



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

DÉBAT PUBLIC

VERBATIM DE LA REUNION PUBLIQUE THEMATIQUE  
SUR LA FAISABILITE FINANCIERE ET ECONOMIQUE DU PROJET  
Dijon, le 27 janvier 2017, 19 h à 22h

### En tribune

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

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

#### **Maîtrise d'ouvrage :**

Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau  
Abdelkrim AMOURA, directeur territorial, SNCF Réseau

#### **Intervenants**

Éric PIERRAT, Secrétaire Général aux Affaires Régionales (SGAR)  
Michel NEUGNOT, 1er Vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté  
Michel QUINET, Chef de service Transports-Mobilités DREAL Bourgogne-Franche-Comté

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



(Début de la réunion à 19 heures)

1 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP (Commission particulière du débat public)**

2 Bonsoir, bienvenue à toutes et à tous. Je vous invite à prendre place pour démarrer ce débat. Avant d'entrer dans le  
3 détail du déroulement de la soirée, je vais tout de suite passer la parole à Monsieur André GERVAIS, vice-président  
4 en charge des transports de la Communauté urbaine de Dijon, qui fera un petit mot d'accueil. Je reprendrai ensuite la  
5 parole et vous présenterai la manière dont nous allons échanger ce soir en disant quelques mots sur la Commission.

6 **André GERVAIS, vice-président en charge des transports de la Communauté urbaine de Dijon**

7 Merci, Madame la présidente. Bonsoir. Je voulais tout d'abord excuser le président du Grand Dijon, François  
8 REBSAMEN. Nous avons travaillé sur tous ces dossiers et nous y travaillerons encore lundi matin sur le sujet de la  
9 gare de Dijon. Nous sommes contents d'accueillir un débat assez pointu et important puisque la ville de Dijon et sa  
10 communauté d'agglomération ont une longue histoire avec le ferroviaire et se sont développées à partir du ferroviaire  
11 depuis l'arrivée du PLM (Paris Lyon Marseille), jusqu'à l'étoile ferroviaire à cinq branches. Son évolution a suivi celle  
12 du nœud ferroviaire, avec le TGV (Train à grande vitesse) et la première branche du TGV Rhin – Rhône. C'est de  
13 manière tout à fait naturelle que nous aussi, nous nous inscrivons dans ce débat qui est important pour le  
14 développement de la Communauté urbaine de Dijon, tant en matière de voyageurs que de fret.

15 On m'a dit d'être bref, car l'important est quand même le débat de fond. Je vous souhaite donc à tous un excellent  
16 débat.

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

18 Merci beaucoup, parfait. Vous pourrez reprendre la parole à tout moment.

19 Quelques mots pour vous situer le débat de ce soir. Vous avez vu qu'il s'agit d'une réunion publique thématique. La  
20 Commission particulière du débat public qui organise et gère le débat autour de ce projet de voie ferrée Centre  
21 Europe Atlantique a mis en place une série de rencontres et d'ouvertures vers le public, d'informations et de  
22 participations du public. Nous allons faire plus de 40 réunions publiques. Nous avons fait des rencontres sur les  
23 marchés, dans les trains, avec les usagers et les citoyens. Chaque rencontre et chaque atelier abordent différents  
24 aspects de ce projet. Nous avons déjà abordé dans les rencontres qui ont précédé celle de ce soir plusieurs aspects  
25 comme les impacts environnementaux de la réalisation des différents aménagements prévus par le projet. Ce soir,  
26 nous allons aborder un aspect précis.

27 Le projet dont nous débattons ce soir est porté par SNCF (Société nationale des chemins de fer français) Réseau. Il  
28 s'agit de la réalisation de trois aménagements : électrification et modernisation de la ligne entre Nevers et Chagny,  
29 électrification, mise au gabarit et installation du système GSM-R (Global System for Mobile communications -  
30 Railways), la réalisation d'une halte d'interconnexion et la réalisation d'un raccordement qui vise à relier la ligne  
31 Nevers – Chagny à la ligne TGV Paris – Lyon. Voilà les trois grands aménagements. Chacun de ces aménagements  
32 répond à une fonctionnalité particulière. La Commission a organisé le débat pour débattre de chaque aménagement  
33 et de chaque fonctionnalité, de l'électrification et de ses impacts, du raccordement et de ses impacts, de la halte  
34 d'interconnexion et de ses impacts. Ce soir, nous aborderons une question beaucoup plus transversale. Comme le  
35 maître d'ouvrage l'abordera tout à l'heure, le projet a un coût, mais les fonds disponibles pour l'instant ne  
36 correspondent pas au coût total du projet. Ce soir, nous débattons donc des contraintes financières et de la  
37 rentabilité socioéconomique de ce projet. Voilà de quoi nous allons débattre ce soir.

38 Une note qui concerne la Commission particulière du débat public. Certains d'entre vous ont déjà participé à des  
39 réunions publiques sur ce projet, mais d'autres peut-être pas. Je rappelle que la Commission particulière du débat  
40 public est une commission nommée par la Commission nationale du débat public, qui est une autorité administrative  
41 indépendante qui a la charge d'organiser la concertation avec les citoyens pour les projets qui dépassent un seuil,  
42 notamment le seuil de 300 000 millions d'euros. Dans ce cas, la saisine de la CNDP (Commission nationale du débat  
43 public) pour un débat est obligatoire. Lorsque la Commission décide de tenir un débat public, elle nomme une  
44 commission particulière avec des personnes qui ont la charge d'organiser les débats et de veiller à ce que  
45 l'information autour du projet soit claire et diffusée de manière accessible, complète et transparente de la part du  
46 maître d'ouvrage. Elle organise la manière dont on discute du projet avec les citoyens. La Commission particulière qui  
47 a été nommée comprend les membres que vous voyez là. Me concernant, je préside cette Commission et je suis  
48 aussi vice-présidente de la Commission nationale et maître de conférences en urbanisme et aménagement. Les  
49 autres membres ne sont pas tous présents ce soir. J'ai avec moi ce soir Dominique HOESTLANDT qui se présentera

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

50 tout à l'heure et qui animera les échanges entre nous. Il y a aussi deux membres de la Commission ici présents, à qui  
51 je demande de se présenter rapidement au public.

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

53 Je suis membre de la Commission particulière du débat public, ex-membre de la Commission nationale du débat  
54 public et issue du monde de la nature et de la protection de l'environnement.

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

56 Bonsoir, Isabelle BARTHE, membre de cette Commission. J'ai participé à divers dispositifs de concertation organisés  
57 par la CNDP et je suis également commissaire enquêteur.

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

59 Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP, je suis aussi membre de la CNDP. Mon parcours professionnel est  
60 le monde de l'entreprise, notamment des matériaux de construction.

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

62 Merci.

63 Alors, quel est notre rôle ? Notre rôle, vous l'avez compris, est complètement différemment de celui du maître  
64 d'ouvrage. Nous sommes une commission neutre et indépendante. Nous ne donnons aucun avis sur le projet. Nous  
65 n'avons aucun avis sur le projet. Le compte-rendu que nous allons rédiger à la suite de ce débat public permettra de  
66 fournir aux décideurs des éléments et de fournir une cartographie des arguments, des positions et des intérêts des  
67 uns et des autres. Il permettra de rendre compte de tout ce qui s'est dit pendant le débat public et peut-être d'émettre  
68 certaines orientations ou recommandations pour le maître d'ouvrage. Trois mois après la publication de notre compte-  
69 rendu et du bilan de la CNDP, le maître d'ouvrage devra rendre publique sa décision. Je rappelle qu'un maître  
70 d'ouvrage a trois possibilités après un débat public : soit il continue son projet sans aucune modification, ce qui arrive  
71 relativement rarement dans les débats publics menés par la CNDP, soit il modifie le projet à la lumière de ce qui est  
72 ressorti dans le débat public, ce qui arrive assez souvent, ou il abandonne le projet, parce qu'il est trop compliqué ou  
73 qu'il fait l'objet d'oppositions trop importantes. Là, vous avez le calendrier de ce que je viens de vous dire : quand  
74 paraîtra notre compte-rendu et quand paraîtra la décision du maître d'ouvrage.

75 Le plus important maintenant est d'entrer dans le vif du débat. Comment se passera la soirée ? Nous allons d'abord  
76 entendre une présentation de la part du maître d'ouvrage, qui nous présentera le projet dans sa globalité et qui fera  
77 un focus, comme demandé, sur la rentabilité du projet, sur ses coûts, sur ses impacts financiers et sur son phasage  
78 financier. Il y aura aussi une intervention de Monsieur Éric PIERRAT, SGAR (secrétaire général aux affaires  
79 régionales) qui nous racontera comment se passe l'établissement d'un Contrat de plan État Région, avec le  
80 processus de revoyure. Monsieur Michel NEUGNOT, premier vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté,  
81 parlera du rôle de la Région dans ce projet, notamment au sujet des financements et des hypothèses de phasage  
82 envisagées par la Région. Nous avons aussi Monsieur Michel QUINET, chef de service Transports-Mobilités de la  
83 DREAL Bourgogne, qui nous parlera du rôle de la DREAL dans la gestion d'un CPER (Contrat de plan État Région).

84 Je propose au maître d'ouvrage de démarrer. Après la présentation du maître d'ouvrage, nous aurons un moment  
85 d'échanges s'il y a des questions précises de compréhension. Le débat s'ouvrira après les interventions des uns et  
86 des autres. Là, nous aurons vraiment un moment de débat. Tout le monde pourra poser autant de questions qu'il  
87 le souhaite. Et Dominique HOESTLANDT animera un peu ces échanges.

88 Je m'arrête là. Je passe tout de suite la parole au maître d'ouvrage. Je vous souhaite un bon débat.

89 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**

90 Bonsoir à tous. Tout d'abord, une présentation qui va se dérouler suivant différents chapitres. Tout d'abord, un rappel  
91 sur le périmètre et les enjeux de l'opération, les aménagements et les coûts associés à ces aménagements,  
92 l'évaluation socioéconomique, le financement et un point sur le calendrier.

93 Concernant le périmètre du projet. VFCEA, c'est la modernisation de la ligne existante de 160 kilomètres entre Nevers  
94 dans la Nièvre et Chagny en Saône-et-Loire. C'est également la réalisation d'un raccordement de cette ligne existante  
95 à la ligne à grande vitesse Paris Sud-Est au niveau de la gare Creusot – Montceau – Montchanin TGV. Et puis, c'est  
96 la création d'une halte d'interconnexion TGV – TER en gare du Creusot – Montceau – Montchanin TGV. Sur la  
97 diapositive, nous voyons la position envisagée de cette halte d'interconnexion juste en face du bâtiment voyageurs de  
98 la gare TGV.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

99 Concernant les fonctionnalités et les enjeux, tout d'abord pour les déplacements régionaux et interrégionaux de  
100 voyageurs, cela va permettre des relations ferroviaires de bout en bout entre Tours et Dijon, un peu plus confortables  
101 et moins polluantes, par l'électrification. Cela va permettre de relier le territoire au réseau à grande vitesse par des  
102 correspondances plus directes entre TER (Train express régional) et TGV. Pour ce faire, il faut différents  
103 aménagements : électrifier la ligne, traiter les ouvrages existants, les passages à niveau et installer un système de  
104 télécommunication plus moderne. Et il faudra construire la halte d'interconnexion ainsi qu'un raccordement entre cette  
105 future halte et le réseau existant.

106 Concernant les liaisons voyageurs grande distance, l'intérêt du projet est de faire évoluer la desserte des gares de  
107 l'axe Rhin – Rhône, réalisée aujourd'hui par les TGV reliant Strasbourg à Lyon. En option, permettre des évolutions  
108 du trajet Nantes – Tours – Lyon : on a étudié la faisabilité technique d'un raccordement spécifique pour cette  
109 fonctionnalité, mais celle-ci n'a pas été prise en compte dans les études de trafic et donc dans les éléments  
110 socioéconomiques. Il faudra installer l'électrification, traiter les ouvrages existants et les passages à niveau, mettre en  
111 place le système de télécommunication GSM-R et réaliser le raccordement.

112 Concernant le transport de marchandises qui est une fonctionnalité importante sur ce projet, cela permettra de  
113 proposer aux transporteurs une transversale électrifiée reliant les grands corridors Nord-Sud. On voit sur la carte les  
114 corridors Nord-Sud, Nord-Atlantique et Nord-Méditerranée. La section de 160 kilomètres n'est pas électrifiée et c'est  
115 un maillon manquant pour relier ces corridors. Cela va permettre d'offrir également une alternative au passage actuel  
116 des convois marchandises par l'Île-de-France. Pour le corridor Atlantique, ils transitent tous par Paris. Cela va  
117 permettre de répondre à des besoins de transport de marchandises entre la façade Atlantique et les axes Saône –  
118 Rhône et Rhin, notamment vis-à-vis des ports de Nantes, Saint-Nazaire et de La Rochelle. Puis, également – il faut le  
119 souligner – contribuer au report modal de la route vers le rail et réduire les émissions polluantes.

120 Concernant les différents aménagements et leurs coûts associés, sur la ligne existante, il y a plusieurs types  
121 d'aménagements. Le plus important est l'électrification de la ligne en 25 000 volts pour un montant de 203 millions  
122 d'euros. On peut le décomposer :

- 123 - tout le système d'électrification, installation de caténaires sous stations pour 179 millions d'euros ;
- 124 - l'adaptation de la signalisation pour 24 millions d'euros, puisque quand on électrifie il faut adapter la  
125 signalisation ;
- 126 - l'installation du système GSM-R pour 13 millions d'euros ;
- 127 - la mise au gabarit des ouvrages pour 28 millions d'euros ;
- 128 - le traitement des passages à niveau pour 19 millions d'euros.

129 À titre d'information, le ratio du coût de régénération d'une voie au kilomètre est d'environ 750 000 euros. Je l'ai  
130 indiqué, car ce point a été évoqué lors des différentes réunions et des ateliers thématiques. Ce point est connu  
131 aujourd'hui.

132 Sur les aménagements concernant le raccordement et la halte. Sur la halte d'interconnexion TER-TGV, tout d'abord, il  
133 y a deux variantes possibles. La première est une halte dite de passage qui est reliée au raccordement et qui permet  
134 donc ce raccordement au TGV et au TER, en reliant la ligne à grande vitesse à la ligne existante. La deuxième option  
135 est une halte dite en impasse qui offre la possibilité de dissocier le trafic TER du trafic TGV par le raccordement un  
136 peu plus au nord. Voilà une photographie aérienne de la gare TGV du Creusot avec le bâtiment voyageurs, les  
137 différents quais, la ligne à grande vitesse direction Lyon et direction Paris. La ligne Nevers – Chagny est ici en  
138 contrebas, à peu près à 900 mètres du bâtiment voyageurs. Un raccordement de service existe. La position envisagée  
139 de la halte d'interconnexion TGV-TER est juste en face de la zone des quais.

140 Concernant le raccordement et les différentes solutions qui ont été étudiées, il y a deux solutions. Soit un  
141 raccordement court avec une halte de passage estimée à 260 millions d'euros. La deuxième solution, toujours avec la  
142 halte de passage, est avec un raccordement long qui fait 1 500 mètres de plus et qui prend son origine un peu plus en  
143 amont sur la ligne. Il y a une butte ici. C'est un peu plus long, cela épouse mieux le terrain que le raccordement court  
144 qui est obligé de franchir une butte. On a donc étudié la possibilité de construire un tunnel.

145 En termes de principes de fonctionnement, avec cette solution, quelle que soit la longueur du raccordement, court ou  
146 long, voilà comment les choses vont fonctionner. Le TER qui vient de Nevers s'arrête à la halte d'interconnexion. Un  
147 TGV Paris – Lyon arrive et s'arrête. Les voyageurs échangent. Le TGV repart. Le TER repart sur le tracé en direction

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

148 Chagny – Dijon. Les TGV Strasbourg – Lyon s’insèrent directement sur la ligne à grande vitesse. Le trafic fret ne  
149 change pas et reste sur la ligne existante.

150 Concernant le principe de la solution avec la halte en impasse, qui dissocie les flux de circulation TGV et les flux de  
151 circulation TER, le tracé aura le même raccordement. La halte sera un peu différente, car il faudra un raccordement  
152 spécifique qui permet aux trains de sortir de la ligne existante et de rejoindre la halte.

153 Les estimations :

- 154 - solution raccordement court / halte en impasse : 253 millions d’euros ;
- 155 - solution raccordement long / halte en impasse 231 millions d’euros.

156 Le principe est un peu différent. Le TER Nevers – Dijon s’arrête. Le TGV arrive. Les échanges de voyageurs. Le TGV  
157 repart. Le TER repart et s’insère plus rapidement sur la ligne existante. Pour les TGV Strasbourg – Lyon, ils s’insèrent  
158 directement sur la ligne à grande vitesse. Pour le trafic marchandise, il n’y a pas de changement.

159 Voilà pour ces aménagements et les différents coûts associés.

160 Maintenant, l’évaluation socioéconomique. Rappel sur la méthodologie qui s’impose quand on fait des études de trafic  
161 et des études socioéconomiques. Ensuite, on va regarder par fonctionnalité, quels ont été les critères qui ont été pris  
162 en compte. Puis, on passera au résultat socioéconomique.

163 Pour la méthodologie, il s’agit de mesurer l’intérêt d’un projet pour la collectivité par l’analyse de différents critères.  
164 Une analyse multicritère comme la croissance, les offres de transport, leur report modal. C’est établi de façon  
165 normative, en application d’une circulaire d’État qui s’appelle Instruction cadre Royal du nom de la ministre et sur la  
166 base d’un référentiel de SNCF Réseau. Les indicateurs socioéco sont calculés suivant une méthode précise en  
167 s’appuyant sur des outils spécifiques liés à l’économie des transports, tels que les modèles de déplacement.  
168 L’évaluation est basée sur des hypothèses d’évolution des trafics voyageurs et fret à un horizon donné. Pour cette  
169 évaluation, les trafics ont été évalués à l’horizon d’une mise en service en 2025. Cela consiste à quantifier et à  
170 monétiser les avantages, de diverses natures, et cumulés, en prenant en compte l’ensemble des coûts. Là il y a une  
171 illustration pour expliquer un peu le principe.

172 Tout d’abord, les investissements. On commence par cela. Ce sont des points négatifs. On a listé les différents  
173 aménagements. Ensuite, il y a une mise en service. On commence à avoir les différents avantages annuels. Bien sûr,  
174 il y a d’autres coûts qui viennent s’ajouter pour l’exploitation, le transport et diverses dépenses. À une année donnée,  
175 qui est indiquée dans la circulaire d’État, en l’occurrence, c’est 2140, on a une rentabilité socioéconomique qui  
176 ressort. C’est un outil d’aide à la décision, notamment dans la priorisation des investissements et sur le phasage des  
177 projets. Mais l’évaluation est engagée au cours des études amont, des études préliminaires, ce qui a été fait  
178 précédemment. Une mise à jour doit se faire au cours des études ultérieures, notamment pour les études préalables à  
179 l’enquête publique.

180 Quelle est la composition du bilan socioéconomique ? Le bilan prend la forme d’une valeur actualisée net de  
181 l’investissement qui s’appelle VAN et qui est décomposée en différents postes. Premier poste : les investissements  
182 d’infrastructure et pour le matériel roulant. Le bilan des usagers par rapport au gain de temps, la qualité de service,  
183 fréquence, confort, régularité, la décongestion routière. On distingue des usagers actuels des usagers induits ou  
184 reportés des autres modes de transport liés à la réalisation du projet. Le bilan des riverains, notamment par rapport à  
185 la pollution atmosphérique et au bruit. Ce sont à la fois les riverains proches de la ligne qui sera aménagée et ceux qui  
186 bénéficient des effets autres, les riverains d’autres infrastructures, comme les axes routiers. Le bilan pour la  
187 puissance publique, notamment par rapport à l’effet de serre, la sécurité routière, la variation des taxes et les  
188 subventions d’exploitation. AOT est l’Autorité organisatrice des transports. Le bilan transporteurs : coût d’exploitation,  
189 redevances, recettes et subventions. Le bilan du gestionnaire d’infrastructure qui est SNCF Réseau : coûts  
190 d’entretien, d’exploitation, de maintenance. Les autres acteurs des transports sont pris en compte comme les sociétés  
191 d’autoroute ou du mode aérien. Le bilan socioéco est la somme des différents bilans par acteur. Voilà pour les  
192 éléments de méthodologie de façon très synthétique. J’ai listé l’essentiel. Je ne suis pas entré dans le détail, car c’est  
193 assez compliqué.

194 Ensuite, qu’en est-il par rapport aux différentes fonctionnalités ? Sur les déplacements régionaux et interrégionaux,  
195 comment les choses ont-elles été prises en compte dans l’étude de trafic ? Par exemple, sur la croissance régionale,  
196 pour les périodes 2015-2030, il a été pris 1,4 % par an. Pour la période 2030-2050, 1,1 % par an. Tout cela est très  
197 normé. Concernant le contexte local, on a pris en compte le développement de la zone Coriolis. Aujourd’hui il y a  
198 170 emplois. On a doublé ces emplois à l’horizon 2025, voire au-delà, un peu plus d’emplois, en tenant compte des

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

199 projets d'installation industrielle. On peut citer Lidl qui a aujourd'hui un gros projet d'installation. On a pris en compte la  
200 part modale ferroviaire de la future halte à hauteur de 5 %. On a pris en compte également le projet de bus à haut  
201 niveau de service. Sur l'offre TER, on a tenu compte du temps de parcours constant entre Montchanin – Chagny et  
202 Dijon – Nevers – Tours. Il n'y a pas d'effet de gain de temps pris en compte. On a pris en compte l'arrêt des missions  
203 Chalons – Creusot TGV qui a la halte d'interconnexion. Et la prolongation des missions Paray – Creusot TGV *via* la  
204 halte d'interconnexion. Ces missions s'arrêtent aujourd'hui à Montchanin.

205 Je ne veux pas entrer dans le détail des différents chiffres trouvés. C'est un document extrait du dossier du maître  
206 d'ouvrage. Il faut retenir que pour cette fonctionnalité le potentiel évalué est de 35 300 voyageurs supplémentaires.

207 Concernant les déplacements longue distance, les activités industrielles et le contexte macroéconomique sont pris en  
208 compte, à hauteur de différents pourcentages, selon les périodes, 1,3 ou 1,7 %. On a pris en compte pour l'offre  
209 nationale les dessertes actuelles maintenues sur la ligne Paris – Lyon. Il n'y a pas eu de changement. Des  
210 hypothèses de dessertes TGV Rhin – Rhône sur la base d'une étude horaire qui a été établie. L'effet des  
211 correspondances TER – TGV. Ce qui donne un nombre de voyageurs estimé à l'horizon 2025 de 73 900, décomposé  
212 en 50 000 voyageurs supplémentaires sur l'axe Strasbourg – Lyon, l'effet desserte Rhin – Rhône. Et un peu plus de  
213 23 000 voyageurs, par la liaison entre Tours – Nevers et Le Creusot TGV *via* la halte d'interconnexion, l'effet  
214 correspondance apporte un gain de voyageurs.

215 Concernant le transport de marchandises, activité industrielle et contexte macroéconomique avec des évolutions  
216 telles que vous le voyez à l'écran, 1,3 ou 1,7 % selon la période. Une complémentarité vis-à-vis du corridor atlantique.  
217 C'est l'axe Allemagne – Espagne. On a pris en compte 20 % des tonnages Allemagne – Espagne issus du report  
218 modal du corridor dans le projet. Cela veut dire qu'aujourd'hui un certain nombre de volumes transitent sur ce corridor,  
219 mais qu'il y a des projets d'aménagements autour de ce corridor qui devraient favoriser l'évolution du trafic sur cet  
220 axe. On a donc considéré qu'à l'horizon 2025 on prenait une partie de la différence entre le trafic actuel et le trafic à  
221 venir, dès lors que le corridor serait aménagé. C'est pour cela que l'on a 20 % du différentiel entre le trafic actuel et le  
222 trafic projeté sur l'axe. On a pris un surtemps de passage d'une heure *via* Île-de-France, puisqu'aujourd'hui les  
223 convois passent essentiellement par l'Île-de-France. Parfois ils sont contraints de stationner du fait du trafic dense sur  
224 cette région. On a appliqué une taxe carbone de 0,24 euro par litre. En termes de trafic évalué à l'horizon 2025, sur un  
225 scénario central, cela donne 15 trains de fret aller-retour par jour dont deux considérés en report modal. Dans ces  
226 15 trains, il y a 9 trains issus de trafics nationaux et 6 internationaux, par exemple Allemagne – Espagne. Le volume  
227 estimé est de 1 410 000 tonnes par an, dont 470 tonnes en report modal, ce qui correspond à environ 60 camions de  
228 moins sur les routes par jour.

229 En termes de résultats, sur la base des hypothèses du CPER. Je rappelle que l'hypothèse 1 du CPER est  
230 l'électrification partielle entre Montchanin et Chagny et la réalisation du raccordement au Creusot avec la halte, et  
231 installation du GSM-R sur la totalité de la ligne. L'investissement est estimé à 342 millions d'euros. Les différentes  
232 fonctionnalités que l'on peut rappeler : passage des TGV Rhin – Rhône, déplacement du *hub* TER de Montchanin à la  
233 zone TGV, desserte de la zone Coriolis, desserte de Chalons, correspondance TGV-TER. La rentabilité  
234 socioéconomique est négative de l'ordre de moins 130 millions d'euros. Sur l'hypothèse 2 qui traite de la globalité des  
235 160 kilomètres de ligne, électrification, installation du GSM-R, l'investissement est de 280 millions d'euros. Cela  
236 permet le transport de marchandises et la circulation de TER électriques sur la ligne. La rentabilité socioéconomique  
237 de cette hypothèse est légèrement positive, plus de 25 millions d'euros. Sur le projet global, d'un investissement de  
238 560 millions d'euros qui offre les fonctionnalités voyageurs et fret, la rentabilité est négative de moins 118 millions  
239 d'euros.

240 Sur le financement, un extrait du CPER période 2015-2020, avec tout d'abord les études d'avant-projet pour  
241 l'ensemble du projet VFCEA à hauteur de 22,2 millions d'euros et les travaux d'une première tranche fonctionnelle sur  
242 la base de ces études à hauteur de 225 millions d'euros. Vous voyez la répartition des différents cofinanceurs. Je ne  
243 vais pas spécialement les lister. Avec une part importante de financements autres que ceux de la Région, de l'État et  
244 de SNCF Réseau, pour 107 millions d'euros. Le total du budget VFCEA inscrit au CPER est donc de 247,2 millions  
245 d'euros.

246 Très rapidement, un point sur le calendrier. Aujourd'hui nous sommes sur la période du débat public. À son issue, le  
247 maître d'ouvrage prendra la décision : il poursuit, il arrête ou il poursuit différemment. On ne sait pas. Derrière, il  
248 faudra mener encore un certain nombre d'études : les études préalables à l'enquête publique, préparer tous les  
249 dossiers administratifs et environnementaux, de manière à obtenir toutes les déclarations et autres autorisations par  
250 l'État, préparer les études pour lancer les travaux, l'ordonnancement du chantier de manière à pouvoir engager les  
251 travaux. Suivant la nature du projet, la période varie de trois à cinq ans.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

252 Je vous remercie pour votre attention.

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

254 Merci beaucoup. Merci d'avoir tenu l'horaire. Vous voyez que par rapport à ce projet, si vous avez bien retenu, le  
255 montant total du projet dépasse les crédits que l'on a pour le moment. Vous avez dans cette table ronde les décideurs  
256 et les financeurs du projet, c'est-à-dire l'État, la Région, des collectivités territoriales. Ils vont vous expliquer un peu  
257 avant que l'on entre vraiment dans le débat quel est le rôle, par exemple de l'État ou ce qu'est un Contrat de plan État  
258 Région, quel est le rôle de la Région, quelles sont les indications données à ce stade du projet. Avant de leur passer  
259 la parole et de passer la parole à Monsieur PIERRAT qui représente l'État et qui est à la préfecture en charge des  
260 questions régionales, y a-t-il une simple question de compréhension sur cet exposé ? Sans entrer dans le débat, mais  
261 si vous n'avez pas du tout compris un point, vous pouvez lever la main et lui poser la question.

262 Bravo. Vous avez été clair. Il y a une deuxième précision. Je le dis notamment pour les étudiants qui sont dans la  
263 salle. Toute la mécanique du calcul du bilan socioéconomique, dont vous vous rendez compte que c'est un peu  
264 crucial dans la formation de la décision de l'État et de la Région, est en ligne sur le site du projet. Ce sont les  
265 dernières d'études qui datent d'octobre 2016. C'est effectivement assez complexe.

266 Pardon, quelqu'un avait une question de compréhension ?

267 Non. Monsieur PIERRAT ?

268 **Éric PIERRAT, SGAR**

269 On m'a demandé d'intervenir au sujet du Contrat de plan État Région. Le Contrat de plan État Région est un  
270 document par lequel l'État et la Région, en l'occurrence ici, l'ex-Région Bourgogne, s'engagent sur la réalisation et le  
271 financement pluriannuel d'un certain nombre de projets d'aménagement du territoire, tels que la création  
272 d'infrastructure ou soutien à des filières d'avenir. Nous sommes aujourd'hui dans le Contrat de plan État Région 2015-  
273 2020 qui a succédé à un Contrat de plan 2007-2013. Il y a des contrats de plan depuis un certain temps en France.  
274 Ce Contrat de plan 2015-2020 prévoyait un certain nombre de volets thématiques, c'est-à-dire d'actions qui répondent  
275 à un certain nombre de spécificités. Il y avait un volet Mobilités multimodales, un volet Enseignement supérieur,  
276 recherche et innovation, un volet Transition énergétique et écologique, un volet Numérique et un volet Filières  
277 d'avenir. Il y a aussi un volet transversal en faveur des territoires. Sur ces volets thématiques, il y avait un certain  
278 nombre d'actions prévues et cofinancées par l'État et par la Région. Ce qui nous intéresse aujourd'hui est le volet  
279 Mobilité multimodale. Il prévoit des actions à la fois de financement de routes. Le CPER ex-Bourgogne prévoit de  
280 financer un certain nombre de voies routières.

281 Il y a le volet ferroviaire qui nous occupe plus particulièrement aujourd'hui. Il prévoit dans son financement la VFCEA  
282 qui est donc une opération très importante, vous l'avez vu dans la diapositive projetée tout à l'heure par Monsieur  
283 MAZZUCHELLI. Ce sont des montants qui sont quand même significatifs. C'est la plus grosse opération du CPER,  
284 on peut le dire. C'est même la plus grosse opération si l'on compare également avec le CPER de l'ex-Franche-Comté  
285 qui prévoyait aussi des opérations en matière routière et en matière ferroviaire, mais les opérations ferroviaires dans  
286 l'ex-Franche-Comté sont beaucoup moins importantes que celles de l'ex-Bourgogne. Nous avons un financement non  
287 négligeable, pour lequel l'État contribue à hauteur d'un peu plus de 40 millions d'euros. C'est un financement qui ne  
288 couvre pas la totalité des besoins. Vous avez vu que, si on veut tout faire, cela coûte 560 millions d'euros. Il y a donc  
289 une hypothèse moins onéreuse, mais même dans ce cas, il faudra peut-être se mettre à rechercher des financements  
290 complémentaires ou envisager le décalage dans le temps de l'opération pour faire appel à des fonds qui seraient sur  
291 le CPER 2021-2026. Il est peut-être encore un peu tôt pour en parler. Le CPER Bourgogne a été signé par l'État et le  
292 Conseil régional au printemps 2015. Il est déjà engagé pour un certain nombre d'actions, notamment pour cette  
293 VFCEA, puisqu'un certain nombre d'études sont lancées et sont en cours de réalisation. Nous sommes réunis pour  
294 essayer de trouver la meilleure articulation et le meilleur projet possible compte tenu de la limite des financements  
295 disponibles. C'est essayer de faire une réflexion commune. Généralement on réfléchit mieux à plusieurs que tout seul.  
296 C'est tout le sens de ce débat public que nous avons aujourd'hui : recueillir le maximum d'avis pour asseoir la  
297 décision que nous aurons à prendre collectivement à prendre cet été, quand le compte-rendu du débat public aura été  
298 rendu et que nous serons en mesure de choisir dans quelle direction nous allons.

299 Si vous avez des questions, je suis prêt à y répondre.

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

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

301 Très bien, merci beaucoup. Est-ce qu'à ce stade il y a des questions d'explicitation ? Je retiens au vol que le fait  
302 d'avoir un CPER qui ne couvre pas tout ne signifie pas qu'il soit impossible d'en imaginer un second, mais ce n'est  
303 pas non plus un engagement. C'est une possibilité.

304 **Éric PIERRAT, SGAR**

305 Oui, vous me faites penser que j'ai oublié de signaler qu'il y aura normalement un exercice de revoyure du CPER à la  
306 fin de l'année 2017 ou début de l'année 2018. Nul aujourd'hui ne peut prédire dans quel sens il ira et si nous aurons  
307 des financements supplémentaires. C'est juste un espoir. Nous pouvons espérer que nous aurons des financements  
308 supplémentaires dans le cadre de cette clause de revoyure, mais rien ne dit non plus qu'ils viendront abonder cette  
309 opération en particulier.

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

311 C'est tout le sel de ce débat, c'est d'arriver à faire savoir le plus possible les intérêts et avantages que vous voyez, ou  
312 non, à ce projet. Je vais maintenant passer la parole à Monsieur NEUGNOT.

313 Quand vous posez une question, merci de donner votre nom, car tout est enregistré. Un verbatim complet est réalisé  
314 et cela permet la retranscription.

315 **Denis LAPOSTE**

316 Les fonds annoncés par l'État sont-ils garantis sur la période du contrat ?

317 **Éric PIERRAT, SGAR**

318 Oui tout à fait, c'est le principe.

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

320 La parole est à la Région, maintenant.

321 **Michel NEUGNOT, premier vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté**

322 Merci. Bonjour à tous. Merci à tous les membres de la Commission particulière du débat public qui travaille dans des  
323 conditions rapides et efficaces. Parfois, quand on est tenu par le temps et par une campagne électorale, il faut que  
324 tout soit fait avant pour ne pas perdre une année. Je tiens à le signaler, parce qu'il est essentiel dans le dispositif de  
325 se positionner rapidement. On a vu dans le planning qui était prévu que si on veut réaliser les engagements dans le  
326 cadre du Contrat de plan il ne faut pas qu'administrativement nous prenions trop de retard.

327 Je vais remonter un peu sur ce projet qui est multicritère et multifonction et qui concerne aussi bien du fret que des  
328 voyageurs, qui concerne aussi bien du transport de proximité que du transport longue distance, qui est aussi dans les  
329 financements contractants et des possibilités de capter des fonds européens. On voit bien que ce n'est pas un sujet  
330 difficile, mais un sujet complexe. Il faut trouver le bon *timing* pour y arriver. Dans le dernier SRIT (Schéma régional  
331 des infrastructures de transport) que nous avons voté, la Région militait fortement, Région Bourgogne à l'époque,  
332 pour qu'il y ait réellement en perspective, à moyen et long terme, sur l'ensemble du territoire un certain nombre de  
333 *hubs* permettant de privilégier les liaisons entre le TGV et le TER. Sur cette partie de ligne VFCEA, on est concerné à  
334 moyen terme avec le *hub* possible au niveau de Chagny – Montchanin et le *hub* possible aussi autour de Nevers. On  
335 a cette vision stratégique d'avoir ces interconnexions pour favoriser ces liaisons et avoir une complémentarité des  
336 moyens de transport, permettant d'associer les courtes distances et les plus longues distances.

337 L'autre élément que l'on avait fait ressortir dans le SRIT, c'était la nécessité aussi de se positionner sur deux corridors  
338 de fret : le corridor Est-Ouest, Budapest – Nantes – Saint-Nazaire – Espagne – Portugal, et le corridor Nord-Sud pour  
339 lequel une partie est concernée, la partie électrifiée entre Chagny et Montchanin. Nous avons travaillé avec  
340 l'ensemble des régions qui étaient concernées parce que cela permet, on le voit bien sur la carte, d'arriver à un  
341 contournement de Paris pour le fret, contournement qui est important, car on sait que l'étoile de Paris a beaucoup de  
342 difficultés, car tout y converge. C'est un nœud ferroviaire difficile à faire fonctionner. Il y en a d'autres en France, mais  
343 celui-ci tout particulièrement. On avait adopté dans le SRIT cette vision stratégique, reportée dans l'ensemble des  
344 dossiers dans sa complexité.

345 Premièrement, sur la partie LGV (Ligne grande vitesse) Rhin – Rhône, nous avons anticipé la capacité de faire dans  
346 des délais très courts la partie Branche Ouest, reliée sur Paris, et la partie Branche Sud, pour relier Dijon. Anticiper,  
347 car nous pensions, on était très peu nombreux à l'époque à le penser, qu'il y avait une possibilité d'accélérer la partie  
348 Sud, plus rapidement, en passant avec électrification Chagny – Montchanin et avec le *hub* qui était montré au niveau





Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

349 de la gare TGV pour permettre de donner des alternatives de transport et gagner du temps de transport. On a réussi  
350 dans le cadre de la LGV Rhin – Rhône, pour la partie qui est faite et pour la deuxième partie qui a été reportée, mais  
351 qui sera réalisée assez rapidement, car c'est en continuité. Il y a en continuité la partie de Mulhouse, qui est de 35  
352 kilomètres. Il y avait une partie prévue entre Genlis en direction de Dijon de 15 kilomètres, dont le coût était estimé par  
353 RFF (Réseau ferré de France), à l'époque, à 330 millions d'euros. Ce que l'on a pu faire passer au niveau des trois  
354 anciennes régions qui étaient financeurs, c'est-à-dire l'Alsace, la Franche-Comté et la Bourgogne, c'était que  
355 l'économie de deux minutes sur 15 kilomètres n'amenait aucune desserte supplémentaire pour Dijon. Il était meilleur  
356 de reporter ce financement sur la partie d'électrification Chagny pour avoir cet accès, récupérer la LN1, et se retrouver  
357 avec des possibilités plus fortes. C'est un des aspects du sujet.

358 Nous avons essayé à ce niveau de capter des fonds européens à ce titre-là. Au jour d'aujourd'hui, on voit bien dans  
359 quel univers financier nous nous trouvons. Ce qui est prévu au Contrat de plan, c'est la première phase  
360 d'électrification des 160 kilomètres entre Chagny et Montchanin, plus le *hub*. Mais on voit qu'en perspective cela ne  
361 veut pas dire qu'on ne veut pas continuer ce réseau. Je tiens à le dire ici parce que c'était un sujet très fort de débats  
362 à Nevers. Ce qui est prévu, ce n'est pas la réfection de la ligne. Or le temps de parcours, les gains de temps de  
363 parcours les plus significatifs, seraient dans la réfection de la ligne et des voies, réfection qui aurait un coût estimé de  
364 250 millions d'euros. Je crois qu'il est bon publiquement de lever cette ambiguïté, car une grande partie du débat a  
365 porté là-dessus.

366 La Région Bourgogne-Franche-Comté, sur ce schéma-là, sait que faire l'interconnexion en même temps que ces  
367 premiers kilomètres d'électrification a l'inconvénient d'avoir un modèle économique négatif. Tout simplement parce  
368 que le gain en voyageurs supplémentaires n'est pas à la hauteur du coût. Pour réaliser cela, la position que nous  
369 avons est d'essayer de capter des fonds européens un peu tous azimuts. Sur Rhin – Rhône, il y a eu des  
370 financements européens. On est sur deux réseaux, le corridor 4 et le corridor 6. On a comme position actuellement  
371 d'essayer de capter de l'argent sur ces deux corridors et aussi on a en perspective le rapport DURON avec une  
372 clause de revoyure qui doit avoir lieu dans le même *timing* 2017-2018. On a une fenêtre de tir sur 2017 qui sera  
373 déterminante en matière de l'avenir du montage prévu. Pour arriver à un résultat socioéconomique valable à partir de  
374 ce que nous avons prévu au Contrat de plan, il faut réussi à capter un peu plus de financements européens. Et les  
375 capter de façon à ce que sur le fret ou les voyageurs on puisse avoir plus de financements extérieurs. Il y a eu des  
376 réunions en ce début d'année, notamment avec la DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et de  
377 la mer) notamment pour reprendre le dossier tel qu'il avait été conçu en 2015, mais qui avait reçu une sorte de fin de  
378 non-recevoir au niveau européen. Il faut le reprendre. C'est le premier aspect sur lequel nous allons travailler.

379 Le deuxième aspect est celui que porte le rapport DURON qui précisera les priorités. Philippe DURON qui a  
380 participé à une réunion le 9 janvier dernier notamment sur la partie du projet TGV Rhin – Rhône a été sensible aux  
381 arguments que nous avons développés. Dans la clause de revoyure du rapport DURON, on essaiera de repositionner  
382 cela.

383 Il faut vivre d'espoir et faire en sorte que cela converge. Si ce n'est pas le cas, on aura à se reposer la question, avec  
384 l'État, dans le cadre de la clause de revoyure du Contrat de plan, que fait-on avec l'argent que l'on a ? Notamment par  
385 rapport aux enquêtes socioéconomiques qui ressortent de cette affaire. Pour nous, on reste sur notre stratégie. On  
386 met en œuvre les moyens pour essayer de capter par deux canaux, le canal fret et le canal Nord-Sud de la LGV Rhin  
387 – Rhône, des fonds supplémentaires qui permettraient d'améliorer la situation socioéconomique. C'est à la lumière de  
388 ce qui se passera en 2017 et 2018, ce qui correspond à la clause de revoyure du Contrat de Plan, qu'il faudra prendre  
389 les décisions. Nous sommes aussi très intéressés par l'éclairage de la Commission particulière du débat public, parce  
390 qu'effectivement l'avantage de ces commissions c'est que de nombreux points de vue s'expriment et permettent de  
391 montrer que l'on est dans une impasse ou qu'il existe des solutions autres pour améliorer le rapport socioéconomique.

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

393 Merci beaucoup.

394 Juste en un mot. Le vice-président a fait plusieurs fois allusion au rapport DURON. C'était toute une Commission  
395 présidée par un député, Philippe DURON, qui demandait que l'on repousse toute une série d'investissements en  
396 disant que ce secteur était très déficitaire et qu'il fallait bien réfléchir. Sa ligne de mire était surtout les nouvelles lignes  
397 de TGV, mais enfin, beaucoup de projets avaient été classés et priorisés. Ceci dit, comme vous l'avez dit, il est  
398 effectivement venu le 9 janvier à un débat spécifique sur le fret, qui se tenait à Paris, et il a dit que la Commission  
399 avait prévu une clause de revoyure pour des éléments supplémentaires.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

400 D'autre part, je retiens que vous avez indiqué qu'il pouvait y avoir dans certains cas d'évolutions du projet des  
401 financements européens. Ce qui peut entrer aussi dans l'équation.

402 Je vais demander à Monsieur QUINET d'intervenir. Supposons que l'on s'est décidé sur un morceau du projet, je ne  
403 dis pas lequel, de façon à consommer en gros l'ouverture des crédits du Contrat de plan État Région. À partir de ce  
404 moment-là, il y aura des études plus précises, avec une déclaration d'utilité publique. Quel est le rôle de vos services  
405 dans ce cas-là ?

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

407 La DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) Bourgogne-Franche-Comté  
408 est un service de l'État. On est le bras technique de la préfète et du SGAR pour représenter l'État en région. On  
409 appartient au ministère qui a en charge tous ces sujets de transport. On est là aussi pour porter la parole de l'État et  
410 nourrir nos collègues du niveau central avec les réflexions et les éléments de contexte régional. La question porte sur  
411 la DUP (Déclaration d'utilité publique), c'est cela ?

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

413 Y a-t-il eu à un moment donné une instruction ou une révision des bilans socioéconomiques de façon à procéder ou  
414 non à la DUP ? Une déclaration d'utilité publique n'est pas une formalité.

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

416 Autrement dit, est-on en capacité de porter une déclaration d'utilité publique pour un projet qui a une rentabilité  
417 économique négative ? La réponse est oui. Cette rentabilité est calculée à partir d'un modèle. Il est important de  
418 respecter ce modèle technique parce qu'il fait référence. Cela sert avant tout à comparer des projets les uns par  
419 rapport aux autres, voire à comparer des fonctionnalités d'un mode par rapport à un autre. Il est important que ce  
420 modèle respecte les consignes d'État, les consignes ministérielles, les valeurs tutélaires prises pour faire tourner ce  
421 modèle, de façon à pouvoir lui faire confiance. Le chiffre en soi est important. Ce qui est important est de voir  
422 comment ce modèle réagit aux éléments de contexte, comme aux éléments de politique, de portage des politiques de  
423 transport et de mobilité, que ce soit celles de l'État ou celles de la Région, voire d'autres collectivités, comme la  
424 CUCM (Communauté urbaine Creusot-Montceau) à travers le *hub* de Montchanin ou plus globalement cette  
425 agglomération Creusot – Montceau-les-Mines, voir comment tout cela réagit aux variations de ces éléments de  
426 contexte et de ces politiques de transport. On voit bien que dans cette rentabilité économique il y a des fonctionnalités  
427 qui présentent une valeur différente. Cela doit éclairer pour faire des choix sur le phasage de l'opération. Les modèles  
428 sont faits aussi pour être actualisés et être adaptés. Les valeurs prises aujourd'hui pour le modèle ressortent d'une  
429 circulaire de 2015. Ce n'est pas vieux. Les éléments conjoncturels bougent forcément. C'est de nature à faire évoluer  
430 ces valeurs de rentabilité socioéconomique. On voit bien que, à un train de marchandises près, à une rame de TGV  
431 près, on fait bouger assez fortement les valeurs. Tout cela est très élastique. On peut imaginer que l'on ait des valeurs  
432 qui se dégradent d'un côté ou qui peuvent s'améliorer de l'autre. Le débat amènera aussi ces éclairages et sera pris  
433 en compte pour les décisions à venir, y compris pour celle qui consistera à porter en déclaration d'utilité publique le  
434 projet complet ou par phase.

435 Dire aussi peut-être que l'on est dans une conjecture où les projets à forte valeur socioéconomique, avec ces  
436 modèles, ressortent d'expérience de plus d'une dizaine d'années. Les modèles sont construits sur des  
437 développements qui datent des années 80. On est tous à dire aujourd'hui que ces modèles économiques sont plutôt  
438 derrière nous. On a encore à inventer ceux qui doivent contribuer à nous éclairer pour les projets du XXI<sup>e</sup> siècle. Tous  
439 les projets à forte valeur socioéconomique sont derrière nous, car ils sont déjà réalisés. Ceux que l'on a encore à faire  
440 sont forcément des projets avec des valeurs socioéconomiques un peu dégradées, surtout calculées avec les  
441 modèles que l'on utilise aujourd'hui.

442 Ce qui pose forcément ces questions de recherche de financements, y compris aller chercher des financements  
443 européens. C'est toujours sportif d'aller chercher des financements de l'Europe pour nous, la France, en matière de  
444 transports mobilité, parce que nous sommes un pays qui est quand même largement équipé par rapport à d'autres.  
445 On est toujours dans une concurrence avec des contraintes de ressources. Il y a des éléments forts dans le projet,  
446 comme ces liens entre les différents corridors européens qui rendent le fonctionnaire d'État que je suis optimiste  
447 quant à notre capacité à aller chercher ces fonds européens. Le débat sera éclairant et sera porteur de cette  
448 démarche de recherche de fonds européens. C'est devant nous.

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



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

450 Merci beaucoup. Si je résumais à la hache, je dirais donc que vous avez vu l'exposé du projet, le coût par morceau.  
451 Vous avez vu ce que donne le bilan socioéconomique. Vous avez vu que, selon les morceaux, ce n'est pas du tout la  
452 même chose. C'est clairement un handicap pour le projet. Ceci dit, l'État dit qu'il y a de toute façon un premier Contrat  
453 de plan État Région qui vaut engagement. C'est bien inscrit, pour répondre à votre demande. Il n'est pas interdit de  
454 penser qu'il pourrait y en avoir un deuxième, car cela ne passe pas avec un seul. La Région dit que de toute façon  
455 elle essaiera de pousser au maximum pour utiliser la première partie. Il pourrait y avoir, même si ce n'est pas si  
456 simple, des financements européens qui seraient les très bienvenus. En effet la Commission DURON dit que l'on n'a  
457 plus d'argent pour tout faire. Je caricature, mais en gros c'est cela. Il faut donc que ce projet, qui est un projet ancien,  
458 ait des arguments, car il va peut-être se confronter à des projets de financements dans le Sud-Ouest, en Bretagne,  
459 que sais-je ? Le raisonnement de l'État est cela. La Région joue sa propre partie. Mais vous avez compris qu'eux  
460 aussi sont dans les Contrats de plan État Région en train d'arbitrer entre différents investissements en Bourgogne-  
461 Franche-Comté. Tout cela n'est pas simple.

462 On va ouvrir le débat, mais je voulais d'abord passer la parole, pour une première réaction, à Monsieur AMOURA. Je  
463 vous laisse vous présenter.

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

465 Bonjour à tous. Je suis directeur territorial SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté. Je voulais vous apporter un  
466 petit éclairage technique. Les éléments qui vous ont été présentés aujourd'hui sont l'objet des études préliminaires.  
467 Au terme de ce débat technique, un certain nombre d'études supplémentaires seront engagées si une décision de  
468 poursuivre est prise. À ce moment-là, on aura une idée plus précise du coût de chaque variant, mais surtout dans  
469 l'étude d'impact qui accompagnera l'étude publique, on fera les études socioéconomiques. On les actualisera avec  
470 les données qui seront d'actualité à ce moment-là. On intégrera surtout l'ensemble des projets urbains qui  
471 accompagneront ce projet-là. Les résultats que l'on a aujourd'hui sont à prendre à l'instant T. Ce ne seront  
472 certainement pas les mêmes résultats que l'on présentera à l'enquête publique. C'est important de bien comprendre  
473 que ce que l'on a aujourd'hui, c'est le résultat des études préliminaires. Quand on fera les études avant-projet on aura  
474 un coût plus précis de l'investissement. Ce coût plus précis tiendra compte dans l'étude d'impact de l'ensemble des  
475 projets qui accompagnent ce dossier. Les résultats socioéconomiques vont aussi évoluer. C'est important d'en tenir  
476 compte pour ne pas conclure dès maintenant sur une solution à bilan positif ou négatif. Une solution qui a un bilan  
477 négatif aujourd'hui peut évoluer dans le temps s'il y a des projets qui l'accompagnent pour devenir positive. Voilà mon  
478 propos complémentaire.

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

480 Merci. Je voulais justement demander un éclaircissement à la lumière d'un échange que l'on a eu aujourd'hui avec les  
481 étudiants. D'abord si vous pouvez aussi préciser le passage à la Commission CGI. Comment cela va-t-il se passer ?  
482 Explicitez ce passage-là tout d'abord. Ensuite, vous venez bien de dire, si je comprends bien, que le fait que le projet  
483 ait un bilan négatif ne posera pas de problème lors de la DUP, notamment pour une possible révision de la part du  
484 Conseil d'État de la DUP ? Ai-je bien compris ?

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

486 C'est mieux de se présenter avec tous les critères et tous les feux au vert. C'est toujours plus sécurisant d'avoir une  
487 rentabilité économique à 4 % qu'à moins 1 %. Mais ce n'est pas rédhibitoire. On peut effectivement argumenter.  
488 Quand on calcule aujourd'hui la valeur socioéconomique, elle est calculée sur le projet VFCEA. On n'a pas pris en  
489 compte les gains que pouvait amener le projet en région parisienne, par exemple. Le fait de considérer la VFCEA  
490 comme un contournement de Paris, qui libère des capacités ferroviaires à Paris pour faire autre chose que des  
491 marchandises, comme pour faire passer des Transiliens en plus grand nombre, cela a aussi une valeur  
492 socioéconomique qui peut s'ajouter à celle même de la VFCEA. C'est le résultat d'un modèle. Le modèle est  
493 important, car il fait référence et il permet des comparaisons. La valeur absolue est une chose. La façon dont tout cela  
494 varie en fonction des éléments de conjonctures et des éléments de portage des politiques est aussi à prendre en  
495 considération.

496 **Michel NEUGNOT, premier vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté**

497 Je veux dire pour répondre à la présidente que l'on est en train de réaliser Belfort – Delle dont le bilan  
498 socioéconomique était négatif.

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

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

500 Très bien. Je propose que l'on ouvre le débat. Je ne sais pas qui porte les micros. Il y a une première question. Merci  
501 de vous représenter à chaque fois.

502 **Denis LAPOSTE**

503 Excusez-moi. Je n'ai pas tout compris sur la rentabilité socioéconomique. Vous avez donné une échelle de temps qui  
504 énonçait que la rentabilité socioéconomique serait en 2140, année où on arriverait à un équilibre. À quelle échelle de  
505 temps la déclaration d'utilité publique demande-t-elle la rentabilité ? Je ne sais pas si ma question est claire.

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

507 L'important est que la réponse soit claire. Qui veut répondre ? Monsieur MAZZUCHELLI ?

508 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, direction territoriale Bourgogne Franche-Comté, SNCF Réseau**

509 Je vais peut-être replacer le tableau.

510 Tout d'abord, l'échelle de temps. Comme je l'ai dit, c'est imposé et c'est normatif. C'est issu de la circulaire d'État. Il y  
511 a deux échelles. Il faut faire un calcul de rentabilité socioéconomique à l'année 2070 et ensuite 70 ans après. Cela fait  
512 2140. Cela peut paraître surprenant. On présente des chiffres. On annonce que c'est fait sur une période très  
513 lointaine. Qu'en sera-t-il dans 100 ans ? Personne ne le sait. Mais c'est comme cela. Je ne vais pas revenir sur ce  
514 qu'a dit Michel. Cela permet de comparer les projets les uns les autres.

515 La question portait précisément sur l'échelle de temps. Cela fait une courbe. Quand on fait les calculs par rapport aux  
516 investissements de base, on actualise dans le temps sur cette échelle de temps, on arrive à une courbe. À un moment  
517 donné, on regarde où est cette courbe, à l'année 2140. Dans ce cas de figure, elle est à moins 118 millions d'euros.  
518 C'est comme cela que ça se passe. Est-ce que ça vous éclaircit ?

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

520 De façon générale, quand une entreprise investit, elle demande de rentrer dans sa mise de fonds en 20 ans. Si l'État  
521 faisait cela, si l'État raisonnait de cette façon-là, il n'y aurait jamais d'infrastructure. C'est cela l'explication.

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

523 Je crois qu'il faut prendre le sujet autrement que par le modèle mathématique parce que sinon on ne s'en sort pas. Il  
524 ne faut pas se servir d'un système d'équations. Il faut juste réfléchir que quand on investit, quand on a une  
525 infrastructure publique, on n'investit pas pour une année. Une infrastructure ferroviaire est pour un siècle. À partir du  
526 moment où on dépense, on se pose la question du retour sur investissement et sur son moment. Il faut comprendre  
527 que quand on fait un investissement lourd et que l'on construit une infrastructure neuve, le niveau de maintenance au  
528 début de la vie de l'infrastructure est très faible. En fin de vie, le niveau de maintenance, puisque l'infrastructure a  
529 vieilli, est relativement élevé. Ce qui nous conduit à avoir une courbe d'évaluation sur l'amortissement financier sur  
530 une durée qui nous conduit de façon théorique jusqu'à l'année 2140. C'est un chiffre, qui peut être positif ou négatif.  
531 S'il est positif, on considère que l'investissement est rentable. S'il est négatif, on ne considère pas simplement qu'il  
532 n'est pas rentable, mais qu'il est déficitaire. Déficitaire, cela veut dire que l'investissement n'est pas rentable en lui-  
533 même, mais en plus qu'il va entraîner des dépenses complémentaires pour assurer sa maintenance. Au-delà de la  
534 non-rentabilité de l'investissement, il faut payer en plus. C'est cela qui donne le résultat négatif. Quand un  
535 entrepreneur privé investit sur l'achat d'un outil, il dit qu'il l'amortit sur cinq ans. Une infrastructure c'est 100 ou  
536 150 ans. L'investissement public s'inscrit dans cet état d'esprit. J'espère que j'ai été clair en sortant du modèle  
537 mathématique, car honnêtement ce n'est pas facile à comprendre. Surtout que le modèle évolue.

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

539 Je voudrais quand même que vous précisiez par rapport à ce qui est écrit au-dessus que l'analyse socioéconomique  
540 ne s'appuie pas que sur les investissements. Entrent aussi des éléments qui sont des éléments socioéconomiques.  
541 Ce serait bien que vous précisiez quels sont les indicateurs en gros.

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

543 Je vais tenter de faire plus concis et moins analytique. Cela mesure le retour sur investissement. Quand vous faites  
544 une isolation de maison, vous avez un retour d'investissement sur cinq ou dix ans. Là, cela veut dire que quand on a  
545 mis dans la balance les avantages et les coûts, comme les chiffres sont négatifs, le retour sur investissement est au-  
546 delà de 2140. Il va être à 2170. Le modèle ne le dit pas.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

548 Les avantages et les coûts ne sont pas des avantages et des coûts uniquement quantifiés, ils sont aussi qualifiés.  
549 C'est la particularité de l'étude socioéco. D'où la remarque de Madame JEAN. Pouvez-vous aussi préciser un peu,  
550 parmi les critères, la manière dont on quantifie et qualifie ces différents critères ? Il n'y a pas que les critères de retour  
551 sur investissement monétarisés.

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

553 On qualifie et on quantifie. On fait les deux. On ne peut pas dire qu'on quantifie uniquement. Ce n'est pas seulement  
554 la dépense publique. Quand on fait une dépense publique, on réduit ce que j'appellerai un certain impact  
555 environnemental que l'on évalue, que l'on quantifie et que l'on qualifie. On crée de nouveaux besoins de  
556 déplacements. On apporte de nouveaux voyageurs. On crée un nouvel environnement dans lequel on vit mieux. Tout  
557 cela, c'est un modèle économique et mathématique très compliqué. Même si je prends un quart d'heure, à la fin, vous  
558 n'aurez rien compris. Donc ne posez pas de questions sur cela.

559 La seule chose que j'ai envie de dire... Ce n'est pas acceptable. Il faut aussi comprendre une chose : si je prends un  
560 système d'équations, une matrice, je vais vous la résoudre parce que j'ai fait des mathématiques toute ma vie, mais  
561 ce n'est pas pour autant que vous allez comprendre. Moi, j'ai simplement envie de vous dire, quand vous faites un  
562 investissement, les hommes politiques connaissent le sujet, il y a des apports positifs et il y a l'impact financier. Quand  
563 on a un équilibre entre les deux, on dit que l'investissement est rentable. Sinon on dit qu'il est à perte et qu'il n'est pas  
564 rentable. Il faut le voir comme cela. Il est vrai que quand on met un certain nombre de millions sur un projet, on  
565 regarde ce que cette dépense publique apporte en retour. Le modèle économique, qui est ce qu'il est et qui va évoluer  
566 demain, est d'une complexité telle qu'il repose sur des hypothèses qu'il faut accepter et non pas discuter. C'est 2140,  
567 c'est comme ça. Ce n'est pas moi qui l'ai décidé.

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

569 Je me permets d'insister, Monsieur AMOURA, parce que justement vous avez une diapo qui donne un début  
570 d'explication très simple. C'est là-dessus que j'aimerais que vous interveniez. On peut imaginer que par rapport à ce  
571 que vous avez dit derrière il y a plein de formules mathématiques et d'équation, mais on peut aussi dire les choses  
572 simplement. Vous pouvez nous dire clairement que dans les analyses socioéconomiques on prend en compte  
573 éventuellement l'avantage pour les riverains de la baisse de la pollution, on prend en compte le bilan carbone, c'est de  
574 cela dont il s'agit. Vous l'avez dit tout à l'heure dans la présentation, mais après, vous avez parlé de l'investissement.

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

576 Ah d'accord. Alors, on va passer la parole à un technicien qui répondra.

577 **Clément RUEL, Systra**

578 Bonjour à tous. Je représente Systra, le bureau d'étude qui a fait le fameux calcul très compliqué. L'année 2140 est  
579 l'année où on arrête l'évaluation parce qu'après cela ne veut plus rien dire. La rentabilité socioéconomique se tient sur  
580 toute la durée du projet. Quand on construit une infrastructure, elle dure très longtemps. On la lègue à nos enfants.  
581 Dans les transports en commun, notamment les transports ferroviaires, on est sur des cycles très longs et la  
582 rentabilité doit être calculée sur une durée très longue. Avant, on la calculait sur 30 ou 35 ans. L'État a décidé que  
583 maintenant on la calculait sur 140 ans. La rentabilité que l'on présente n'est pas forcément la rentabilité à 2140, c'est  
584 la somme de tous les avantages de toutes les années d'exploitation et tous les coûts. Les coûts les plus importants,  
585 ce sont les coûts d'investissement au début, mais ensuite on a les coûts d'exploitation. Ce calcul au niveau des  
586 avantages comprend les avantages monétaires que vous connaissez bien (le prix du billet, les taxes, la TVA (Taxe sur  
587 la valeur ajoutée), des choses comme cela). On a également des avantages non monétaires. On a des règles pour  
588 quantifier ce qui ne s'achète pas : les gains de temps, les gains en sécurité routière, les gains en pollution (on a des  
589 prix pour la tonne de CO<sub>2</sub> – dioxyde de carbone). On met tout cela dans le même calcul. Cela nous donne une valeur  
590 monétaire qui est certes discutable, mais cela permet de comparer les différents projets entre eux.

591 Moi aussi, j'ai vu des projets à valeur négative qui se sont faits. C'est un calcul qui est une aide à la décision. Ce n'est  
592 pas un calcul qui va sanctionner un projet ou le valider. Au stade du débat public, ce calcul est intéressant, car il  
593 permet de s'interroger sur l'optimisation du projet. On fait une infrastructure pour la collectivité. Elle doit être utilisée.  
594 On a fait des hypothèses en termes de développement urbain, d'activité économique, de nombre de trains. Ce sont  
595 toutes ces hypothèses qu'il faudra ajuster dans les phases ultérieures.

596 **Éric PIERRAT, SGAR**

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

597 Dans votre calcul, vous parlez de prix du CO<sub>2</sub>. Il est valorisé à un prix que vous fixez aujourd'hui à la valeur du  
598 marché, mais qui peut évoluer.

599 **Clément RUEL, Systra**

600 En fait, on a ce que l'on appelle des valeurs tutélaires. L'État va fixer le prix, par exemple, d'un accident de la route ou  
601 du CO<sub>2</sub>.

602 **Éric PIERRAT, SGAR**

603 Oui, mais votre calcul dépend du prix du CO<sub>2</sub> d'aujourd'hui.

604 **Clément RUEL, Systra**

605 Il dépend du prix du CO<sub>2</sub> qui est d'aujourd'hui avec des règles de croissance qui sont imposées par l'État.

606 **Éric PIERRAT, SGAR**

607 Mais qui peut dire aujourd'hui, en 2100 par exemple, quel sera le prix du CO<sub>2</sub> ? Et si le prix de fuel ne sera pas de  
608 100 euros le litre ? Et si on n'aura pas atteint un degré de pollution tel que toute façon, il faudra vraiment favoriser le  
609 transport électrique ? Est-ce que finalement, à cette aune-là, avec une évolution que personne ne peut aujourd'hui  
610 prédire, la valeur ne deviendrait pas positive bien avant 2140 ?

611 **Clément RUEL, Systra**

612 C'est possible. En fait, la circulaire date de 2015. La valeur du CO<sub>2</sub> a déjà beaucoup augmenté. Finalement, à travers  
613 la valeur tutélaire du CO<sub>2</sub>, c'est aussi les orientations politiques en matière de transport qui sont prises en compte.

614 **Éric PIERRAT, SGAR**

615 Finalement, on peut très bien dans un monde futur, en 2050, décider que tout transport de marchandises par camion  
616 est interdit.

617 **Clément RUEL, Systra**

618 Exactement.

619 **Éric PIERRAT, SGAR**

620 Là, si cette décision est prise un jour, les gens qui seront aux commandes nous béniront d'avoir financé l'électrification  
621 de la ligne.

622 **Michel NEUGNOT, premier vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté**

623 Ce modèle théorique a quand même l'avantage, au niveau de l'État, de pouvoir comparer des projets les uns par  
624 rapport aux autres, dans les choix qui sont faits. C'est un des éléments dans le Contrat de plan.

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

626 La parole est à la salle. Monsieur ?

627 **Denis RINGUET, Alternatrain**

628 Bonsoir à toutes, bonsoir à tous. Denis Ringuet. Je représente le laboratoire d'idées Alternatrain. Rapidement,  
629 Alternatrain est un groupe de consultants qui agit à titre bénévole pour favoriser tout ce qui ressort de l'activité  
630 ferroviaire. J'ai été amené à ce titre à faire une préconisation et une contribution dans le cadre du débat, cette  
631 semaine, avec la provocation. Pour la provocation, je parlerai déjà de report modal. Je dirai quand même que la  
632 VFCEA au niveau du fret a un concurrent direct qui est la RCEA (Route Centre Europe Atlantique) qui est strictement  
633 sa concurrente et au niveau routier, elle est surnommée la route de la mort. Elle a encore fait des victimes  
634 récemment. C'est un argument fort en faveur du report modal.

635 Maintenant je prendrai un peu plus d'élévation si vous voulez. Je rebondirai sur le propos du vice-président  
636 NEUGNOT en disant que Nevers – Chagny au niveau européen c'est un peu comme Corbigny – Cercy-la-Tour, si  
637 vous voulez, pour le commun des mortels. Il faut prendre un petit peu d'élévation. Cela a été le propos de la  
638 préconisation qui, je le précise, sera suivie normalement par ces contributions qui iront dans le même sens ces jours-  
639 ci dans d'autres instances nationales. Je vous laisse le soin de les découvrir progressivement. Elles sont  
640 représentatives, c'est tout ce que je peux dire. On a joué la carte de la provocation. On a joué la carte en l'appelant



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

641 corridor n° 10. J'ai été prévenu récemment que ce n'est déjà plus le corridor n° 10, puisqu'il en existe un en gestation,  
642 ce serait éventuellement le corridor n° 11. Plus sérieusement, cette fois-ci, l'hypothèse de création pure d'un corridor  
643 qui irait de Nantes à Budapest, c'est la seule vision qui est prise en compte par Bruxelles pour prendre ses décisions.  
644 Il faut vraiment intégrer la VFCEA comme un chaînon manquant de cette liaison internationale Nantes – Budapest.  
645 D'où cette hérésie de vouloir présenter un nouveau corridor. Par contre, plus sérieusement, là j'insiste sur l'urgence.  
646 J'ai vu qu'il y avait une contribution au débat précédent. Le 7 février prochain, au MIE (mécanisme d'investissement  
647 européen), il y aura de nouvelles contributions, je n'ai pas vérifié. Il ne faut pas oublier que l'Europe peut être la  
648 source de 50 % des financements. Alors le fret, dans ces cas-là, peut rendre service, car c'est le fret qui peut amener  
649 une rentabilité économique sur son développement particulier. Là j'insiste bien sur une proposition que nous faisons  
650 plus sérieusement. Il faut prendre un petit peu à la légère ce corridor n° 10, mais plus sérieusement, je vous invite à  
651 étudier de toute urgence, parce que le règlement 913 de 2010 va être révisé par la Communauté européenne dans le  
652 courant du deuxième semestre. Là, il y a urgence. J'ai essayé de joindre la DGITM pour en parler, mais je n'ai pas  
653 réussi. Ce que je veux dire par là c'est qu'il faut absolument qu'au niveau du ministère, de SNCF Réseau et de la  
654 Région, tout le monde se positionne. C'est vraiment une supplique parce que j'ai mes raisons de le faire. Une  
655 supplique pour que l'on fasse une demande d'une part d'extension pour le corridor n° 4, c'est en cours sur le Havre,  
656 sur la branche Ouest, ils sont en train de s'en occuper. Le plus pertinent pour le corridor n° 4, c'est de rallier jusqu'à  
657 Chagny. Pour le corridor n° 2, je vous invite à vous rapprocher de Grand Est et de la CCI (Chambre de commerce et  
658 d'industrie) Alsace. Il y a une réflexion en cours et une solution alternative que vous découvrirez sur le site  
659 Alternatrain.eu où le dossier est présenté. Excusez-moi d'avoir été long, mais cela valait le coup.

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

661 Juste une précision. Vous avez parlé de MIE. C'est quoi ?

662 **Denis RINGUET, Alternatrain**

663 Mécanisme d'investissement européen.

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

665 Merci.

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

667 Rémi REBEYROTTE, maire d'Autun, représentant de la Communauté de communes du grand autunois-Morvan qui  
668 est traversée dans sa partie Sud par le projet. Moi, je suis de ceux, avec la Communauté bien sûr, qui souhaite  
669 d'abord la réalisation complète. Là, quand on voit les chiffres, cela peut faire un peu peur, mais il est vrai que pour  
670 nous l'idéal serait d'avoir et la liaison Chagny – Nevers et l'interconnexion à la gare TGV. C'est notre rêve depuis trop  
671 longtemps. Si jamais il faut scinder le projet en deux, c'est vrai que nous ne sommes pas pour l'hypothèse 1, mais  
672 pour la deuxième hypothèse. C'est-à-dire déjà faire l'ensemble de l'électrification. Pour plusieurs raisons. La première  
673 est que l'on parle bien de Voie ferrée Centre Europe Atlantique. Il y a quand même une notion du projet qui est une  
674 notion européenne et pas seulement une notion à caractère local et régional. Deuxième élément qui nous paraît  
675 central, c'est effectivement de régler en partie la question du fret en même temps que l'on règle la question  
676 voyageurs. Troisième élément qui nous paraît aussi extrêmement important, c'est d'aller regarder. Vous avez parlé du  
677 modèle. C'est vrai que c'est difficile, il faudrait sortir toutes les équations. Pour autant, ce qui est intéressant, c'est de  
678 comparer les différentes hypothèses à la lecture de ce modèle. C'est surtout cela qui est intéressant. Ce sont les plus  
679 ou les moins, les grandes tendances, et non pas entrer dans le détail du modèle économétrique, bien que la faculté  
680 de Dijon ait été en son temps une grande faculté d'économétrie. Elle a un peu reculé par rapport à cela, car elle a bien  
681 vu que tout était relatif. Je suis toujours sceptique sur l'économétrie. Ce qui est intéressant, c'est vraiment de faire les  
682 grandes comparaisons. Mais si on fait les comparaisons, il est vrai que la solution 2 donne une valeur positive là où  
683 les autres solutions ne donnent pas une valeur positive. Il suffit simplement de regarder les chiffres. Au-delà de cela,  
684 et c'est ma question, comment pourrait-on préciser les choses ? Je m'explique. Si on ne retient pas la totalité du  
685 projet, si on commençait par l'hypothèse 1, quelle serait la probabilité qu'un jour se réalise l'hypothèse 2 ? Sur la  
686 partie qui resterait entre la gare TGV et Nevers, quelle serait un jour la probabilité en termes de calculs  
687 socioéconomiques, en termes de possibilité à mobiliser les fonds publics uniquement sur cette partie-là de la ligne,  
688 quelle serait la probabilité de sa réalisation ? Je crains qu'elle soit faible une fois que l'on aura fait la partie la plus  
689 rentable et la plus courte, certes avec la liaison avec le hub de la communauté urbaine. Mais je crains que la suite du  
690 programme ne s'éloigne à perpète y compris en y mettant la rareté des moyens publics. À l'inverse, si on commence  
691 par l'hypothèse 2, quelle est la probabilité de réalisation de l'hypothèse 1 ? Je la crois plus importante. Une fois réalisé  
692 l'ensemble de l'électrification de la ligne, on est bien sur un projet de voie Centre Europe Atlantique. Je crois plus fort,

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

693 même si je préférerais que l'ensemble soit réalisé d'un seul coup. Mais je crois quand même plus fort l'hypothèse  
694 d'avoir un jour le lien avec le *hub* une fois réalisée la ligne, si on a anticipé le fait que l'on puisse un jour le réaliser.  
695 C'est tout ce que je voulais donner. Ce serait des calculs intéressants : dès lors que l'on ne retient pas l'intégralité du  
696 projet voir quelle serait la probabilité, le modèle économétrique éventuellement, de voir se réaliser le complément par  
697 rapport à l'hypothèse 1 ou par rapport à l'hypothèse 2. Excusez-moi d'avoir été un peu long.

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

699 Monsieur qui a le micro déjà.

700 **Alain RICHARD**

701 J'aimerais rebondir sur ce qu'a dit Monsieur.

702 Il s'agit de la ligne Thionville à Valenciennes et Lille. Il s'agit de la ligne de Dijon à Paris et ensuite les lignes vers la  
703 côte atlantique et il s'agit de la ligne qui va de Tarascon à Toulouse et Montpellier. Nous sommes un grand pays, nous  
704 sommes bien équipés, mais nous n'avons que trois lignes de chemin de fer qui permettent au fret d'aller de la façade  
705 est à la façade ouest. À mon avis, il est quand même un petit peu urgent de proposer aux sociétés de transport de fret  
706 ferroviaire une quatrième initiative qui serait de passer par la VFCEA.

707 Une autre remarque, je suis un peu étonné de voir comment ce projet nous a été présenté par SNCF Réseau. On a  
708 l'impression que c'est un projet qui est un peu autarcique et qui ne prend pas en compte ce qui s'est passé avant. Il  
709 faut savoir qu'historiquement la ligne de Nantes à Chagny a d'abord été électrifiée dans sa partie ouest avec le grand  
710 projet d'électrification Paris – Nantes, ensuite l'électrification d'Angers à Tours qui permettait à certains TGV au  
711 débouché de la ligne TGV Atlantique de passer par Saumur avant de rejoindre Angers et Nantes, et puis ensuite un  
712 nouvel échelon a été franchi avec l'électrification de la ligne de Tours à Vierzon. Au préalable la ligne de Vierzon à  
713 Bourges avait dû être électrifiée, vous allez me dire si je fais une erreur, dans le cadre du désenclavement du Massif  
714 central. La dernière électrification qui a eu lieu est celle de la ligne de Bourges à Nevers. Il s'avère que tous ces  
715 investissements qui sont colossaux n'aboutissent pas à une augmentation du trafic, particulièrement importante en ce  
716 qui concerne le trafic fret. Pourquoi ? Parce qu'une fois que les trains arrivent à Nevers, ils sont dans l'obligation de  
717 changer de mode de traction pour passer en mode diesel pour aller à Dijon, ce qui ralentit le trafic, ce qui minimise la  
718 charge des trains. Les trains qui pourraient aller le Sud sont obligés de quitter la ligne à hauteur de Saint-Germain-  
719 des-Fossés pour rejoindre Lyon *via* une ligne quasi de montagne qui ne permet pas du tout d'avoir des trafics  
720 importants et des charges importantes. Ou alors de passer par Roanne et Saint-Étienne et là on butte au niveau de  
721 Saint-Étienne sur une ligne de chemin de fer qui est complètement saturée par le trafic local. Donc, il ne reste plus  
722 qu'une seule chose à faire, c'est électrifier la ligne entre Nevers et Chagny et à partir de Chagny on peut rejoindre  
723 aussi bien l'Italie la Suisse, l'Allemagne, le Luxembourg, *etc.* Moi, ce qui m'interpellait, ce sont tous ces  
724 investissements qui ont été faits au préalable, au cours des années, entre Nantes, Angers, Tours, *etc.* et qui  
725 n'aboutissent pas à une augmentation de trafic ferroviaire. On pourrait voir ici enfin le dernier maillon qui sauterait et  
726 qui permettrait à toute cette ligne électrifiée d'avoir le trafic et le statut qu'elle mérite. Alors charge à l'État après peut-  
727 être de mettre un petit peu plus la main à la poche. Quand on voit qu'il ne s'agit pas seulement de la rentabilité  
728 socioéconomique de Nevers à Chagny, mais de toute une ligne et de toute une chaîne en provenance de Nantes et  
729 de la côte atlantique. Je vous prie de m'excuser d'avoir été un peu long.

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

731 Pouvez-vous répéter votre nom dans le micro parce qu'on m'a signalé en régie que l'on n'avait pas pu enregistrer  
732 votre nom.

733 **Alain RICHARD**

734 Alain Richard et j'ai déjà rempli le document.

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

736 Merci beaucoup. Autre question ?

737 **Patrick VARNEY**

738 Bonsoir. Je suis Patrick Varney, président de l'association des Places, une association qui se trouve dans le  
739 département voisin de la Haute-Marne, intégré à cette nouvelle grande région Grand Est. Ma question va avoir des  
740 redondances avec ce qui a été dit là. D'abord dire que je suis satisfait du débat parce qu'enfin on ouvre un peu un  
741 horizon différent. On quitte ces 160 kilomètres pour parler vraiment de la VFCEA et de sa mission fret. La mission





Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

742 fondamentale de la ligne, c'est cette grande transversale multimodale et sa mission fret pour le présent comme pour  
743 le futur. Pour revenir dessus plus concrètement, comme l'a très bien dit Monsieur NEUGNOT, ce canal fret est  
744 important pour capter des fonds européens et cela a été redit encore un peu après. Je pense que c'est important d'y  
745 travailler. Le fret qui vient de Strasbourg, Mulhouse, Belfort, *etc.*, mais pour le moment aucun itinéraire n'existe pour  
746 faire passer ce fret grand gabarit, les containers maritimes, ce qui paraît logique quand on va en direction d'un port, et  
747 les camions. Aucun itinéraire actuellement n'est au gabarit. Ma question : va-t-on réfléchir à cette mission fret, à cette  
748 connexion et à cet itinéraire Est pour parler plus de la globalité de la VFCEA ? Et pour capter un maximum de fret,  
749 étant entendu qu'il faudra que ce soit suivi d'une politique ambitieuse en termes de report modal ? Mais ça, mais  
750 comme dans tout projet, on n'est jamais sûr des finalités. En plus de cela, capter du fret, faire circuler du fret sur une  
751 ligne ne peut qu'améliorer le bilan économique.

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

753 Est-ce qu'à ce stade on peut répondre un peu aux questions ?

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

755 Je voudrais répondre d'abord à l'aspect opportunité. Monsieur le maire, je voudrais prendre un exemple, celui de la  
756 LGV Rhin – Rhône. C'est un bon exemple. Elle a été phasée à un certain moment pour des conditions économiques.  
757 On en a fait une partie. Il y avait à l'époque la volonté d'en faire deux. Aujourd'hui les acteurs politiques et les acteurs  
758 économiques considèrent qu'il n'est plus utile ou opportun d'en faire une partie puisque les 15 kilomètres se  
759 rapprochant de Dijon ne répondent pas au besoin. Ce qui fait que la réalité d'aujourd'hui n'est pas celle de demain. Il  
760 faut bien prendre en compte l'idée que nos certitudes d'aujourd'hui peuvent être remises en cause. Maintenant il y a  
761 un aspect de fonctionnalité. Au regard du montant financier que nous avons aujourd'hui, nous devons répondre au  
762 moins à une fonctionnalité. Quel est le choix qui sera fait ? Allons-nous électrifier tout le linéaire ou simplement  
763 partiellement avec le raccordement ? C'est une question à laquelle nous répondrons au terme du débat. Indépendant  
764 de cette réponse, ce qui se fera dans trois, cinq ou six ans, se fera en fonction du contexte dans lequel on sera. Il est  
765 très important que l'opportunité, la probabilité... Tout est relatif, c'est ce que l'on disait tout à l'heure, sur les chiffres et  
766 les modèles et la façon dont on calcule.

767 Pour l'aspect VFCEA, oui, aujourd'hui, l'objet même du projet est d'amener plus de trains. Dans ce sens, ce projet a  
768 une vocation positive puisqu'on travaille sur 15 trains de fret par jour au lieu de cinq. Il est vrai que plus on met de  
769 trains fret plus la solution d'électrification dans sa globalité sera rentable. Voilà ce que je voulais apporter comme  
770 complément de réponse.

771 **Michel NEUGNOT, premier vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté**

772 Je n'ai peut-être pas assez insisté, mais ce projet et le débat public portent sur l'ensemble de l'électrification des  
773 160 kilomètres. Le projet tel qu'on le présente, c'est l'ensemble de l'électrification des 160 kilomètres. Là, on est sur la  
774 partie fret pour le captage d'argent européen. Mais on a la problématique que j'ai donnée, celle des voyageurs, où on  
775 a des fonds européens sur la LGV Rhin – Rhône. On veut en capter une partie aussi. Moi, je pense que si l'Europe  
776 donne un accord pour financer la partie fret, ça sera l'accord sur les 160 kilomètres. Il faut déconnecter cela du  
777 phasage de la réalisation. Tout le monde est pour la totalité. Le débat se pose sur le phasage de la réalisation, mais il  
778 n'est pas question, vu du côté européen et vu du côté régional, de dire qu'on ne va faire qu'une partie. Ça porte  
779 vraiment sur les 160. Je crois qu'il faut commencer à amorcer et harponner les débuts de fonds européens. Après on  
780 verra sur quels délais on peut les traiter. Ce qui est important dans ces projets-là, c'est de commencer de les capter.  
781 On a deux clés d'entrée : la clé fret et la clé poursuite de la Rhin – Rhône. La donne qui intervient est le rapport de la  
782 Commission DURON : c'est effectivement une des inconnues qui peut déterminer l'affaire. Il ne faut pas partir en  
783 disant que l'on ne ferait que ce bout-là. L'objectif, si on capte les fonds européens au niveau du RTE (réseau  
784 transeuropéen de transport, sera sur les 160 kilomètres de fret. Il faut déconnecter cela du phasage. Si tu commences  
785 d'avoir de l'argent sur les premiers kilomètres, tu auras sur la totalité au niveau des fonds européens.

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

787 Monsieur le vice-président m'a un peu coupé l'herbe sous le pied, car je voulais effectivement dire qu'il y a  
788 effectivement une différence entre les décisions de réalisation du projet et son phasage de réalisation. Sur la France  
789 bien équipée, c'est toujours relatif. C'est par rapport à d'autres pays, notamment plus à l'est, qui le sont moins. On a  
790 un avantage : notre équipement français passe par les grandes métropoles. Le réseau ferroviaire et le réseau routier,  
791 pour ce qui nous concerne, passent par Paris et par Lyon. À l'échelle de l'Europe, on comprend bien que l'on a intérêt  
792 à désaturer ces gros nœuds de métropole. On a vraiment une carte à jouer. Peut-être, quitte à provoquer, dire que  
793 quand on est sur ces valeurs socioéconomiques et que l'on réfléchit à notre projet VFCEA, on est quand même sur un

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

794 projet qui n'est pas très cher. Dans un moment où on a plein de contraintes budgétaires où c'est toujours difficile  
795 d'aller chercher de l'argent à l'État, à l'Europe, dans les collectivités, tout est très cher, mais quand on se compare à  
796 d'autres projets ferroviaires et à d'autres projets routiers, on n'est pas non plus forcément à la même échelle. C'est  
797 encore plus vrai quand on est à l'échelle de l'Europe. Il y a des projets qui n'ont rien à voir avec cela. Il y a aussi un  
798 autre organisme, c'est le Comité général aux investissements qui va s'intéresser de près à la valeur  
799 socioéconomique. C'est encore un peu plus rude que de justifier cela au titre d'une déclaration d'utilité publique. Mais  
800 on analyse des risques aussi par rapport aux fonds publics. Ces risques ne sont pas les mêmes si on s'adresse à un  
801 projet de 15 milliards ou de 0,5 milliard.

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

803 Vous avez évoqué à plusieurs reprises les fonds européens. J'aimerais bien que l'on revienne sur la diapo du  
804 financement dans le cadre du CPER pour que vous apportiez éventuellement quelques précisions dans le cadre de ce  
805 débat sur le financement. On voit que sur un montant de 247 millions d'euros, on a quand même 107 millions en  
806 « autres », ce qui correspond quand même à 43 % du financement. Je voudrais que vous nous donniez quelques  
807 éléments de précision sur ces autres.

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

809 Dans la construction du CPER, derrière « autres » il y a une bonne partie qui seront des crédits européens. Pour  
810 l'instant, les références sont environ 20 % des investissements qui peuvent être appelés au titre des appels à projet  
811 européens. Il y avait aussi l'intention au moins d'aller rechercher des financements vers d'autres collectivités comme  
812 les Régions, on pensait notamment à l'Île-de-France. Cela représente effectivement pour eux un intérêt d'investir sur  
813 cette VFCEA pour libérer des capacités ferroviaires pour leurs franciliens. Les appeler à contribution autant que  
814 possible. Voilà le débat doit aussi nous éclairer sur notre capacité à aller chercher ces autres financements.

815 **Denis RINGUET, Alternatrain**

816 Je reprends la parole deux minutes simplement pour apporter deux questions. A-t-on envisagé d'utiliser des  
817 locomotives bimodales diesel-thermiques pour le chaînon manquant à l'électrification ? Premier point. C'est une  
818 suggestion. Deuxième point : en ce qui concerne le manque de référence sur Chaumont, il existe une solution que l'on  
819 appelle l'hypothèse 3 qui passe par l'Etoile de Gray qui permettrait de passer au gabarit B1 en évitant de passer par  
820 Chalandray et par Besançon.

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

822 Je vous encourage à mettre ça par écrit parce que ce n'est pas certain que tout le monde dans la salle ait compris.

823 **Denis RINGUET, Alternatrain**

824 C'est déposé sur le site.

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

826 Merci.

827 **Jean-Claude LAGRANGE, élu du Creusot-Montceau-les-Mines**

828 Jean-Claude LAGRANGE, élu du Creusot-Montceau-les-Mines. Avec mes collègues, j'ai déjà félicité Madame la  
829 présidente et toute la Commission pour l'évolution et la transparence qui se fait au fur et à mesure des différentes  
830 interventions. On a bien vu que vous avez su décrypter les intérêts de chacun des projets : électrification pour le fret,  
831 interconnexion, la gare hub TGV TER. Je suis très heureux de ce que vient de dire Michel NEUGNOT. Je pense qu'à  
832 ce stade-là il ne faut pas dire qu'il n'y a qu'une solution qui peut être financée et que l'on verra plus tard pour le reste.  
833 L'intérêt de ce débat est bien de montrer la pertinence de la totalité du projet, c'est évident. Si on se dit que c'est le  
834 fret prioritairement, quel sera l'impact réel pour nos habitants ? Parce que je le dis amicalement à mon camarade  
835 d'Autun, aujourd'hui pour améliorer le bilan socioéconomique, on a aussi des données qui permettent de montrer  
836 qu'avec les variantes que vous avez intégrées qui viennent de la Communauté urbaine, on l'améliore aussi. Si, comme  
837 le disait Monsieur QUINET, on va voir un peu plus loin ce qui se passe en Île-de-France pour améliorer ce bilan, c'est  
838 une bonne partie du débat. En 2140 quel sera le bilan énergétique de la France si on n'a plus de centrale nucléaire ?  
839 Cela peut améliorer le bilan socioéconomique. Je dis cela comme cela, je ne milite pas pour cela, surtout en étant du  
840 Creusot. C'est pour dire que se projeter en 2140, c'est un élément important parce que cela permet de comparer les  
841 projets, mais je pense que l'on compare trop ce qui est de l'argent réel, trébuchant, c'est-à-dire le coût du projet et les  
842 financements actuels, avec de la valorisation quantitative et qualitative comme on nous l'a expliqué. Je ne suis pas

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

843 super doué en maths, mais je sais quand même que l'argent en euros pour un kilomètre de voie, ce n'est pas la  
844 même chose que la valorisation de l'émission de CO<sub>2</sub>, ni le gain de temps qui est gagné pour un habitant d'Autun  
845 quand il doit prendre quatre fois le TGV en allant à la gare TER qui va le descendre sur Lyon. Lyon, cela résonne aux  
846 oreilles de mon collègue REBEYROTTE, car c'est un bassin qui apporte pas mal d'emplois. Je crois qu'à ce stade...  
847 Oui, mais, il n'y a pas de souci par rapport à cela. On a beaucoup tourné autour de la question du coût  
848 socioéconomique. C'est le coût qu'il faut effectivement mettre en rapport avec le projet tel qu'il a été aujourd'hui  
849 présenté, mais qui va évoluer. Vous l'avez dit, des variantes vont s'intégrer. Il ne faut pas dès aujourd'hui dire : c'est  
850 un postulat, on aura tant d'argent et on ne pourra faire que cela. Tout le monde doit militer collectivement pour trouver  
851 des solutions plus économiques et sans doute mieux financées. C'est le sentiment que je voulais exprimer. Avoir la  
852 version définitive du maître d'ouvrage pour nous confirmer – car je pense que c'était aussi un élément qui a pu biaiser  
853 le débat – que l'électrification aujourd'hui pour le fret n'apporte rien en gain de temps pour les usagers voyageurs. On  
854 l'a dit, il n'y aura pas d'amélioration de la voie. C'est déjà un élément important. Je répète : on fait du fret et c'est  
855 important pour le monde économique et ce que représente le fret sur les routes. Cela veut dire qu'aujourd'hui on voit  
856 passer le train, c'est tout. Je l'ai entendu ailleurs. On nous dit que l'électrification sera mieux, pour aller plus vite, etc.  
857 sauf que cela n'apporte rien pour les trains de voyageurs.

858 **Michel NEUGNOT, premier vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté**

859 Deux chiffres pour relativiser les échelles. 560 millions, c'est la totalité du projet. Branche Ouest de la LGV Rhin –  
860 Rhône qui était en protégé et qui a été reporté par le rapport DURON : 7 milliards. Branche Sud : 5 milliards. Au  
861 regard des coûts, et l'Europe est engagée dedans, 560 millions représentent par rapport aux perspectives qui étaient  
862 prévues il y a un cinq ans un différentiel fort. Quand nous avons rencontré il y a trois ans la Commission européenne  
863 sur ce sujet, on a fait valoir cela. Je crois que c'est un élément sur lequel il va falloir travailler pour bien montrer que si  
864 c'est une valeur absolue importante, par rapport à ce qui était prévu c'est différent.

865 Deuxièmement, la route, on en a parlé. La RCEA sera totalement terminée. C'est 650 millions qui sont engagés  
866 jusqu'en 2025. Je ramène. Il faut avoir des échelles de valeur des chiffres, cela change peut-être un peu  
867 l'appréhension des choses.

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

869 Je ne sais pas si le maître d'ouvrage voulait ajouter quelque chose

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

871 Je vous confirme que c'est un projet d'électrification de ligne. Il n'y a pas de gain de temps pour les voyageurs. Si on  
872 devait chercher le gain de temps, le chiffre a été donné tout à l'heure : 750 000 euros le kilomètre de régénération. On  
873 a une double voie de 160 kilomètres, on fait la multiplication avec une petite marge d'erreur, nous sommes à  
874 250 millions d'euros au plus.

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

876 Est-ce que là je peux solliciter un peu les étudiants ?

877 **Clément SOENEN, étudiant**

878 Bonsoir. Je suis étudiant en master à l'université de Dijon. J'ai une question justement par rapport à ce projet de  
879 VFCEA. Vous parlez beaucoup du fret, mais par rapport aux voies que vous ne régénérerez pas, n'y aura-t-il pas un  
880 problème à force de faire passer de plus en plus de trains sur ces voies ? L'idée ne serait-elle pas d'optimiser les  
881 voies avec l'électrification ? Il y aurait plus de continuité et un projet plus long.

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

883 Oui, vous avez compris. Aujourd'hui on a un projet d'électrification qui n'a pas vocation à améliorer les temps de  
884 parcours. Plus on circule, plus la voie vieillit et le niveau de maintenance de la voie augmentera. Bien entendu, à  
885 terme, il faudrait régénérer. La notion de régénération de la voie ne peut pas être évacuée du jour au lendemain. Si on  
886 ne régénère pas, le coût de maintenance augmentera. Il faut comprendre que pour une voie de cette nature, on est  
887 aux alentours de 45 000 euros le kilomètre de maintenance. À un certain moment, quand le coût de la maintenance  
888 est plus important, il faut régénérer.

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

890 Pouvez-vous aller jusqu'au bout de votre réponse à la lumière de ce qui est ressorti dans le débat. L'électrification,  
891 vous venez de le dire, ne va pas apporter un gain de temps, mais la régénération, c'est-à-dire la mise en état de la

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



892 voie, apporterait-elle un gain de temps ? Le fameux Nevers – Dijon en 2 heures relève-t-il de l'électrification ou de la  
893 régénération ou d'autre chose ? Arrêter tous les arrêts ? Ou intervenir sur la géométrie physique de la ligne ? Pouvez-  
894 vous dire de manière claire si éventuellement la régénération permettrait un gain de temps ou pas ?

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

896 Le gain de temps, aujourd'hui on fait 2 heures 20 ou 2 heures 25. On a un certain nombre de points noirs. On a un PN  
897 (passage à niveau) que l'on doit sécuriser. On gagnerait 3 ou 4 minutes. On pourrait si on renouvelait partiellement  
898 encore gagner une minute par si ou par là. Si on devait cibler le fameux 2 heures pour faire Dijon – Nevers, sachant  
899 qu'il y a 210 ou 220 kilomètres, il faut rouler à peu près à 140 ou 150 kilomètres à l'heure. On ne peut pas ne pas  
900 s'arrêter ou on ne mettra personne dans les trains. Dans ce cas, il faudrait régénérer, ce qui veut dire remplacer tout  
901 le corps de chaussée, les traverses, le ballast et le rail. En plus de cela, il faut que l'on vérifie, c'est très important, les  
902 rayons de courbure, pour que l'on puisse rouler à 140 ou 150 à l'heure. Le Nevers – Dijon en 2 heures, c'est un autre  
903 projet. Aujourd'hui on est sur un projet d'électrification de la VFCEA. Si on devait régénérer en totalité, c'est  
904 250 millions d'euros de plus. Sans rectifier les courbes.

905 **Michel NEUGNOT, premier vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté**

906 Pour arriver à l'objectif de 2 heures, ce n'est pas la régénération à 250 millions, c'est refaire totalement le tracé pour  
907 que les courbes aillent mieux. C'est peut-être 500 ou 600 millions.

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

909 On ne sait pas le dire aujourd'hui.

910 **Michel NEUGNOT, premier vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté**

911 Ce que je voudrais dire, c'est que souvent maintenant les usagers du train demandent parfois moins de vitesse, mais  
912 plus de confort et du temps non perdu dans le train. L'équipement en service, comme la liaison internet, est une  
913 réponse qui est moins coûteuse. Le transport, c'est le temps perdu, qui ne sert à rien. Et la régularité, oui. Si on peut  
914 occuper son temps, on n'a pas la même perception du temps de trajet.

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

916 Autre question ?

917 **André GERVAIS, vice-président en charge des transports de la Communauté urbaine de Dijon**

918 André GERVAIS, sur l'agglomération de Dijon. Ce n'est pas une question, mais la VFCEA, cela fait quand même des années  
919 qu'on en parle. Je pense qu'il y a un accord de fond sur la nécessité de la faire, avec les intérêts aussi bien pour les  
920 voyageurs que pour le fret. Voilà. Quels sont les éléments nouveaux depuis le lancement de ce projet ? Je rejoins un  
921 petit peu Michel : c'est quand même le TGV Rhin – Rhône et ce qui était envisagé sur ses fonctionnalités, les trois  
922 voies, la branche Sud, la branche Ouest, avec des sommes dont tu viens de rappeler les chiffres. C'est quand même  
923 l'eau et le vin entre la VFCEA et ce qui était prévu sur le TGV Rhin – Rhône. Aujourd'hui, sur le fond, il me semble  
924 que la VFCEA, et c'est le point le plus important, peut être une alternative à la branche Sud du TGV Rhin – Rhône.  
925 Sur le fond, nos collectivités étaient quand même toutes engagées sur ce projet du TGV Rhin – Rhône, y compris  
926 dans le financement, puisque quelque part nos collectivités ont toutes ouvert le porte-monnaie et ont payé. L'agglomération  
927 de Dijon, c'était 34 millions d'euros, je le rappelle. C'est l'agglomération qui a mis le plus dans le TGV Rhin – Rhône, plus que  
928 Mulhouse, plus que Belfort, plus que Besançon. Quelque part il y a bien une volonté politique des collectivités de  
929 financer quelque chose qui est utile à la population. Aujourd'hui, moi, je pense que l'alternative au TGV Rhin – Rhône  
930 doit aider à crédibiliser le projet de la VFCEA notamment sur son financement. Je ne suis pas sûr que dans le débat  
931 de ce soir nos propos aident à convaincre des collectivités sur le projet. Et pourtant il le faut. Il faut que l'on essaie  
932 d'être beaucoup plus simple et beaucoup plus clair pour bien crédibiliser et que l'on ait un soutien déjà politique très  
933 fort, et financier après, on verra. Qu'il y ait quand même un soutien politique très fort sur ce projet. Là, effectivement,  
934 on a besoin d'avoir quand même un phasage. Maintenant, le temps tourne, parce que je crois que le débat public  
935 s'arrête fin mars. On a besoin que les collectivités et tout le monde, pas que nous, d'autres institutionnels, comme les  
936 chambres de commerce, s'engagent un peu plus fort sur le projet et amènent un peu d'eau au moulin de la crédibilité.  
937 Voilà, au regard du début du débat et où on en est aujourd'hui, l'agglomération de Dijon prendra une délibération  
938 rappelant c'est sûr... Pour le moment rappelant ce que je viens de dire, c'est-à-dire où on en était à partir du TGV  
939 Rhin – Rhône, ce qui n'empêche pas de continuer notre travail que nous menons sur la deuxième phase du TGV Rhin  
940 – Rhône, en voyant bien que l'enjeu de la VFCEA s'intègre totalement dans ce projet, y compris pour aller chercher  
941 des financements tous azimuts. Je pense aussi que l'on n'a pas à opposer les deux projets, on est bien d'accord sur

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



942 le fond. Je me rappelle de l'échange que l'on a eu, on nous demande de nous prononcer sur le phasage. Si on  
943 regarde bien, dans l'éclairage qui nous est apporté ce soir, je pense que l'on aurait quand même intérêt à bien  
944 prioriser l'électrification Chagny – Montchanin, et le raccordement, sans obérer la suite. On est quand même à un  
945 tournant et il y a besoin de positions claires pour étayer la suite. C'est sûr que sur le fond on est tous d'accord que l'on  
946 veut tout et que l'on fera tout. On a quand même un petit peu un échéancier. Voilà ce que je voulais dire.

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

948 Merci.

949 **Michel NEUGNOT, premier vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté**

950 C'est un peu ce que j'ai essayé d'expliquer. Dans l'état actuel des choses, on priorise cela. Cela a été priorisé. Mais je  
951 voulais bien dire que cela ne met pas le reste de côté. On voit bien que l'on a un alignement des étoiles 2017-2018 :  
952 rapport DURON, les financements européens tant sur la LGV Rhin – Rhône que sur le corridor fret, et ensuite, c'est le  
953 débat que l'on doit avoir dans le cadre du SRADET (Schéma d'infrastructure et d'intermodalité) qui doit sortir. Je crois  
954 qu'il faut tout faire converger. Après il sera assez tôt de revoir le dossier. Il faut partir avec cette hypothèse-là. Si on  
955 n'y va pas en croyant que l'on peut la gagner, on n'arrivera pas à la réaliser.

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

957 L'intervention de Monsieur visait à dire, si je comprends bien, vous me corrigerez sinon : la priorité pour nous, parce  
958 qu'on demande aussi une priorité ce soir, ce serait d'abord l'électrification. C'est cela ? Oui, justement.

959 **Michel NEUGNOT, premier vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté**

960 Non justement, c'est l'électrification interconnexion qui permet de jouer au niveau européen à la fois sur le voyageur et  
961 le fret. En sachant très bien que l'on part de l'hypothèse que si, sur le fret, on commence l'électrification, dans la  
962 négociation avec l'Europe on peut tirer la suite dans le prochain Contrat de plan. C'est la feuille de route politique que  
963 la Région s'est donnée. Quand elle disait cela, il y a 8 ou 9 ans, 7 ans, au moment où le rapport DURON n'était pas  
964 publié, on était très mal vu par la branche Sud quand on disait qu'il y avait une alternative, parce que le reste à  
965 12 milliards ne pourrait pas se faire. On avait une alternative crédible. On a réussi à entraîner là-dessus l'Alsace, sous  
966 l'ancien régime, et la Franche-Comté.

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

968 C'est vrai que le débat porte là-dessus. Nous, on serait plutôt, puisque nous sommes pour le tout, de commencer par  
969 la totalité.

970 Tu vois, c'est relativement simple comme débat. L'électrification entre la gare TGV et Nevers vaut largement autant  
971 que celle entre Chagny et Montchanin, c'est comme cela.

972 **Michel NEUGNOT, premier vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté**

973 Là, tu ne travailles que sur la partie fret et pas du tout sur la convergence voyageur.

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

975 Par contre, on travaille sur la VFCEA. Et pas sur l'axe Nord – Sud simplement.

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

977 Pardon. Je crois qu'il y avait un certain nombre d'étudiants qui voulait prendre aussi la parole.

978 **Clément SOENEN étudiant**

979 Clément SOENEN toujours étudiant en master TMEC (Transport mobilité environnement et climat). Est-ce que vous  
980 avez des chiffres concernant le nombre de personnes que ça concernerait pour le trajet Nevers – Montchanin et  
981 Nevers – Dijon ? Parce qu'on parle beaucoup du fret, mais il y a aussi la question des voyageurs dans ce projet. Est-  
982 ce que vous avez l'estimation chiffrée concernant le nombre de voyageurs que cela concerne actuellement et que  
983 cela pourrait concerner ? Dans ce cas-là, ne faut-il pas porter un intérêt peut-être à travailler de manière interrégionale  
984 entre Bourgogne-Franche-Comté et Centre-Val-de-Loire pour Nevers ?

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

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



986 On a des chiffres. On va les projeter parce que je ne les ai pas tous en tête. C'est pour la fonctionnalité des  
987 déplacements régionaux avec notamment la combinaison des TER Centre-Val-de-Loire, ce que vous évoquiez.  
988 Aujourd'hui on estime avec l'électrification et le fait qu'il n'y ait pas besoin de changer de mode de traction un gain de  
989 voyageurs de l'ordre de 6 200 voyageurs par an par rapport au nombre de voyageurs aujourd'hui.

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

991 Une remarque par rapport à cela parce que c'est important de rappeler : vous avez dit que l'électrification n'intéressait  
992 que le fret. Le maître d'ouvrage dit bien dans projet que cela intéresse aussi les voyageurs TER et interrégionaux.

993 Je me permets de réintervenir.

994 **Nicolas BROOKE étudiant**

995 Oui, bonsoir, Nicolas BROOKE, je suis dans le même master que Clément. J'aurais une question sur le phasage de la  
996 partie fret. Je voudrais savoir si un phasage avec d'abord la mise au gabarit, puis l'électrification plus tard était étudié,  
997 puisqu'on sait que beaucoup de fret roule en diesel sous caténaire en l'état actuel des choses.

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

999 Non, on n'a pas fait le distinguo dans les études de trafic et dans les résultats socioéco. On a pris en compte pour  
1000 l'installation des ouvrages au gabarit, mais il faut savoir que du fait de l'électrification, le gabarit est pratiquement  
1001 atteint, puisque l'électrification oblige à dégager un gabarit supérieur que le gabarit B ou B1. On n'a pas fait la  
1002 distinction.

1003 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

1004 Monsieur

1005 **Alain RICHARD**

1006 Je voudrais rebondir sur ce que disait Monsieur GERVAIS sur la recherche des financements. L'électrification de la  
1007 VFCEA va permettre de congestionner à *minima* les nœuds ferroviaires parisiens. On sait tous que SNCF Réseau a  
1008 énormément de peine à faire des RVB et des entretiens sur ces voies qui sont très sollicitées. On sait tous que SNCF  
1009 Voyage est confronté à l'insertion de TGV inter-secteurs sur des lignes de chemin de fer qui sont utilisées par des  
1010 trains de fret. Si on promet à la Région parisienne de capter une partie de ces trafics qui embolissent les voies ferrées,  
1011 ne pourrait-on pas essayer de chercher des financements de la Région Île-de-France pour lui permettre de souffler un  
1012 tantinet et de faciliter les déplacements soit régionaux soit inter-secteurs ?

1013 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

1014 Je crois que Monsieur NEUGNOT l'avait dit.

1015 **Michel NEUGNOT, premier vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté**

1016 Monsieur QUINET l'a dit oui.

1017 **Michel QUINET, DREAL Bourgogne-Franche-Comté**

1018 Je ne devrais pas parler SNCF parce que je n'ai pas encore acquis la langue, mais moi j'avais retenu un chiffre. Un  
1019 train de marchandises de 800 mètres dans le nœud parisien serait l'équivalent de 7 à 8 transiliens en termes de  
1020 capacité de sillon. Quand on enlève quelques trains à Paris, cela redonne des capacités voyageurs importantes. Cela  
1021 va très vite. En socioéconomie, cela pourrait aussi faire des bonds..

1022 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

1023 Il y avait d'autres questions.

1024 **Cécilia CRUZ, maître de conférence**

1025 Vous dites que cela donne des capacités supplémentaires pour l'Île-de-France et pour les trains voyageurs en Île-de-  
1026 France, mais est-ce vraiment à cet endroit qu'il y a besoin de capacités supplémentaires pour les voyageurs ? Les  
1027 trains de fret ne vont pas circuler jusqu'au cœur de la zone dense, donc je ne suis pas sûre que ce soit là où on ait le  
1028 plus besoin de capacités.

1029 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1030 Il y a la capacité, mais il y a surtout les perturbations de service quand une loco fret tombe en rade. On voit nous-  
1031 mêmes sur notre réseau, je suis branché directement avec SNCF Mobilité, le nombre de retards de trains que l'on a  
1032 sur l'exploitation TER parce qu'une loco de fret est tombée en panne.

1033 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

1034 Oui, allez-y.

1035 **Clément SOENEN, étudiant**

1036 Clément SOENEN, toujours étudiant en master TEMC. Je reviens juste sur le gain de 6 200 voyageurs, soit 17 ou 19  
1037 par jour. Est-ce vraiment pertinent pour la Région ? 17 voyageurs par jour dans un train entre Nevers et Chagny ? 17  
1038 voyageurs en plus, pour 200 ou 300 millions d'euros ? Je me pose la question : est-ce pertinent pour la Région ?

1039 **Michel NEUGNOT, premier vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté**

1040 Si on y va comme ça, rien n'est pertinent. Il faut arrêter les transports par train et il faut tout mettre sur des bus. Ces  
1041 17 personnes supplémentaires, toute la politique tarifaire que l'on veut amener pour attirer sur le train doit viser à  
1042 amplifier cela. Vous avez vu que la SNCF a annoncé pour les jeunes des billets libre circulation mensuel à 75 euros  
1043 quel que soit la distance parcourue. On est bien dans une révolution au niveau du trafic. La COP21 (21<sup>e</sup> Conférence  
1044 des Parties) est passée par là. Soit on croit au train, soit on n'y croit pas. Il faut avoir quelque chose qui permet d'aller  
1045 vers le plus alors qu'actuellement les TGV ne sont occupés qu'à 65 %, que pour les TER il y a une concurrence  
1046 intramodale et intermodale. On sait que si les domicile-travail augmentent, les occasionnels diminuent alors que les  
1047 occasionnels rapportent trois fois plus que les domicile-travail. Il y a toute une équation économique derrière. Si on  
1048 croit au train, la politique que l'on va développer dans la nouvelle convention Bourgogne-Franche-Comté n'est pas  
1049 malthusienne. On fait le pari du déploiement du train et on va mettre les moyens pour faire une offre plus importante  
1050 qui augmente globalement entre 8 et 12 % pour capter plus de monde. Je crois qu'il y a des orientations à donner et  
1051 un discours politique fort à donner, si on pense que le train peut se développer. 17 voyageurs de plus, ça vaut le coup.  
1052 Il faut voir quand on dit 17 voyageurs de plus, est-ce que c'est 17 fois par jour le même voyageur ou 17 voyageurs  
1053 différents tous les jours ? Le nombre de population impacté n'est pas le même dans les deux cas.

1054 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1055 Les 6 200 correspondent à un effet sur les voyageurs régionaux et interrégionaux. Mais il ne faut pas en rester aux  
1056 6200 voyageurs annuels. Il y en a d'autres. Il y a un certain nombre d'effets qui sont montrés sur cette carte. Une fois  
1057 que l'on additionne les voyageurs, on arrive à 35 300 voyageurs par an. C'est sur cette fonctionnalité régionale  
1058 interrégionale. Ensuite, on ajoute la fonctionnalité longue distance et on arrive à plus de 100 000 voyageurs par l'effet  
1059 de l'aménagement de la VFCEA. Ces 100 000 voyageurs profiteront de cette électrification, de la création de la halte  
1060 d'interconnexion TER TGV et du fait que les TGV Rhin – Rhône Strasbourg Lyon pourront s'insérer sur la LGV. Il n'y a  
1061 pas que ces 6 200 voyageurs. Quand vous comparez l'investissement par rapport à ces 17 voyageurs par jour, les  
1062 100 000 voyageurs, ce sont le total de l'effet sur les voyageurs pour la globalité du projet, l'électrification, la création  
1063 du raccordement et la création de la halte d'interconnexion.

1064 **Patrick VARNEY**

1065 Toujours Patrick VARNEY, président de l'association des Places. Simplement, je voudrais revenir sur deux choses.  
1066 Les lignes transiliennes, oui, il y a du fret qui roule en zone dense. Il y a de vrais problèmes sur ces lignes-là. Il y a  
1067 une cohabitation, comme vous l'avez dit, assez compliquée. D'où l'intérêt quand même de désaturer Paris et de créer  
1068 ces lignes fret, mais le problème – j'y reviens, même si cela a été évoqué – c'est que je suis en contradiction avec ce  
1069 que vous avez dit, Monsieur, parce que toutes les lignes électrifiées ne sont pas au gabarit. Je vois tout de suite la  
1070 vallée du Doubs. La vallée du Doubs est loin d'être au gabarit. Vous ne ferez pas passer des containers maritimes ou  
1071 des camions dans la vallée du Doubs. Cela me permet également de rebondir sur ce qui a été dit. Sur un projet qui  
1072 est porté par 56 CCI européennes, c'est le projet d'itinéraire *via* ligne 4. Projet qui n'est pas utopique du tout, par  
1073 rapport à d'autres. Il y a un vrai projet qui existe sur des lignes qui existent, des lignes à fort potentiel en termes de  
1074 sillon et plus certainement plus facilement adaptables en termes de gabarit.

1075 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1076 Je veux juste apporter une précision par rapport à ce que j'ai dit tout à l'heure. J'ai dit que dans le cadre du traitement  
1077 des gabarits, dans l'hypothèse où on électrifie la ligne, comme la position des installations électriques est plus haute  
1078 que les gabarits containers, de fait on intègre le gabarit container dans le cadre du projet. Je n'ai pas évoqué en

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1079 dehors du périmètre de la VFCEA et du projet étudié. Je ne dis pas que parce que les lignes sont électrifiées on a  
1080 forcément tous les gabarits.

1081 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1082 Je voudrais à nouveau, pour éclairer le débat, vous demander des précisions parce qu'effectivement nous avons eu  
1083 des ateliers au cours desquels on a abordé plusieurs fois la question de la régénération. Le chiffre de 240 millions  
1084 d'euros avancé a été un peu débattu et questionné. Justement, sauf erreur de ma part, ce que je retiens des réunions,  
1085 c'est qu'il avait été dit qu'il y avait déjà des travaux importants qui avaient été faits sur la voie entre Nevers et  
1086 Montchanin, dans le secteur de Busy notamment. Si on peut nous projeter la carte avec les vitesses de circulation sur  
1087 le tronçon entre Nevers et Le Creusot, cela permettrait un peu de voir que des secteurs sont déjà circulés *a priori*  
1088 correctement. C'est ce que vous nous avez dit, Monsieur MAZZUCHELLI, à savoir qu'il n'y avait pas forcément de  
1089 gros problème de voie dans la majorité des secteurs. Il faudrait quand même que l'on y voie plus clair. A-t-on besoin  
1090 de travaux de régénération sur l'ensemble de la ligne ou est-ce qu'il y a déjà une partie qui a été faite ? Et ce serait  
1091 simplement sur certains secteurs ? Ce qui voudrait dire que ce n'est pas 240 millions d'euros, mais moins.

1092 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1093 Alors, je vais être un peu plus précis. Nous pouvons faire ce que l'on veut. Nous pouvons faire des régénérations  
1094 partielles pour améliorer des sections de linéaire et pour augmenter la vitesse. La vitesse, ici, varie de 30 kilomètres à  
1095 l'heure jusqu'à 120 ou 130. Si on veut faire du 2 heures, nous devons avoir du 140-160 sur l'ensemble de l'axe parce  
1096 que si on roule à 140 ou 160 avec sept ou huit arrêts, on arrive à faire 210 kilomètres à peu près en deux heures. Là  
1097 on régénère la totalité de l'axe. La voie est vieille. C'est de la maintenance. Quand on fait des opérations de  
1098 renouvellement de rail, on est dans des opérations de maintenance du réseau. Quand on fait de la régénération, on  
1099 remplace à la fois les traverses, le ballast et le rail. Les trois. Pour circuler en toute sécurité entre 140 et 160 sur  
1100 l'ensemble du linéaire nous avons l'obligation de l'ensemble de la ligne. Sinon on ralentit et on augmente.

1101 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1102 On prend acte de cette réponse. Mais le propos n'était pas tout à fait le même l'autre jour puisqu'effectivement on voit  
1103 bien sur la carte qu'il y a très peu de secteurs sur la carte qui circulent à moins de 60 kilomètres par heure, on est  
1104 essentiellement sur des secteurs qui circulent entre 110 et 145 kilomètres heure. Ce qui nous avait été dit, c'est que  
1105 les contraintes étaient surtout liées à la configuration de la voie et pas forcément à la régénération. Encore une fois,  
1106 nous n'avons pas d'avis sur la question. Le sujet est ; qu'en est-il réellement ? Quand on voit cette carte-là, on nous a  
1107 dit qu'il n'y avait pas tellement d'endroits où on circule très lentement.

1108 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1109 Qui vous l'a dit ?

1110 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1111 La SNCF Réseau, Monsieur MAZZUCHELLI.

1112 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1113 Monsieur MAZZUCHELLI a dit exactement la même chose que moi. Je vous le redis. Nous sommes sur une voie qui  
1114 porte 160 kilomètres. Mon propos est enregistré. Il vous présente les vitesses. Il a dit la même chose que moi puisque  
1115 nous portons le même message. Il y a des sections où l'on roule plus ou moins vite. C'est exactement l'état de la voie  
1116 qui détermine la limitation de la vitesse. Si on roule à 60 à l'heure, c'est qu'il y a une limitation de vitesse à 60 à  
1117 l'heure. Si on roule à 30, c'est que l'on limite la vitesse à 30. Si on roule à 110, c'est qu'on a limité la vitesse à 110. Si  
1118 on roule à 145, c'est que la vitesse le permet. Si on veut offrir la capacité à rouler sur l'ensemble de l'axe entre 140 et  
1119 160, on régénère la voie en totalité. Il n'y a pas d'autre réponse que cela.

1120 **Christine JEAN, membre de la CPDP**

1121 On prend acte.

1122 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

1123 Autre question ? Autre demande ?

1124 Monsieur AMOURA, petite précision supplémentaire : ce que j'avais compris des débats, c'est un slogan : 2 heures.  
1125 Vous dites aujourd'hui que l'on est à 2 heures 20. On est à zéro pour la régénération. Si je dis 2h10, vous me le faites



# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1126 à combien ? C'est un peu cela l'esprit. Si on fait sauter les coins de ralentissement les plus simples, vous nous le  
1127 feriez à combien ? C'est un peu cela l'esprit de la question, sans forcément aller à deux heures.

1128 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1129 Très bien. Je ne sais pas vous répondre aujourd'hui. À ce moment-là, on remonterait un certain nombre de sections,  
1130 mais pas la totalité. Là, vous avez raison. Nous pouvons éventuellement étudier cette possibilité.

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

1132 Cela a été enregistré, vous vous souvenez. Il y a des intervenants qui ont pris la parole. Ils ont fait deux types de  
1133 demandes : que ces possibilités-là soient étudiées et donc chiffrées et qu'une partie des 22 millions d'euros consacrés  
1134 aux études soit destinée à des études qui répondent à un intérêt de ces territoires, comme la Nièvre. Leur demande,  
1135 qui est verbalisée et versée au débat est celle-ci : est-ce que vous pourriez utiliser cet argent-là ? C'est pour cela que  
1136 je me tourne aussi vers les politiques. Tout cela sera retracé de toute manière dans le compte-rendu. C'était pour  
1137 préciser ce que Monsieur HOESTLANDT venait de dire.

1138 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial SNCF Réseau**

1139 On pourrait étudier effectivement si, au terme du débat, on prend cette décision, ce que l'on pourrait faire comme  
1140 investissement pour faire du 2 heures 15 ou 2 heures 10. Oui, on peut le faire.

1141 **Michel NEUGNOT, premier vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté**

1142 Moi, je suis totalement favorable, car j'aime bien que l'on parle de choses concrètes dans les discussions. Tout a un  
1143 prix et cela doit être payé. Le faire progressivement peut être une solution alternative de l'ensemble du projet.

1144 **Michel QUINET, DREAL Bourgogne-Franche-Comté**

1145 Je reprends la parole. À travers mon métier qui me fait côtoyer les transporteurs et les opérateurs, les AOT (les  
1146 autorités organisatrices de transport), à travers l'Observatoire régional des transports, je peux témoigner que la  
1147 performance d'un système de transport touche quand même beaucoup à la régularité. La robustesse du système.  
1148 Quand on parle de gain de capacité, il doit d'abord être mis à profit de cette régularité, de cette robustesse, qui est  
1149 une vraie performance, que l'on soit transporteur de marchandises, chargeur, logisticien ou alors opérateur de  
1150 transport de personnes ou AOT, c'est un vrai sujet. Que les trains soient à l'heure, que les camions arrivent à l'heure.  
1151 C'est d'une importance capitale dans notre système de fonctionnement, dans notre système d'économie. Avant de  
1152 gagner du temps, il faut tout faire sur la route comme sur le fer pour que l'on soit dans une robustesse de nos  
1153 systèmes. C'est hyper important de ce que je comprends de l'écoute des différents acteurs du transport.

1154 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

1155 Y a-t-il d'autres questions ? Oui, pardon.

1156 **Denis RINGUET, Alternatrain**

1157 Simplement, en prolongement de mon propos de tout à l'heure, quand je faisais la suggestion de la bimodalité des  
1158 locomotives. Demander simplement si en cas de non électrification totale de la ligne, il peut y avoir une étude avec ce  
1159 mode de traction.

1160 **Michel NEUGNOT, premier vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté**

1161 Ce serait problématique avec l'étude que l'on fait, puisque le but de l'étude est de faire l'électrification. Il faut croire en  
1162 ce que l'on veut faire. Si on veut faire quelque chose d'alternatif, c'est compliqué.

1163 **Dominique HOESTLANDT, membre de la CPDP**

1164 Autre remarque ? Pas de regret ?

1165 De toute façon, je vous rappelle qu'il est loisible à chacun de préparer les cahiers d'acteurs. C'est un format. Cela a  
1166 quatre pages. Un certain nombre d'institutions, de collectivités, d'entités, d'entreprises, font un papier où ils explicitent  
1167 leur position. Et c'est versé au débat. Vous pouvez aussi naturellement aller sur le site prendre connaissance de tous  
1168 les documents qu'il y a, qui sont considérables. On trouve des réponses à un certain nombre de questions en  
1169 cherchant. Cela demande beaucoup de lecture, mais cela permet d'éclairer les débats. Voilà. La dernière réunion de  
1170 clôture sera le 14 mars si ma mémoire est bonne. Ce sera la dernière réunion publique. On clôture l'arrivée des avis  
1171 au 20 mars formellement. Ilaria me fait dire que l'on peut consulter sur le site toutes les réunions et les ateliers. Il y a

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



1172 même une visite sur site demain. N'hésitez pas à vous y inscrire et à y venir. Merci beaucoup. Je propose que l'on  
1173 lève la séance. Merci encore d'être venus. Merci à tous les intervenants.