sera pas une question, je m'en excuse. Ce projet aboutit... enfin, il aboutit, il n'est pas en train
767 d'aboutir, on ouvre aujourd'hui le débat public sur cette liaison ferroviaire, et je m'en félicite, sauf que je voudrais rappeler
768 que si nous en sommes arrivés là, ce n'est pas par hasard. Depuis une vingtaine d'années, le concept et la perspective
769 de cette transversale ferroviaire grandissent et rassemblent sur le territoire des hommes et des femmes, des élus de
770 toutes sensibilités, de tous milieux, et de toutes professions. Il nous a fallu intervenir en plusieurs fois pour faire
771 reconnaître aux différents gouvernements l'importance de l'électrification et modernisation de ce tronçon Nevers-Chagny,
772 et l'enjeu que représente avec cela la concrétisation de la transversale ferroviaire reliant l'Atlantique à l'Europe.

773 Aussi, permettez-moi, au nom de l'association pour la promotion de la VFCEA, de remercier toutes celles et tous ceux qui
774 ont, par milliers, en 2011, signé une carte pétition demandant à madame la ministre des Transports de programmer dans
775 le CPER l'électrification de Nevers-Chagny. De remercier aussi les élus, qui dans leur diversité ont, dans leurs
776 assemblées, voté ou fait voter des motions demandant l'inscription de la VFCEA au SNIT, et dans les réseaux de
777 transport européen. Celles et ceux qui en 2013 ont réagi au rapport DURON, qui renvoyait le débat en 2025, et la
778 perspective de cette voie ferrée à cette époque. Celles et ceux qui ont participé, en tant qu'intervenants ou assistants aux
779 5 colloques organisés de 2010 à 2015, et là je remercie la région de nous avoir permis de le faire, pour faire connaître et
780 partager les enjeux de cette voie ferrée Centre Europe Atlantique. Je voudrais remercier aussi toutes celles et tous ceux
781 qui, dans les services, dans la région, les services de l'État, de la SNCF, les régions Centre et Pays de Loire, les
782 représentants du port de Nantes et les opérateurs du fret, qui ont tous aussi contribué à ce que le projet avance dans ce
783 sens-là. Cette mobilisation et le partage du projet a conduit la région à affecter au CPER, on le sait maintenant, 254
784 millions d'euros, pour l'amélioration de cette transversale. L'objectif du projet, à l'origine, c'était l'électrification de la voie
785 ferrée Centre Europe Atlantique, la mise au gabarit, mais les réflexions ont évolué, et les échanges ont fait bouger les
786 lignes pour la faire évoluer. Et une chose aujourd'hui est positive, c'est que la perspective d'une garde et d'un
787 raccordement nouveau font leur apparition. Au regard des besoins et d'aménagement du territoire, c'est le confort des
788 usagers et la qualité de service qui est en jeu. Le tout fait que ces 560 millions d'euros qui sont investis, et je peux
789 regretter que cette somme ait été connue, que les porteurs du projet, on n'ait pas pu inscrire cette somme au niveau du
790 budget de la région et dans le CPER en 2015.

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

792 Je vous interromps juste une seconde pour dire que là, vous avez un chronomètre. En général, on donne 3 minutes de
793 parole à tout le monde, bien évidemment il y a des débordements, mais pour que la parole circule librement. Donc, je
794 vous invite chacun à regarder un peu ce chronomètre pour que la parole puisse circuler de manière fluide, et vous
795 pouvez la reprendre ensuite, mais qu'on entende d'autres points de vue. Donc, je vous prie de conclure, s'il vous plaît.

796 **Jean-Paul PINAUD président de l'association pour la promotion de la VFCEA**

797 Je vais conclure, tout à fait. Certes, je l'avais dit, je n'ai pas de questions particulières, même si j'en ai, mais elles feront
798 l'objet de débats dans d'autres circonstances, mais je pense qu'il était aussi important de rappeler que ce projet ne vient
799 pas tout seul, comme cela, un beau jour, sur la table, il s'est construit sur une vingtaine d'années. Tant mieux si l'on
800 arrive à le porter jusqu'au bout, c'est ce que je souhaite, et je pense qu'il est important, à la fois pour la commission, de
801 savoir que ce projet est porté aussi par l'ensemble du territoire, et dans l'intérêt de la diversité de celles et ceux qui le
802 composent.

803 **Jean-Luc MARTIN-LAGARDETTE, citoyen**

804 J'ai une question très concrète : est-ce que vous avez le chiffre des trains circulant sur la voie, le chiffre quotidien, en
805 moyenne, des trains circulant sur la voie Nevers-Chagny, et le chiffre supposé du trafic après la réalisation du projet ?
806 Quelle est la différence de passage, du nombre de trains sur cette voie aujourd'hui et à l'avenir ?

807 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

808 Aujourd'hui circulent 34 trains, 34 TER sur la ligne entre Nevers et Chagny, et dans nos études de trafic, on n'a pas fait
809 évoluer le trafic voyageurs, on a simplement pris en compte l'intérêt du projet pour les usagers, et quel serait le nombre
810 de voyageurs supplémentaires qui emprunteraient la ligne, qui emprunteraient les trains, le mode ferroviaire, du fait de la
811 réalisation du projet. Mais à ce stade des études, on n'est pas en mesure... et puis, cela ne se fait pas tout seul, SNCF
812 Réseau ne peut pas faire ces évolutions tout seul, donc on est resté sur un trafic constant, pour le trafic voyageurs.

813 Pour ce qui est du trafic ferroviaire, bien sûr que là, on est parti sur des hypothèses d'évolution des trains de
814 marchandises. Pour votre information, aujourd'hui circulent sur la section entre Nevers et Montchanin, 4 à 5 trains par
815 semaine, et sur la section entre Montchanin et Chagny, une quinzaine de trains par semaine. Voilà, pour vous donner
816 une idée. Et nous avons fait évoluer ce trafic pour faire fonctionner les études socioéconomiques, et nous avons pris en

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

817 compte une quinzaine de trains de marchandises sur la VFCEA entre Nevers et Chagny, donc dans les deux sens
818 confondus. Par jour, pardon, par jour.

819 Là, on est obligé de faire évoluer le trafic pour voir quel est l'intérêt socioéconomique de l'électrification.

820 **Daniel OCCELLY, Marmagne et Montchanin**

821 Je suis intéressé à deux titres : j'habite Marmagne, juste en face de la voie ferrée, et j'ai une entreprise à Montchanin.
822 Donc, je gère une ambiguïté. J'ai une première question parce que j'ai souvent utilisé le ferroviaire avec des
823 embranchements particuliers dans les entreprises. Depuis 15 ans, on les supprime de partout, monsieur
824 MAZZUCHELLI ne va pas me dire le contraire je pense, il n'y en a pratiquement plus, des embranchements ferroviaires
825 privés, de petites entreprises. Donc, je me pose la question : qu'est-ce qui va passer sur cette voie fret ? Est-ce que ce
826 ne sont pas des choses qui viennent depuis les pays de l'Est pour aller directement à Nantes pour monter sur le bateau ?
827 Est-ce qu'il y aura un intérêt pour les entreprises locales ?

828 Et ma deuxième question : s'il y a 15 ou 20, parce que s'il y en a 15, si cela marche bien, il n'y en aura pas 15, il y en
829 aura 30 par jour, on est d'accord ? Et un train fret, cela met au moins une minute pour passer, parce que c'est long, on
830 est d'accord ? Cela a vraiment un pouvoir de nuisance sonore très élevé, et les TER à côté c'est rien du tout, mais des
831 trains qui sont chargés avec des fortes densités, cela monte jusqu'à 80 décibels, voire plus. Comment vous allez faire
832 vraiment pour empêcher ces nuisances sonores au sein des... et puis, il y a des ponts à faire. Cela, c'est évident.

833 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

834 Pour la première partie de votre question, aujourd'hui on ne supprime pas les ITE. Tout industriel qui souhaite se
835 raccrocher et se brancher au réseau, est le bienvenu.

836 Tout industriel qui souhaite venir sur le réseau est le bienvenu. Le tout, c'est que lorsqu'il demande un embranchement,
837 qu'il fasse passer des trains, et que la notion, l'objet, soit économiquement rentable. Donc, si vous avez... par contre, on
838 n'a pas d'embranchements privés. L'embranchement est à la charge de l'industriel, nous on raccorde au réseau. Et donc,
839 si vous avez une entreprise et que vous avez des chargements, vous les faites passer... bien entendu, il y a un certain
840 nombre de règles de sécurité à respecter, mais il n'y a pas de difficulté particulière à considérer qu'on supprime,
841 néanmoins, quand un certain nombre d'embranchements – et là, vous avez raison – ne sont plus utilisés depuis 5, 10
842 ans, effectivement on les supprime.

843 S'il n'y a plus de locaux, on les supprime, c'est vrai.

844 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

845 Concernant la problématique bruit, c'est vrai que j'en ai parlé sur le point environnemental que j'ai fait, donc il y a une
846 méthodologie de travail qui s'impose à l'aménageur, et qui s'appuie sur un cadre réglementaire. Donc, comment va-t-on
847 procéder ? Dans la suite des études, si le projet est poursuivi, il va falloir qu'on fasse des diagnostics d'ambiance sonore
848 le long de la ligne, au droit des habitations, pour voir quel est aujourd'hui ce qu'on appelle l'ambiance sonore sur les
849 secteurs habités. Ensuite, on va faire une simulation de bruit qui serait engendré par, on va dire, la quinzaine de trains de
850 marchandises qui circulerait. À partir de là, on va vérifier quel est le niveau de ces simulations de bruit par rapport aux
851 seuils réglementaires. Si on est en dessous des seuils réglementaires, on n'a pas d'aménagement spécifique à mettre en
852 œuvre. Si l'on est au-dessus des seuils réglementaires, il faut qu'on étudie les aménagements pour faire réduire cet
853 impact sonore.

854 Mais aujourd'hui, là je donne une réponse sur la méthodologie : c'est comme cela qu'on procède sur tous les projets
855 d'aménagement. On a travaillé de cette façon sur la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône qui a été mise en service il y a 4,
856 5 ans. On est en chantier sur la réouverture de la ligne entre Belfort et Delle, et on a procédé de cette façon. On fait des
857 simulations de bruit, et puis on regarde quels sont les niveaux de seuils, et ensuite on fait intervenir des acousticiens au
858 droit des habitations qui pourraient être impactées, et on regarde quelles sont les meilleures solutions pour réduire le
859 bruit.

860 On pourrait faire une étude acoustique, mais cela va être fait au cours des études préalables avant l'enquête publique.
861 Ces éléments seront produits au moment de l'enquête publique. Aujourd'hui, on n'a pas fait ce travail parce qu'on est en
862 études préliminaires, qui sont des niveaux d'études en amont.

863 **Daniel OCCELLY, Marmagne et Montchanin**

864 Actuellement, vous dites qu'il passe 4 trains par semaine. C'est ce que vous avez dit ?

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

865 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

866 Sur le secteur de Marmagne, oui.

867 **Daniel OCCELLY, Marmagne et Montchanin**

868 Oui, il y en a un peu plus, notamment le week-end. C'est surtout le week-end où on voit les convois passer, parce que
869 nous, on les voit bien, donc on peut les compter. Il est sûr qu'actuellement, le niveau sonore frôle ou dépasse les 80
870 décibels à 150 mètres de la voie. En plus, le bruit monte, cela passe dans une vallée, donc il n'y a pas d'ambiguïté.

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

872 Je vous précise juste qu'il y aura deux ateliers sur le fret thématiques, à Nevers et à Chalon-sur-Saône, plus la
873 conférence-débat, où on abordera dans le détail la question des études de trafic, de bruit et des impacts de
874 l'aménagement. On invitera aussi le tissu productif local : transporteurs, chargeurs, les acteurs du fret. Il y aura ces deux
875 rendez-vous, aussi je vous les signale au passage.

876 **Intervenant**

877 Vous parlez de l'état actuel. La problématique de l'état actuel se traite de deux façons. Si le bruit a toujours existé et que
878 quelqu'un est venu construire après, il y a une réglementation qui s'applique. Si c'est l'inverse, nous sécurisons et nous
879 apportons ce que j'appellerais la solution à la problématique du bruit. Donc, s'il y a un sujet actuel au-delà du projet
880 VFCEA, il faut simplement nous saisir. Si vous avez un problème, il faut nous saisir. Mais il est indépendant du projet
881 VFCEA. VFCEA, nous, on va le construire avec une variation du bruit entre aujourd'hui et demain.

882 **Jean-Michel BODIN, président de l'association Rhône-Alpes-Centre-Océan**

883 Je suis Jean-Michel BODIN, j'étais vice-président de la région Centre jusqu'à la fin 2015, et j'ai donc à ce titre beaucoup
884 travaillé, y compris avec la région, sur l'électrification que l'on a réalisée dans le premier contrat de plan, Tours-Vierzon,
885 et ensuite sur la deuxième électrification Bourges-Saincaize. C'est un travail intense, mais qui en même temps a pour
886 nous un enjeu stratégique, puisque je suis aussi président de l'association Rhône-Alpes-Centre-Océan, qui promeut la
887 transversale des ports de la façade atlantique jusqu'au couloir rhodanien. Il y a un gros travail qui est déjà réalisé, je peux
888 vous assurer que les gens des ports et de Saint-Nazaire, Nantes, et de La Rochelle, sont très, très engagés dans le
889 travail que nous faisons avec l'association.

890 Juste quelques mots d'encouragement, puisque je connais bien ces sujets, j'ai eu l'occasion de travailler avec le premier
891 vice-président de la région Bourgogne déjà. Je pense que c'est un projet de dimension nationale et européenne. Et j'ai
892 tendance à dire que... évidemment, il faut parler des dépenses, mais j'ai plutôt tendance à dire qu'il faut considérer ces
893 enjeux financiers comme des investissements, parce qu'avec l'ensemble du projet, on donne à la France la capacité de
894 jouer un rôle sur les politiques de territoire, à la fois sur les questions du fret, et en même temps sur les questions de
895 voyageurs. Avec l'association que je préside, RACO, on a fait faire une étude, notamment sur le développement du trafic
896 voyageurs, puisque le principe, il y a des coûts... je suppose que les coûts financiers, ce sont aux conditions
897 économiques d'aujourd'hui. 2012, donc il faut réfléchir ce que cela fait dans 10 ans, 15 ans. Mais les coûts qui sont
898 affichés ne doivent pas faire peur. D'expérience, dans les deux électrifications que j'ai eu à conduire, on s'est rendu
899 compte qu'il y avait la possibilité d'avoir des coûts moins importants. Tout cela, cela se travaille, cela se construit, pour
900 chercher de l'efficacité. Mais en même temps, sur l'ensemble de l'enjeu de nos territoires, c'est important, relier la façade
901 atlantique. Et donc, c'est un projet national, 5, 6 radiales traversent – je ne fais pas le détail – 6 radiales traversent, que
902 ce soit tout le bassin de Tours, que ce soit le bassin de Vierzon-Bourges, les ports travaillent, veulent installer un port sec
903 pour avoir une hinterland qui permette de développer, et le centre de la France est en même temps très, très engagé
904 dans ce développement.

905 Donc moi, c'étaient quelques mots d'encouragement et de disponibilité, puisque je pense que c'est un vrai grand projet
906 d'intérêt européen. Il faut qu'il soit discuté, traité comme cela, y compris avec des moyens financiers qui dépendent de
907 cela. Parce que sinon, le risque, toujours d'expérience aussi, c'est qu'on se dise : « tiens, là, il y a un petit bout, on ne va
908 pas le faire maintenant ». Et cela perd la qualité du projet global, y compris – je ne vais pas développer – pour aborder la
909 question des enjeux financiers, parce que le coût du sillon n'est pas le même si on passe 1000 trains que si on en passe
910 2000.

911 Merci de votre attention.

912

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

913 David MARTI, maire du Creusot

914 Tout d'abord, Madame la Présidente, simplement pour vous rassurer, vous dire que votre accent n'est pas désagréable à
915 entendre ou à écouter. Et je rajouterais que votre expression dans la langue de Molière, qui n'est pas votre langue
916 maternelle, force le respect. Ceci étant dit, quand nous nous sommes rencontrés, une de vos premières questions a été :
917 « est-ce que vous sentez le territoire de la communauté urbaine se mobiliser pour ce projet ? Et est-ce que les élus
918 particulièrement vont se mobiliser pour ce projet ? » Écoutez, je crois que l'assemblée nombreuse ici présente ce soir
919 vous apporte une réponse indiscutable. Cela, c'est le premier point. Et si je le dis, c'est que, comme vous le savez, nous
920 avons eu un conseil de communauté qui a eu lieu hier, qui a été avancé parce que votre débat avait lieu ce soir, nous
921 devons siéger aujourd'hui même, justement pour permettre aussi la mobilisation des élus du territoire communautaire. Et
922 à l'occasion de ce conseil, nous avons adopté un vœu à l'unanimité. Et si vous me le permettez, Madame la Présidente,
923 je vais lire ce vœu, qui n'est pas très long, et je vous le remettrai bien entendu à la fin.

924 « Le projet de voie ferrée Centre Europe Atlantique fait l'objet d'un débat public qui sera lancé de décembre 2016 à mars
925 2017. La VFCEA, à terme, reliera non seulement la façade atlantique de la France aux grands axes européens
926 ferroviaires, mais elle permettra aussi une optimisation des axes européens nord-sud.

927 À cette occasion, il est important de réaffirmer une nouvelle fois la position de la communauté urbaine sur ce projet : cette
928 infrastructure ferroviaire, d'un montant global de 560 millions, est néanmoins soumise à une problématique importance,
929 celle pour l'instant d'un financement partiel inscrit dans le cadre du contrat de plan État région, à hauteur de 247,2
930 millions, soit 44 % du montant total du projet. Or, pour être mené dans sa totalité, ce projet comprend :

- 931 - La modernisation de l'électrification, 160 kilomètres de doubles voies existantes entre Nevers et Chagny ;
- 932 - La création d'une nouvelle voie pour faire circuler des TGV Rhin-Rhône de Strasbourg à Lyon en passant par
933 Dijon ;
- 934 - Une gare de correspondance TER-TGV en gare du Creusot-Montceau TGV.

935 Les élus communautaires réaffirment leur position forte vis-à-vis de ce projet dans sa globalité. Cependant, par rapport
936 au financement actuel du projet, sa réalisation doit être scindée en tranches de faisabilité, et surtout opérationnelle pour
937 être directement utilisable par les usagers.

938 Conformément à ce qui a été acté dans le cadre du CPER, avec l'État et la région Bourgogne-Franche-Comté, le
939 phasage est décomposé de la manière suivante : une première phase d'électrification allant de Chagny à Creusot ville, et
940 la création d'une gare de correspondance TGV-TER, pour en faire un hub ferroviaire et surtout permettre aux voyageurs
941 de la communauté, mais aussi de Chalon, du nord de la Saône-et-Loire, de Nevers, de Bourges, de bénéficier d'un accès
942 direct au TGV Lyon-Paris. En effet, un cadencement régulier TER-TGV, c'est-à-dire toutes les deux heures, permettrait
943 non seulement à ces voyageurs d'avoir un accès direct au TGV, mais aussi des gains de temps estimés à 30 minutes,
944 respectivement pour les trajets de Chalon vers Paris, et ceux de Bourges et Nevers vers Lyon.

945 Les élus communautaires demandent donc le respect de ce phasage inscrit au CPER. Dans un deuxième temps, il
946 s'agira d'électrifier la totalité de cette ligne, et de réaliser la création de l'interconnexion des TGV, pour permettre une
947 optimisation des lignes Rhin-Rhône.

948 Ce vœu s'inscrit dans la continuité du positionnement communautaire depuis plus de 30 ans, en faveur de la création
949 d'une gare de correspondance TGV-TER. Les élus communautaires sont en effet convaincus que ce projet est plus que
950 déterminant pour le développement et l'attractivité du territoire, mais aussi pour la région, comme l'a été l'arrivée du TGV
951 avec la création de la gare TGV Creusot-Montceau sur la ligne historique Paris-Lyon ».

952 Voilà, Madame la Présidente. Il me paraissait important de vous lire ce vœu, qui affirme avec force la position des élus
953 communautaires, encore une fois à l'unanimité, qui rejoint quelque part ce que vient de dire Monsieur sur l'enjeu de ce
954 qu'est ce projet. Il ne vous a pas échappé que nous sommes favorables à l'hypothèse 1 qui a été présentée dans le
955 cadre du volet socioéconomique. Par ailleurs, je rajouterais qu'il peut être amélioré, qui est assez réducteur dans la
956 présentation, en termes de résultats, mais bien entendu, nous participerons à tout le débat, tout au long de ce débat
957 public, pour améliorer cette hypothèse.

958 Merci beaucoup.

959

960

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

961 **Michel NEUGNOT, premier vice-président de la région Bourgogne-Franche-Comté**

962 J'avais pris la parole déjà pour répondre... la fréquentation des TER actuellement, des trains, on est à peu près, sur cette
963 portion-là, à 31 trains par jour, auxquels se rajoutent les trains de fret.

964 Concernant le fret, je voudrais quand même dire une chose, cela a été rappelé par plusieurs intervenants
965 précédemment : c'est un axe essentiel au regard du RTET européen. On a consulté et rencontré plusieurs le
966 commissaire européen, qui donne comme argument qu'on est au confluent du corridor 2 et du corridor 3, sur nord-sud et
967 est-ouest, et qu'effectivement, si l'on veut développer le fret, il faut le faire.

968 D'autre part, on a une autre problématique qui se pose en matière de fret, c'est que le réseau est ainsi constitué qu'on
969 vient engorger des nœuds ferroviaires, notamment le nœud ferroviaire parisien. Et le fait d'avoir un contournement, qui
970 avait été prévu, nous avons travaillé entre toutes les régions qui étaient limitrophes de l'Île-de-France, dans une région où
971 c'était la C8, il y avait 6 régions qui travaillaient dedans, avec la volonté de faire un contournement, pour ne pas venir
972 engorger le nœud ferroviaire parisien, qui souffre déjà énormément, et qui a besoin d'énormément d'investissement pour
973 répondre à la problématique de voyageurs. Donc cela, c'est un élément essentiel, nous semble-t-il.

974 D'autre part, je parlais tout à l'heure de ce que cela peut améliorer. Donc, le fret, on a vu, mais cela peut donner, au
975 niveau des voyageurs, des gains de temps, notamment sur le Rhin-Rhône, où par rapport au projet initial de faire les 15
976 kilomètres entre Genlis et Dijon, pour un coût qui était de 330 millions d'euros, on ne gagne que 2 minutes sur les
977 parcours sur la LGV Rhin-Rhône. Là, on pourrait gagner environ 8 minutes, ce qui est quand même beaucoup plus
978 intéressant. D'autre part, permettre par une correspondance à Montchanin un gain de temps de 30 minutes sur le
979 parcours Chalon-sur-Saône-Paris, plutôt que de passer par Dijon.

980 Ensuite, sur les TER Tours-Dijon ou Orléans-Dijon, en direct, on pourrait en avoir de plus nombreux qu'actuellement, et
981 avec un gain de temps de plusieurs minutes dû à l'électrification, donc une traction électrique de bout en bout.

982 Le quatrième élément porte sur les Intercités Lyon-Roanne-Nevers-Bourges-Tours-Nantes, qui ont été conservés en
983 Intercités dans le cadre des transferts potentiels des TET aux régions. Et bien là, en utilisant ce barreau-là, on pourrait
984 faire circuler des TER qui permettraient de gagner un temps aussi important sur ces parcours-là.

985 Donc, on voit bien – je disais quelques mots tout à l'heure – que ce qui est important, ce sont les gains potentiels que l'on
986 aura, et la capacité, à partir de ces nouveaux réseaux, d'interconnexion sur plusieurs coins, notamment en perspective
987 de POCL, qui est un autre projet de TGV au niveau de Nevers, on aurait sur cette partie ouest du territoire bourguignon-
988 franc-comtois deux hubs importants qui revitaliseraient l'ensemble de ce territoire. 2029.

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

990 Merci. Alors, à vous. Comme quoi, les jeunes prennent la parole. J'en profite d'ailleurs pour remercier les étudiants du
991 Master Transport et Mobilité de l'Université de Bourgogne qui sont là ce soir, c'est très important.

992 **Cédric JOURNEAU, président de la fédération nationale des associations des usagers du transport en**
993 **Bourgogne**

994 Je ne suis pas étudiant, je suis Cédric JOURNEAU, président de la fédération nationale des associations des usagers du
995 transport en Bourgogne. Donc, ce projet est un grand projet avant tout d'aménagement du territoire, aménagement du
996 territoire pour lequel la FNAUT s'est toujours positionnée de façon extrêmement favorable. Sur la globalité du projet : à la
997 fois l'électrification Nevers-Chagny, mais également sur le raccordement.

998 J'ai deux questions concernant ce projet. La première question concerne les 5 thématiques que vous souhaitez aborder
999 après, lors du débat public, et étrangement, je ne retrouve pas trop la place des usagers régionaux, en particulier des
1000 usagers qui vont faire la ligne Nevers-Chagny, et donc Dijon, et ceux qui utilisent cette ligne, qui montent et descendent
1001 dans les trains entre Nevers et Dijon. Effectivement, nous abordons les problématiques du TGV, nous abordons les
1002 problématiques de la halte de correspondance TER-TGV, et ses enjeux, c'est très bien. Mais il manque, je pense, un
1003 petit quelque chose sur les usagers qui utilisent le TER tous les jours, et de façon occasionnelle.

1004 Ma deuxième question serait plus portée sur l'infrastructure, et je trouve un petit peu étonnant, c'est qu'on ne profite pas
1005 de ces grands travaux pour se dire : « on va essayer de réduire un petit peu le temps de parcours entre Nevers et Dijon
1006 sans supprimer les dessertes de gares ». Et effectivement, l'objectif de Nevers-Dijon en 2 heures n'est pas inatteignable.
1007 Effectivement, comme l'a dit monsieur NEUGNOT, l'électrification pourra apporter des gains de vitesse sur des trains, en
1008 tout cas des rapidités en accélération et en décélération, mais il est à mon avis aussi nécessaire de revoir à certains
1009 endroits l'infrastructure pour peu de choses. Une étude diligentée par la FNAUT nationale, par monsieur Gérard

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1010 MATHIEU, a démontré qu'on pouvait gagner jusqu'à 5 minutes avec des travaux somme toute très sommaires, en
1011 particulier des travaux de passages à niveau qui pourraient être amenés à être supprimés.

1012 Merci de votre attention.

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

1014 Merci. Alors je vous réponds, moi, à la première question, parce que cela concerne les modalités du débat. Donc, je
1015 précise et je répète qu'il y aura plusieurs ateliers à Nevers au-delà du débat itinérant, donc on ne sera pas que dans les
1016 TGV, on sera aussi dans les TER Nevers-Dijon, etc., pour parler avec et interroger les usagers. On aura des marchés,
1017 mais on aura aussi des ateliers tout au long de la ligne, qui visent effectivement à questionner cette fameuse transversale
1018 TER, pas seulement la transversale fret, mais aussi comment ce projet de transversale peut constituer... l'impact que
1019 cela a sur le trafic voyageurs à l'échelle régionale. On le fera dans les ateliers à Nevers, on le fera pendant le débat
1020 itinérant, on le fera lors des débats mobiles.

1021 Pour la deuxième question, je laisse répondre le maître d'ouvrage.

1022 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1023 La question qui se pose aujourd'hui, et le projet tel qu'il est inscrit aujourd'hui au CPER, c'est l'électrification de l'axe
1024 Nevers-Chagny. Vous posez une question intéressante, et certes, à la limite, je vous dirais qu'au regard de la durée, des
1025 études et des procédures, aujourd'hui on cible une mise en service en 2025, c'est une hypothèse qu'on prend, cela
1026 pourrait être 2025 ou 2030, la question de l'infrastructure pourrait se poser. Moi, j'attends les conclusions de ce débat
1027 public, et j'attends de voir comment se construit ce débat public, pour voir dans quelle mesure on pourrait intégrer un
1028 certain nombre d'éléments. Cela étant, il y a deux hypothèses. Si nous sommes dans ce que j'appellerais des opérations
1029 de grosse maintenance, cela, c'est un sujet qu'on peut traiter dans le temps au niveau de SNCF Réseau. Si maintenant,
1030 on va vers un projet de régénération en totalité de 160 kilomètres de voies, cela coûtera 160 millions d'euros en plus. Et
1031 là, l'enjeu économique, donc les études socioéconomiques qui ont été engagées aujourd'hui pour l'électrification doivent
1032 être réactualisées. Et je vous invite à vous interroger sur le risque qui consiste à dire : « je ne me suffis pas de cela, et je
1033 veux plus », et la capacité du système actuel à le financer.

1034 Donc, si ce sont des opérations de maintenance, on les regarde pour essayer de voir dans quelle mesure on peut réduire
1035 le temps de parcours. Si c'est autre chose, il faut voir ce à quoi on aboutit dans le cadre du débat public actuel.

1036 **Christian GILLOT, conseiller départemental d'Autun**

1037 Le canton que je représente, par rapport à cette VFCEA, est traversé par 40 kilomètres environ de la voie ferrée Centre
1038 Europe Atlantique, des portes de l'Usy à la sortie de Marmagne, c'est-à-dire les portes du Creusot. Inutile de vous dire
1039 que je suis très intéressé par ce débat, parce que j'y participerai : 40 kilomètres, c'est le quart de la longueur de travaux
1040 qui vont être effectués entre Nevers et Chagny, donc c'est très important, pour moi et pour la région que je représente.
1041 Simplement, vous dire aussi que j'habite personnellement, et j'écoutais tout à l'heure une personne qui parlait de
1042 nuisances, j'habite à une centaine de mètres de la VFCEA, cela depuis 60 ans. Je suis toujours là, je ne suis pas mort. Il
1043 y a quelques bruits, évidemment, néanmoins, je peux vous dire que nous sommes nombreux à nous féliciter de cette
1044 initiative qui va vraiment dans le bon sens, c'est de dynamique pour notre territoire, c'est de la dynamique pour la
1045 communauté urbaine en particulier, parce que c'est une communauté très dynamique sur le plan industriel, et je suis
1046 persuadé que cette modernisation nous apportera beaucoup, beaucoup, à toute cette région.

1047 Mais en regardant cette carte, il y a une ville que je ne vois pas : c'est Autun.

1048 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1049 On va faire un atelier, le 6 février, chez vous.

1050 **Christian GILLOT, conseiller départemental d'Autun**

1051 Vous me direz, Madame la Présidente : « Autun n'est pas traversée par la VFCEA ». Et nous avons eu l'occasion d'en
1052 discuter, mais j'en profite pour saluer le maire d'Autun que j'ai vu arriver tout à l'heure, et de saluer notre sous-préfet bien
1053 sûr, parce qu'Autun est une ville de 14 000 habitants, ville sous-préfecture, ville quand même dynamique parce que c'est
1054 le siège d'une communauté de communes importante, plus de 50 communes au 1^{er} janvier, plus de 40 000 habitants,
1055 c'est quand même le dynamisme qui est là, et qui est située à une dizaine de kilomètres seulement d'Étang-sur-Arroux.
1056 Donc, moi, je souhaiterais que dans le débat qui va s'instaurer autour de cette modernisation qui nous fait plaisir à tous,
1057 je souhaiterais que la petite liaison entre Étang-sur-Arroux et Autun soit évoquée, et soit traitée. Alors, je sais, ce n'est

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1058 pas le même traitement, ce n'est pas la même voie. Néanmoins, par rapport à la ville d'Autun, au développement
1059 économique de cette région, je pense qu'il faut absolument inclure cette dimension-là.

1060 **Illaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1061 On va le faire le 6 février. On aura un atelier à Autun dédié à cela. Merci. Madame ?

1062 **Marie-Claude JARROT, maire de Montceau-les-Mines**

1063 Bonjour. Marie-Claude JARROT, maire de Montceau-les-Mines, commune qui n'est pas citée sur le tracé, mais qui est
1064 impactée par le tracé. Nous avons eu un conseil municipal mardi 13 décembre, et nous avons émis un vœu de soutien
1065 pour la voie ferrée Centre Europe Atlantique. Je ne vais pas vous lire le vœu, puisqu'il ressemble bien sûr au vœu de la
1066 communauté, que nous avons voté à l'unanimité. Je vous le remettrai donc, Madame, pour apporter notre pierre à ce
1067 beau projet pour notre territoire – beau projet économique et beau projet sociétal.

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

1069 Merci.

1070 **Bernadette MULOT, riveraine au Breuil**

1071 Bernadette MULOT. Nous sommes riverains de la voie de TGV actuelle, qui sera donc concernée par le raccordement
1072 avec la voie du TER. Cette portion qui fait environ 100 mètres. Nous aimerions savoir s'il y a une emprise supplémentaire
1073 au niveau des travaux, par rapport à la voie actuelle du TGV. Est-ce qu'il y aura des travaux d'élargissement de la voie ?

1074 Et en plus, on aura un impact supplémentaire au niveau du trafic, puisqu'il y aura les TER, plus les TGV. Donc un impact
1075 sonore très certainement. Nous sommes à 30 mètres de la voie du TGV actuelle.

1076 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1077 Donc, vous habitez sur la commune d'Écuisses ? Du Breuil, d'accord. Donc, oui, la construction du raccordement et de la
1078 halte TER nécessitera des besoins fonciers. Donc, il va falloir effectivement acquérir des emprises foncières pour pouvoir
1079 réaliser ces aménagements.

1080 **Bernadette MULOT, riveraine au Breuil**

1081 Cela se rapprochera encore de notre habitation.

1082 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1083 Alors, je ne sais pas précisément où vous habitez, mais par rapport...

1084 **Bernadette MULOT, riveraine au Breuil**

1085 C'est le lieu-dit « Les Morins », et c'est tout de suite après le raccordement.

1086 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1087 Par rapport au tracé que j'ai présenté, je pense que vous arrivez à vous situer, et effectivement, suivant les solutions, il
1088 faudra plus ou moins des emprises foncières pour installer ces aménagements.

1089 **Illaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1090 Je vous signale qu'il y aura une visite de terrains sur les lieux de raccordement le 28 janvier au matin. Cette visite de
1091 terrains avec nous et avec le maître d'ouvrage, où on verra concrètement où les raccordements plus ou moins vont
1092 passer, sera suivie par un atelier thématique qui est dédié complètement à cela. Donc, on abordera bien et dans le détail
1093 toute la journée du 28 la question du raccordement.

1094 **Bernadette MULOT, riveraine au Breuil**

1095 Autre chose, en ce qui concerne le parcours long : je trouve quand même un petit peu dommage de faire un tracé qui
1096 passe à côté de notre étang de Montaubry. C'est quand même un lieu de loisirs, qui est mis en valeur depuis quelques
1097 années par la ville du Breuil, et si une voie passe à proximité, avec un ouvrage en plus énorme, je pense que cela va
1098 dénaturer un petit peu le paysage. C'est très dommage.

1099 **Illaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1100 Pour l'instant, ce sont des hypothèses, je vous rappelle que le débat sert à débattre une opportunité.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

Intervenant

Merci, Madame la Présidente. Le président MARTI a parlé de l'insistance des élus de ce territoire, et je dois vous dire qu'à titre personnel, je suis très heureux, en tant qu'élu de la communauté urbaine et de la région, de voir revenir un projet qui, à l'époque où l'on parlait de la branche sud du TGV Est, et pour avoir à l'époque contribué – ou en tout cas avoir fait des contributions pour un raccordement sur cette fameuse ligne comme on le voit aujourd'hui – et avoir entendu tellement d'éléments socioéconomiques qui ne rendaient pas rentable ce projet, je suis très content de voir qu'on y revient aujourd'hui. Si, aujourd'hui, nous sommes ici, ce n'est pas simplement pour l'électrification d'une voie. Franchement, sinon, qu'a fait la SNCF pendant des années ? Je suis usager de cette ligne, je suis arrivé en retard, pas à cause de la SNCF, parce que j'avais raté le train. Mais vous allez voir, Madame, qu'entre Chagny et Montchanin, rien que là, on est très loin de l'économie première et du savoir-faire de l'industrie ferroviaire française. Donc, je pense que, s'il est indispensable d'électrifier cette voie, on est là aussi pour y apporter une plus-value. Donc, l'interconnexion en étude, et pour aller dans le sens de ce que vient de dire le président de la communauté, j'ai cru comprendre que vous êtes ouverts, la commission, à l'ensemble des solutions qui pourraient modifier le planning, aussi bien techniquement, que le phasage. Donc, nous avons travaillé à la communauté urbaine sur une solution numéro 5 de gare passante qui pourrait être déconnectée de l'interconnexion. Je voudrais bien être sûr, c'est que ce soir, cette solution soit étudiée, puisqu'on va la mettre en discussion, pour qu'elle soit mise dans le débat, estimée, et rentre dans le phasage.

Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP

Absolument, si vous voulez, vous pouvez nous la transmettre, et nous, on va la publier sur le site internet pour que cette alternative puisse être débattue dans le cadre du débat public.

Intervenant

Voilà, ce qui permettra d'ouvrir un peu les différentes...

Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP

Merci, je vous remercie.

Clément SOULAY, étudiant

Je suis étudiant en master 1 TMEC à l'université de Dijon justement, et on s'est intéressé un petit peu justement au chiffre que vous présentez, qui a été réalisé par Sistra, concernant les scénarios. Je voulais savoir si vous étiez en capacité d'expliquer un petit peu ces scénarios. Et par rapport à la halte, également, est-ce que le personnel présent pour le TGV sera présent aussi pour les TER ?

Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau

Alors, sur la première question, on peut donner deux, trois explications. La deuxième, je n'ai pas compris... la présence de personnel ?

Clément SOULAY, étudiant

Est-ce que le personnel qui est présent en gare TGV sera aussi présent pour les voyageurs TER ?

Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP

Dans le cadre d'une halte de passage, donc qui correspond au raccordement. Donc, si on est dans le scénario halte de passage, raccordement, est-ce que le personnel du TGV, s'il y en a, fera aussi service à la halte ?

Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau

Alors, concernant l'étude socioéconomique, c'est vrai que j'ai fait une présentation très brève, parce que, d'une part, les études sont disponibles sur le site, on les a transmises très récemment, la semaine dernière, mais il y a tous les détails des hypothèses qui sont pris en compte. C'est quand même un dossier qui fait 200 pages, donc c'est assez difficile de le développer au cours de cette réunion. Mais comme je l'ai dit tout à l'heure dans ma présentation, il y a différents facteurs, différentes hypothèses qui sont prises en compte, notamment dans l'étude de trafic, comme je le disais, le nombre d'usagers supplémentaires qui seraient captés par le fait de la réalisation du projet, suivant les différentes origines et destinations, donc il y a un potentiel de trafic qui a été pris en compte, par exemple sur l'hypothèse, si on insère les TGV sur la ligne à grande vitesse au niveau du Creusot, on a évalué un potentiel annuel d'environ un peu plus de 50 000 voyageurs supplémentaires sur l'axe Rhin-Rhône. Donc, c'est cela qui permet de quantifier les éléments de trafic. On peut citer, par exemple, le fait de faire circuler des trains électriques sur l'axe depuis Nevers jusqu'à Dijon, avec la

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1148 combinaison des TER Centre, où là, la ligne est électrifiée, on a évalué un potentiel d'environ 30 000 voyageurs
1149 supplémentaires, qui pourraient bénéficier de la correspondance TER-TGV en gare du Creusot.

1150 C'est comme cela qu'on a construit l'étude de trafic, suivant différentes hypothèses. Pareil pour le fret, comme je l'ai dit,
1151 on est parti sur une quinzaine de trains fret, on évalue un tonnage, et puis c'est à partir de là qu'on arrive à sortir les
1152 différents chiffres que je vous ai présentés. Mais tout est disponible sur le site du débat public. Et là, vous avez le détail
1153 de tous les calculs et tous les chiffres. Est-ce que cela vous donne un éclairage ?

1154 **Intervenant**

1155 Je voulais juste préciser que vous pouvez poser des questions nettement plus précises sur internet. Elles seront prises
1156 en compte, et cela permettra de nourrir le débat spécifique sur les questions de coûts et les questions socioéconomiques,
1157 qui doit avoir lieu à Dijon. Donc, je vous encourage à poser les questions éventuellement beaucoup plus précises, que
1158 vous avez au vu du dossier, sur internet, et comme cela, le maître d'ouvrage pourra vous apporter des réponses plus
1159 précises.

1160 **Intervenant**

1161 Vous avez posé la question, la deuxième question sur les gares, moi je vous invite à vous poser la question suivante :
1162 comment étaient exploitées les gares il y a 10 ans, 15 ans en arrière ? Et comment seront exploitées les gares dans 10
1163 ans ou dans 15 ans ? Aujourd'hui, on évolue dans le monde du digital, comment achèterons-nous les billets demain ?
1164 Comment nous, les voyageurs, achèterons-nous le billet ? Comment prendra-t-on le train ? Honnêtement, je ne peux pas
1165 vous le dire. Au stade actuel, nous avons une halte pour permettre simplement que des gens prennent le train et puis
1166 descendent, parce qu'on n'a pas encore inventé autre chose pour le faire, et puis une interconnexion. Est-ce qu'il y aura
1167 du personnel ou pas ? Moi, j'ai envie de vous dire : est-ce qu'il serait utile d'avoir du personnel ou pas ?

1168 Donc, au stade actuel des choses, on réfléchit ce projet tel que nous le vivons aujourd'hui, selon le trafic, selon le nombre
1169 de voyageurs qu'il y a, nos partenaires, les entreprises ferroviaires, qui à ce moment-là, on rentrera dans un
1170 environnement où il y aura la privatisation, cela veut dire qu'il n'y aura pas simplement SNCF Mobilités, mais il y aura de
1171 la concurrence, peut-être donc que ce sera un autre acteur qui interviendra. Cet acteur exploitera les gares tel qu'il pense
1172 pouvoir les exploiter. Pour ce qui nous concerne, on s'adaptera aux contraintes et on fera au mieux pour rendre le
1173 meilleur service.

1174 Donc, la question : « est-ce qu'il y aura du monde ou pas ? », il y aura en fonction de l'opportunité de les mettre ou pas.
1175 Mais on n'a pas de réponse aujourd'hui, ce serait vous mentir que de vous dire que je sais ce que je vais faire en 2030.

1176 **Daniel MEUNIER, vice-président de la communauté urbaine en charge des transports et déplacements**

1177 Je vais peut-être vous demander déjà de m'excuser, Madame la Présidente, je vais être redondant par rapport à
1178 l'intervention effectivement de mon collègue Jean-Claude LAGRANGES, mais peut-être insistant toutefois. Nous sommes
1179 effectivement au début des réunions de présentation. Je remercie effectivement SNCF Réseau de nous avoir présenté
1180 les différents scénarios de raccordement sur la gare TGV Le-Creusot-Montchanin-Montceau. Mais je voudrais
1181 simplement insister sur un fait : la communauté urbaine et la région, via un cabinet d'études, avait envisagé – j'insiste là-
1182 dessus – un cinquième scénario d'interconnexion, pour permettre un fonctionnement optimal du hub Coriolis, ce hub
1183 Coriolis effectivement avec toutes les liaisons de bus, régionales, départementales, et locales. Et SNCF Réseau, lors de
1184 notre dernière réunion en préfecture de région, en présence des membres de la CNDP, avaient pris l'engagement de
1185 mettre ce scénario en annexe. Donc, je voudrais simplement savoir où nous en sommes dans la prise en compte de ce
1186 scénario, qui est avant tout destiné à alimenter le débat.

1187 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1188 Merci. Mais vous pouvez compter sur la commission pour que votre alternative soit publiée sur le site internet et débattue
1189 lors des ateliers, nous veillerons à cela.

1190 Juste une seconde, je voudrais que le maître d'ouvrage réponde à cette question : pourquoi ce projet n'est pas en
1191 annexe ?

1192 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1193 Il sera en annexe sur le site. Aujourd'hui, moi, je vous invite, quelle que soit la solution que vous avez réfléchi, de nous
1194 la proposer. Néanmoins, permettez-moi juste une chose : votre expertise n'engage que le bureau d'études qui l'a faite.
1195 Par conséquent, nous aurons un avis à rendre sur l'aspect technique et sur l'aspect financier. Mais tous vos apports

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1196 seront intégrés. Bien entendu, il y a une notion de logistique et de délai qui ne nous a pas permis de le mettre dans le
1197 dossier papier, on le fera sur le site internet. Et toute solution supplémentaire est bonne à prendre, parce qu'en fait cela
1198 nous permet de nous ouvrir aussi à des alternatives différentes.

1199 **Franck TUFFEREAU, délégué général de l'AFRA**

1200 Bonjour. Franck TUFFEREAU, je suis délégué général de l'AFRA, c'est l'association qui représente l'ensemble des
1201 opérateurs ferroviaires alternatifs à la SNCF. Donc évidemment, on est très impliqué sur ce projet. Pour rappel, je
1202 rappelle juste que l'AFRA, avec ses membres qui exercent du fret aujourd'hui en France, c'est 40 % des parts de marché
1203 du fret global.

1204 Je voulais apporter une pierre à l'édifice par rapport au commentaire sur le bruit, parce que c'est vrai que le bruit, c'est un
1205 enjeu stratégique pour le développement du fret ferroviaire notamment, et je rappelle qu'il y a une directive européenne,
1206 qui s'appelle la STI, ce sont des directives d'interopérabilité. Et l'enjeu des nuisances sonores est vraiment un enjeu très
1207 important. Donc, les opérateurs aujourd'hui sont, avec les constructeurs de wagons, obligés de reprendre des normes
1208 pour modifier leurs équipements pour réduire les nuisances sonores des trains et ce, sur l'ensemble du territoire. Et je
1209 rappelle également que lors de la dernière conférence du ministre des transports Alain VIDALIES, il a développé une
1210 enveloppe supplémentaire de 20 millions d'euros sur ce sujet des nuisances sonores, du bruit.

1211 Donc, ce n'est pas uniquement lié à ce projet de ligne, même si l'AFRA dans son ensemble est plutôt favorable à ce
1212 développement, parce que c'est une ligne d'un intérêt européen, et de développement notamment des ports en eau
1213 profonde de l'Atlantique, sur ces liaisons européennes, mais le bruit sera évidemment un enjeu aussi, pas seulement sur
1214 cette ligne, mais sur l'ensemble du territoire.

1215 **Nicolas SLOWINSKI, conseiller départemental et régional au sein de l'association des paralysés de France**

1216 Je voulais savoir, par rapport à la gare d'interconnexion, comment se passerait, au niveau de l'accessibilité et de l'accueil
1217 justement de ces haltes ferroviaires, est-ce qu'il y aura un personnel prévu à cet effet ? Ou ce sera le personnel de la
1218 gare TGV qui assistera ? Comment cela sera réalisé au niveau de l'interconnexion pour aller à la fois de la gare TGV à la
1219 halte ferroviaire, et inversement ?

1220 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1221 Merci pour votre question. Je voudrais juste souligner toute l'importance et l'intérêt que porte SNCF Réseau, avec
1222 l'ensemble de ses partenaires, que ce soit l'État, la région, et les collectivités territoriales, à rendre nos infrastructures
1223 accessibles à tous.

1224 Sur ce grand projet à venir, en fait, bien entendu, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite sera garantie. Cela,
1225 c'est sûr, puisque nous rentrons dans ce que j'appellerais de nouveaux projets, et donc des dispositions seront prises
1226 pour permettre à ce que toute personne qui souhaite voyager puisse y aller, prendre le train, monter sur le quai, accéder
1227 au quai, et accéder au train. Mais nous envisageons aussi de réfléchir la mobilité autrement. Dans 10, 15 ans, je suis
1228 convaincu que de nouvelles solutions seront d'actualité, de nouveaux trains peut-être, et des aménagements dans les
1229 trains, qui permettent une meilleure prise en compte de cette problématique PMR, qui aujourd'hui, je le regrette, sur
1230 l'ensemble de nos infrastructures, n'est pas satisfaisante.

1231 Mais je voudrais vous dire qu'au-delà de ce grand projet sur lequel on s'inscrit, sachez qu'au niveau de la Bourgogne-
1232 Franche-Comté, on y réfléchit fortement. Et madame la préfète et l'ensemble des services de l'État, de la région, et des
1233 collectivités territoriales, se joignent à moi pour dire que petit à petit, on rendra la totalité de nos gares accessible à tous.

1234 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1235 Je vous prie de répondre à la question jusqu'au bout, parce que la deuxième partie portait aussi sur comment,
1236 concrètement, on va passer d'un quai à l'autre. Donc, en termes d'aménagements cette fois-ci.

1237 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1238 Donc, il y aura un aménagement particulier. Aujourd'hui, la solution technique, je ne peux pas vous la dire. Mais il y a
1239 deux façons de faire : soit on a des ascenseurs avec un tunnel, un passage inférieur, soit on a une passerelle avec des
1240 ascenseurs, et puis on redescend, soit on a des rampes, soit la combinaison des uns et des autres. Donc, nous
1241 utiliserons les solutions techniques qui nous permettront en fait de répondre à cette problématique. Ce qui est certain,
1242 c'est que la gare, les quais, et le train, seront accessibles. Mais aujourd'hui, je ne peux pas vous dire si c'est un passage
1243 inférieur avec un ascenseur qui monte, ou si c'est un passage supérieur.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1244 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1245 D'accord, mais vous pouvez dire toutes les possibilités qui sont possibles, justement.

1246 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1247 On mettra en œuvre toutes les possibilités.

1248 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1249 Il faut les signaler, merci.

1250 **Rémy REBEYROTTE, maire d'Autun**

1251 D'abord, merci à la commission nationale d'avoir organisé un atelier complémentaire à Autun, je ne redirai pas ce qu'a dit Christian GILLOT.

1252
1253 Je voulais simplement peut-être émettre un avis légèrement différent de celui qui a été émis tout à l'heure par rapport au
1254 choix des hypothèses socioéconomiques. Évidemment, le rêve de tout le monde, c'est que ce soit l'hypothèse 3 qui
1255 l'emporte et qu'on réalise la totalité. Cela, ce serait absolument merveilleux. Et après tout, vous nous dites effectivement :
1256 « attention, les moyens financiers ». Bon. Il y a d'abord très longtemps que le projet est dans les tuyaux, ensuite il y a
1257 d'autres régions qui ont bénéficié d'apports très, très importants, financiers, sur d'autres infrastructures, et nous, depuis
1258 50 ans où nous avons été parmi les premiers à bénéficier sur l'axe nord-sud d'infrastructures importantes, depuis, on
1259 peut dire que... bon, on ne peut pas dire qu'on ait été suréquipés, ou surestimés au point de vue de l'équipement public
1260 d'intérêt national ou européen. Il a fallu longtemps pour que la RCEA retrouve véritablement une... le dossier retrouve
1261 une dimension importante, et la VFCEA, c'est maintenant. Tant mieux, et je m'en réjouis, comme beaucoup.

1262 Si ce n'était pas l'hypothèse 3, je pense quand même qu'il serait important d'aller plutôt dans un premier temps vers
1263 l'hypothèse 2. Cela a été souligné par de nombreux opérateurs lors de la réunion de lancement du débat. Pourquoi ?
1264 Parce que, attention tout de même, d'abord nous sommes dans un débat national et européen, au lien entre la côte
1265 Atlantique et effectivement le centre du pays, c'est absolument essentiel, parce qu'il faut peut-être arrêter de créer entre
1266 la France de l'Est et la France de l'Ouest un véritable désert, où d'ailleurs on est souvent obligé de repasser par Paris,
1267 finalement, pour aller vers l'ouest systématiquement. Donc, je pense qu'il faut quand même faire attention à cela. Le
1268 deuxième élément est plus régional, mais attention aussi de bien amarrer la Nièvre à l'ensemble régional. Ne soyons pas
1269 encore dans des constructions qui mettraient complètement l'ouest de la région de côté.

1270 Voilà, c'est ce que je voulais dire. Évidemment, la troisième hypothèse est évidemment celle que nous retenons dans nos
1271 rêves les plus fous, mais au cas où, et comme en plus vous avez démontré que sur le plan social et économique, la
1272 deuxième serait plus opérante que la première, nous serions un certain nombre à être plutôt favorables à l'électrification
1273 entière de l'axe, sa modernisation entière, avant d'aller vers des projets qui nous sont effectivement très, très chers, mais
1274 qui aussi sont des projets qui seraient pour nous tous des projets de développement.

1275 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1276 Je profite de votre intervention du coup pour demander au maître d'ouvrage d'expliquer de manière claire au public les
1277 hypothèses contenues dans le CPER, et si – ou pas – le CPER priorise entre ces deux hypothèses. Est-ce que vous
1278 pouvez le dire de manière claire au public ? Donc déjà, répéter les hypothèses, est-ce que le CPER installe une
1279 hiérarchie entre ces hypothèses ou pas ?

1280 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1281 Avant de répondre à cette question, je voudrais préciser le cadre, s'il vous plaît. Nous sommes dans un débat public.
1282 Nous sommes en train de vous consulter. Vous allez, à un certain moment, nous apporter votre contribution, et au terme
1283 du débat public, nous aurons ensemble, avec l'apport que vous allez nous apporter, prendre une décision de poursuivre
1284 ou de modifier. Ce qui fait qu'aujourd'hui, je ne peux pas vous dire ce que je vais faire demain. Si je vous disais ce que
1285 j'allais faire demain, vous allez me dire que ce débat public ne sert à rien. Ce débat public a un poids majeur. Donc, ne
1286 me posez pas des questions auxquelles je ne peux pas répondre.

1287 Question 2 : que dit le CPER ? Le CPER, sur cela, il est très, très clair, il priorise l'électrification de Chagny-Montchanin,
1288 avec le raccordement. Pour un montant de 250 millions d'euros. Mais à l'instant où je vous parle, je ne sais pas quelles
1289 sont les conclusions qu'on portera au débat public, et comment se poursuivra le débat, donc je reste dans mon rôle de
1290 maître d'ouvrage et non de politique.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1291 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1292 Merci. Donc, cela tombe bien, parce que dans la salle, on a aussi le SGAR qui est présent, si peut-être il veut apporter
1293 des réponses à cette question ? Monsieur PIERRAT ? Est-ce que vous, peut-être, vous pouvez apporter des éléments
1294 d'éclaircissement au public sur les hypothèses du CPER, et si ou pas il y a une hiérarchie entre ces hypothèses ? Merci.

1295 **Éric PIERRAT, secrétaire général pour les affaires régionales Bourgogne-Franche-Comté**

1296 Justement, c'était ce que j'étais en train de voir, je me référais à la bible, qui est donc le CPER, le document lui-même du
1297 CPER. Et effectivement, le CPER indique qu'il y a deux hypothèses, et que donc la première hypothèse, c'est celle que
1298 vient de citer monsieur AMOURA, et puis la seconde, c'est effectivement l'ensemble. Mais il n'y a pas de hiérarchie, à ce
1299 jour, dans le CPER, indiquée de cette manière-là.

1300 **Marie-Claude COLLIN-CORDIER, porte-parole d'EELV 71**

1301 Les écologistes, ce n'est pas une nouveauté, sont particulièrement attachés à ce qu'on développe le rail, et des
1302 transports qui soient moins polluants et qui soient plus sûrs pour les usagers. Ce matin, un journal que je ne nommerai
1303 pas disait que les verts étaient même d'accord avec le projet d'électrification. Moi, j'ai envie de vous dire : enfin tout le
1304 monde est d'accord avec ce projet qu'on soutient depuis des années, en particulier avec le travail de nos élus régionaux.
1305 L'électrification de ce maillon manquant est effectivement indispensable pour aller d'est en ouest, cela a été rappelé
1306 assez souvent. Quant aux gares isolées, on a toujours dit que c'était une absurdité. Bon. Là, maintenant, on constate que
1307 quand on veut relier les gares isolées aux gares TER, cela coûte très cher. On est très étonné que l'on continue d'ailleurs
1308 de construire des gares isolées malgré ce constat.

1309 Je suis un petit peu étonnée ici, parce que je n'ai rien entendu sur la pollution. Alors, c'est vrai qu'on a fait une étude
1310 économique, 2012, et on dit : « les voyageurs, finalement, il n'y en aura pas tant que cela ». Mais la donne a changé. On
1311 sait que les transports qu'on a développés massivement sur la route sont quand même responsables d'une grande part,
1312 ce sont les premiers responsables de la pollution atmosphérique. Cela, c'est une donnée qu'il faudra sans doute prendre
1313 en compte dans les conditions économiques. C'est quand même un problème de santé publique, c'est un problème
1314 important. Donc, effectivement, j'ai entendu le représentant de la FNAUT qui a parlé de faire, avec des aménagements
1315 pas forcément très chers, de faire des trains qui permettent de circuler plus vite et dans de meilleures conditions. Parce
1316 que le but, il est aussi là, le but est d'inciter les gens à prendre le train. Or, quand est-ce que les gens vont prendre le
1317 train ? Les gens vont prendre le train quand cela va être pratique, quand on va arrêter de fermer des gares, quand ils
1318 seront aussi accueillis. J'ai entendu avec horreur disant « non, on va appuyer sur un bouton ». Non, ce n'est pas comme
1319 cela qu'on va pouvoir accueillir les gens et rendre du service au public.

1320 Donc, la question que je pose, c'est : est-ce qu'effectivement on va en rester sur cette vieille étude et sur cette simple
1321 électrification, ou est-ce qu'on va enfin se pencher vers un réseau correct de transports qui permette d'aller plus vite dans
1322 de meilleures conditions ? Je pense par exemple au concept à haut niveau de service, mais il y a sûrement aussi
1323 d'autres propositions. Et quand est-ce qu'effectivement on pourra dégager ce fret de manière pratique sur le train ?

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

1325 Moi, je peux apporter des éléments complémentaires, notamment par rapport à la prise en compte de l'environnement
1326 dans les études socioéconomiques. Donc, si vous avez la curiosité de regarder le dossier économique qui est en ligne,
1327 vous verrez qu'il y a des éléments sur justement l'intérêt du projet sur l'environnement, et particulièrement par rapport à
1328 la réduction des émissions de polluants dans l'air. Donc, c'est une thématique qui est prise en compte dans l'étude
1329 socioéconomique.

1330 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1331 Est-ce qu'il y a d'autres questions sur le projet, ou sur les modalités, sur le calendrier, sur les rendez-vous ? Oui, encore
1332 deux questions.

1333 **Nicolas BROUCK étudiant**

1334 Bonjour. Nicolas BROUCK, étudiant en master transports et mobilités à Dijon également. Je voudrais poser une question
1335 plus technique, au niveau de la possibilité de la dissociation sur le raccordement du trafic grande vitesse et local, TER,
1336 TET, etc. Je voulais savoir, pour les trois TGV éventuels, comme vous l'avez dit, est-ce qu'on a vraiment intérêt à
1337 introduire une gare en impasse sachant qu'on sait que cela va d'une part fragiliser l'exploitation, et également augmenter
1338 le temps de parcours ? Du fait des opérations de rebroussement.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1339 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1340 Alors, tout d'abord, sur le raccordement, les TGV ne circuleront pas à grande vitesse. Donc là, on sera sur de la
1341 circulation de même nature, de même vitesse qu'actuellement sur la ligne, donc de l'ordre de 120 à 140 km/h maximum.
1342 Et au niveau de l'insertion sur la ligne à grande vitesse, l'insertion se fait à 80 km/h. Voilà.

1343 Donc ensuite, sur la solution halte en impasse ou halte de passage, ce sont des idées qui ont émergé des études.
1344 Aujourd'hui, on ne peut pas dire quelle est la bonne ou la mauvaise solution. Ce sont deux variantes qui ont été
1345 regardées. Quelle sera la bonne ? Chaque variante a des avantages et des inconvénients. C'est vrai que la halte en
1346 impasse permet de dissocier le flux des circulations TGV de celles des circulations TER. Elle a l'avantage d'avoir peut-
1347 être un peu moins d'emprises foncières. Par contre, elle a d'autres inconvénients, effectivement, il faut que les TER
1348 marquent un temps d'arrêt un peu plus long puisqu'il y a un effet de rebroussement. Voilà, c'est le débat, ce sont les
1349 réactions des uns et des autres, ce sont les compléments qui devront être apportés, qui mettront à la lumière quel sera
1350 l'intérêt de telle ou telle solution.

1351 **Intervenant**

1352 On dit relier l'ouest et l'est avec la VFCEA, d'accord, mais alors par exemple pour aller de Nantes au Creusot,
1353 actuellement, il faut passer par Lyon, donc on redescend, et on remonte pour revenir au Creusot. C'est très regrettable
1354 parce que l'arrêt du Creusot était existant il y a quelques années, il a été supprimé, et c'est plutôt un mal qu'un bien pour
1355 le secteur, je pense.

1356 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1357 Pour cette question, je propose que ce soit Christian COCHET, de SNCF Mobilités, qui apporte un éclairage. C'est l'autre
1358 branche de la SNCF qui, elle, exploite les trains. Il faut bien préciser une chose, qu'à partir de 2019, 2020, 2021, il y aura
1359 d'autres acteurs, donc on vous apportera une réponse aujourd'hui.

1360 **Christian COCHET, SNCF Mobilités, direction régionale Bourgogne-Franche-Comté**

1361 Par rapport à la problématique des arrêts TGV, puisqu'effectivement à une certaine époque, il y avait un arrêt au Creusot,
1362 sur des Nantes-Marseille TGV, si je me rappelle bien. Bon, il y a eu des évolutions dans les dessertes. Il faut savoir que
1363 les arrêts et la politique d'arrêts, elle est tributaire aussi du débit sur la ligne, et il y a des choix à réaliser, en fonction
1364 notamment des fréquentations. Et le potentiel de personnes qui vont du Creusot jusqu'à Nantes n'est pas élevé, donc il y
1365 a eu des arbitrages qui ont été réalisés il y a déjà longtemps, au niveau de SNCF Voyages. Et c'est pour cela
1366 qu'aujourd'hui, il y a toujours des arrêts au Creusot, mais plus sur ces TGV.

1367 C'est la réponse que je peux apporter.

1368 **Laëtitia MARTINEZ, élue régionale**

1369 Sur la question de calendrier et de phasage qu'on a évoquée tout à l'heure, et je suis sûre que le maire d'Autun partage
1370 ce que je vais dire, je pense que les élus seront quoiqu'il arrive extrêmement vigilants dans cette affaire à ne pas mettre
1371 en concurrence les territoires sur un projet dont nous partageons tous les enjeux et l'importance. Simplement, Jean-
1372 Claude LAGRANGES a souligné tout à l'heure, à juste titre, l'ancienneté du dossier d'interconnexion TGV-TER sur notre
1373 territoire. Cela fait 30 ans, je le crois sur parole, je n'étais pas à l'époque où le dossier effectivement est réfléchi et mûri
1374 par les élus du territoire. Simplement, souligner que la gare TGV Creusot-Montceau-Montchanin est une porte d'entrée
1375 formidable de l'ensemble de la Bourgogne-Franche-Comté. Elle nous positionne à 1h15 de Paris, à 40 min de Lyon, à
1376 proximité des aéroports internationaux. Et je pense qu'à fortiori avec le développement de la zone Coriolis, il est
1377 important de pouvoir la rapprocher facilement des lieux de vie des populations.

1378 **Yann ABDOULAYE, étudiant**

1379 Bonjour, je m'appelle Yann Abdoulaye, étudiant à l'université de Dijon, en master TMEC. J'avais une question concernant
1380 le réseau, par rapport à certains faits qui sont historiques avec l'évolution de la SNCF. On sait bien que depuis la création
1381 de la SNCF, le réseau qui a été mis en place avec tous les territoires qu'il a pu desservir. Et je ne sais pas si j'oserais dire
1382 que le réseau ferré a connu son âge d'or, et depuis lors, la SNCF, tous les réseaux qu'elle a exploités, est-ce
1383 qu'aujourd'hui elle est en déficit ? Et le bilan socioéconomique qui est donné aujourd'hui nous prouve qu'à l'avenir,
1384 l'impact du projet aussi sera négatif, est-ce que la mise en place de ce projet serait de donner plus de vie au territoire, ou
1385 c'est seulement investir pour mettre en place des réseaux et on sait bien d'avance que, dans le passé, la SNCF a eu des
1386 endettements, et qu'il y a eu des déficits, et qu'aujourd'hui aussi, les évolutions dans le futur montrent que ce sera un

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1387 bilan qui sera négatif. Est-ce que le but est de mettre en place des réseaux, ou de chercher la viabilité socioéconomique
1388 des territoires ?

1389 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1390 En fait, ce n'est pas simple, la question que vous posez. Je vais essayer d'être le plus clair possible. Merci d'abord de
1391 l'intérêt que vous portez à la SNCF. Il est vrai qu'aujourd'hui, le groupe SNCF a une dette – je n'ose même pas
1392 prononcer le chiffre, parce que cela n'a plus de sens, cela se mesure en milliards, à 42 milliards d'euros de dette, le
1393 groupe globalement. L'état du réseau est dans un état lamentable. Donc, nous finançons, chaque année, jusqu'à 2,5
1394 milliards pour la régénération de notre réseau. Donc, nous ne réalisons aucun projet qui ne permette pas un retour sur
1395 investissement.

1396 Mais oubliez un instant que vous êtes étudiant, et votre rationalité. Ce que je viens de vous dire là ne veut rien dire, parce
1397 que la réalisation d'un projet est complexe. Elle n'obéit pas à des règles mathématiques. Ce n'est pas parce que nous
1398 sommes endettés qu'on ne fait pas. Et ce n'est pas parce que le projet n'est pas aujourd'hui, d'un point de vue
1399 socioéconomique, pas rentable qu'on ne va pas le faire. Nul d'entre nous ne maîtrise l'avenir. C'est un enjeu entre les
1400 acteurs politiques et l'ensemble des partenaires avec lesquels on travaille. Donc, c'est une réflexion, c'est une
1401 concertation, c'est le point aussi du débat, on va voir l'intérêt que ce projet procure, et au terme d'un processus très, très
1402 long. Tout à l'heure, on parlait de délai. Sachez qu'aujourd'hui, on inscrit ce projet dans un délai de 10 ans. Le délai
1403 moyen d'un projet de cette nature, c'est minimum 15 ans. On a fait une préparation au débat public dans un délai très,
1404 très court : on a divisé le temps en 3. Cela veut dire que pour qu'il soit mis en service en 2025, il faudrait que tout avance
1405 d'une façon très fluide. C'est ce que nous faisons aujourd'hui, nous espérons que cela va continuer. Mais bien entendu,
1406 pour réaliser, il faut de l'argent. Et l'argent, c'est un certain nombre d'acteurs économiques qui vont le payer : l'État, la
1407 région, et l'ensemble des partenaires. Donc, il faut mettre la main à la poche.

1408 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1409 Merci. Est-ce qu'il y a d'autres questions de la part de la salle ? Non. Je vais passer la parole à un membre de la
1410 commission qui voulait des éclaircissements sur une réponse apportée par le maître d'ouvrage.

1411 **Lucie ANIZON, membre de la commission particulière du débat public**

1412 Je voulais juste demander des petites précisions par rapport à la question qui a été posée par le monsieur en rouge, sur
1413 les liaisons entre Nantes et Le Creusot, parce qu'il me semble qu'il y a quelques éléments dans le DMO qui évoquent
1414 quand même Nantes, notamment via un raccordement dit de Nantes. Est-ce que, peut-être, vous pouvez reparler un petit
1415 peu des liaisons qui seront apportées avec Nantes ?

1416 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau**

1417 Oui, alors effectivement, dans les études qui ont été faites, on a regardé la faisabilité de pouvoir faire circuler des TGV en
1418 provenance de Nantes et en direction de Lyon, et qui s'inséreraient sur la ligne à grande vitesse au niveau du Creusot
1419 TGV. Donc, c'est faisable, d'ailleurs c'est expliqué dans le dossier du maître d'ouvrage : techniquement, on peut réaliser
1420 ce raccordement dit « racco de Nantes », mais pour autant, on n'en a pas tenu compte dans nos études de trafic et dans
1421 le résultat socioéconomique, considérant comme je l'ai un peu expliqué tout à l'heure lors de ma présentation que cette
1422 fonctionnalité n'était pas aujourd'hui vraiment avérée, que cela nécessitait des aménagements supplémentaires
1423 conséquents en gare du Creusot TGV, que cela risquerait d'avoir un impact sur les itinéraires actuels qui se font par les
1424 trains d'équilibre du territoire. Et donc, le postulat était de dire : on ne va pas développer plus en avant, en accord avec
1425 les partenaires du projet, cette fonctionnalité. Mais comme il avait été demandé d'étudier techniquement, c'est ce qu'on a
1426 fait, et c'est ce qu'on présente dans notre dossier du maître d'ouvrage.

1427 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1428 Merci. Est-ce que quelqu'un d'autre souhaite poser une question ?

1429 Alors, ce soir, comme vous l'avez vu, nous avons pu débattre un peu de tout le projet, disons dans sa globalité. On a
1430 parlé un peu des coûts, des impacts, de différentes choses. Mais là, ce n'était que la réunion d'ouverture. Donc
1431 maintenant, c'est là que le plus intéressant va venir, on aura une série de réunions thématiques, où, thème par thème, on
1432 va bien décortiquer le sujet. Donc, je vous invite à vous inscrire d'ores et déjà aux ateliers qui vous intéressent, non pas
1433 parce qu'ils ont limité les inscriptions, juste pour que nous, on s'organise pour la capacité des salles, par exemple.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



1434 Il ne me reste qu'à vous remercier, à titre personnel, mais aussi au nom de la commission particulière du débat public et
1435 de la commission nationale, merci d'être venus si nombreux et si nombreuses. On vous attend aussi aux prochains
1436 rendez-vous.

1437 Merci, et bonne soirée à tous.

1438

1439

1440

1441

1442

1443

1444

1445

1446

1447