



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

DÉBAT PUBLIC

**Atelier thématique :**

**Impacts de la réalisation d'un raccordement à la gare Le Creusot-Montceau-Montchanin sur le trafic voyageurs TGV à l'échelle nationale**

VERBATIM DE L'ATELIER  
Mâcon, le 14 février 2017, 18h30 à 21h

## En tribune

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

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

### **Maîtrise d'ouvrage :**

Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projet, SNCF Réseau  
Karine MAGALHAES, chargée de projet, SNCF Réseau  
Céline FIEUX, chargée d'études générales et socioéconomiques, SNCF Réseau  
Didier ROBLES, directeur de projets, SNCF Réseau  
Arnaud CHI, bureau d'études Systra  
Yves ETIEVANT, SNCF Mobilités

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

(Début de la réunion à 18h30)

### 1 Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP

2 Bienvenue à tout le monde. Comme vous le savez, je préside cette Commission particulière du débat public qui  
3 anime, organise et conçoit le débat public autour de ce projet. Je rappelle toujours que cette Commission est neutre et  
4 indépendante, qu'elle n'a pas de lien avec le maître d'ouvrage, qu'elle ne s'exprime pas sur le fond du projet, qu'elle  
5 ne donne pas d'avis et qu'elle produira un compte-rendu à la fin de ce débat public. Je le dis pour ceux et celles qui  
6 sont là pour la première fois.

7 La réunion de ce soir sera animée par Lucie ANIZON, à qui je passe la parole pour vous présenter la manière dont  
8 cela se structurera ce soir. Je vous remercie d'être là malgré la Saint Valentin et le match de football. Merci pour votre  
9 fidélité à cet exercice de démocratie participative.

### 10 Lucie ANIZON, membre de la CPDP

11 Bonsoir à tous. Merci d'être venus. Je suis Lucie ANIZON, membre de la Commission particulière du débat public  
12 présidée par Madame CASILLO, et je vais animer le débat de ce soir. Je vais vous expliquer son déroulé. Dans un  
13 premier temps, je vais laisser le maître d'ouvrage présenter son projet. Puis, Madame BARTHE vous fera un compte-  
14 rendu rapide de ce qui s'est dit le 24 janvier lors de la réunion de Lyon consacrée au volet voyageurs de ce projet.  
15 Puis, les étudiants du master de Dijon TMEC (Transport, Mobilité, Environnement, Climat) feront une présentation du  
16 projet selon eux. Ensuite, on pourra débattre avec la salle, si vous avez des questions, des remarques ou des avis. Je  
17 donne tout de suite la parole à Monsieur MAZZUCHELLI.

### 18 Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau

19 Bonsoir à tous. Je me présente. Laurent MAZZUCHELLI de SNCF Réseau. Je suis directeur de projets à la direction  
20 territoriale Bourgogne Franche-Comté basée à Dijon. Je suis accompagné de certains de mes collègues : Karine  
21 MAGALHAES qui est à la régie ; Didier ROBLES qui travaille à la direction du design du réseau et qui fera une  
22 présentation sur les contraintes d'exploitation de la ligne à grande vitesse Paris – Lyon ; Céline FIEUX qui est chargée  
23 de projets d'études générales et socioéconomiques. Puis, il y aura Arnaud CHI, du bureau d'études Systra, qui a  
24 travaillé sur le dossier, notamment sur les études de trafics et socioéconomiques, et Yves ETIEVANT de la direction  
25 régionale Bourgogne Franche-Comté, mais pour SNCF Mobilités.

26 Cette présentation se déroulera suivant six chapitres :

- 27 - Le périmètre de l'opération.
- 28 - Les enjeux et les aménagements associés.
- 29 - Les liaisons voyageurs longue distance, donc un point sur l'exploitation de la ligne à grande vitesse Paris –  
30 Lyon.
- 31 - L'évaluation socioéconomique.
- 32 - Le calendrier.

### 33 Le périmètre de l'opération

34 Qu'est VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique) ? C'est la modernisation de la ligne existante qui fait  
35 160 kilomètres entre Nevers et Chagny ; c'est la réalisation d'un raccordement de cette ligne existante à la ligne à  
36 grande vitesse au niveau de la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV ; c'est la création d'une halte  
37 d'interconnexion TGV (Train à Grande Vitesse) - TER (Train Express Régional) en gare du Creusot-Montceau-  
38 Montchanin TGV avec un positionnement juste en face de la gare TGV actuelle.

### 39 Les enjeux et les aménagements

40 1. La première fonctionnalité et le premier enjeu sont les déplacements régionaux et interrégionaux de voyageurs,  
41 donc les TER. Ils permettent des relations ferroviaires de bout en bout entre Tours et Dijon plus confortables et moins  
42 polluantes grâce à du matériel électrique. Ils servent aussi à relier le territoire au réseau à grande vitesse par des  
43 correspondances TGV-TER. Pour ce faire, il faudra électrifier la ligne, traiter les ouvrages existants, donc les mettre  
44 au gabarit électrification, traiter les passages à niveau et installer un système de communication plus moderne appelé



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

45 GSM-R (Global System for Mobile communications – Railways). Pour la deuxième fonctionnalité, il faudra créer une  
46 halte d'interconnexion et créer un raccordement de la ligne existante à cette halte d'interconnexion.

47 2. Concernant les liaisons de voyageurs de grande distance qu'on développera plus loin dans la présentation, il faudra  
48 surtout faire évoluer la desserte des gares de l'axe Rhin – Rhône réalisée aujourd'hui par des TGV reliant Strasbourg  
49 à Lyon. Puis, en pointillé, une fonctionnalité optionnelle permettrait des évolutions du trajet Nantes – Tours – Lyon.  
50 Cependant, comme je l'explique à chaque présentation, nous avons étudié la faisabilité spécifique d'un raccordement  
51 technique pour ces liaisons Nantes – Lyon, mais aucun trafic n'a été pris en compte dans nos hypothèses d'étude  
52 socioéconomique. Les aménagements sont les suivants : électrifier la ligne, mettre au gabarit les ouvrages, traiter les  
53 passages à niveau, installer le système de télécommunication et faire un raccordement pour que ces TGV puissent  
54 s'insérer sur la ligne à grande vitesse.

55 3. La troisième fonctionnalité concerne le transport de marchandises. VFCEA correspond aux 160 kilomètres non  
56 électrifiés entre les deux grands corridors de transport de marchandises nord – sud : le corridor n°4 qui est le corridor  
57 atlantique qui relie l'Allemagne à l'Espagne et qui dessert les principaux ports de la façade atlantique, et le  
58 corridor n°2 nord – Méditerranée, donc 160 kilomètres non électrifiés entre Nevers et Chagny, alors que la section  
59 entre Tours et Nevers est électrifiée. Quels sont les enjeux de cette fonctionnalité ? D'abord proposer aux  
60 transporteurs une transversale électrifiée reliant ces deux grands corridors nord – sud, puis offrir une alternative au  
61 passage actuel par l'Île-de-France qui est très saturée, surtout en heure de pointe par le trafic de trains voyageurs. Un  
62 autre enjeu est de répondre à des besoins de transport de marchandises entre la façade atlantique et les axes Saône,  
63 Rhône et Rhin, notamment vis-à-vis des besoins des trois grands ports (La Rochelle, Nantes Saint-Nazaire et  
64 Bordeaux). Enfin, cela permettrait de contribuer au report modal de la route vers le rail et, de ce fait, de réduire les  
65 émissions polluantes. Pour ce faire, les aménagements à réaliser sont l'électrification de la ligne, le traitement des  
66 ouvrages existants pour la mise au gabarit électrique et pour les conteneurs internationaux, le traitement des  
67 passages à niveau et l'installation du système GSM-R.

68 Les principaux aménagements techniques du projet et les coûts associés, d'abord sur la ligne existante entre Nevers  
69 – Chagny :

- 70 - L'électrification de la ligne en 25 000 volts qui coûterait un peu plus de 200 millions d'euros.
- 71 - L'installation du GSM-R pour 13 millions d'euros, avec deux solutions pour le positionnement et l'installation  
72 des antennes : la solution classique avec des pylônes métalliques ou un pylône plus discret de type  
73 rabattable, mais qui permet d'installer des antennes que jusqu'à 20 mètres du sol.
- 74 - La mise au gabarit des ouvrages pour 28 millions d'euros. La diapositive montre les différents gabarits. En  
75 bleu, celui nécessaire à l'électrification, qui est de 6 mètres par rapport au niveau du rail. Puis, sur les côtés,  
76 le gabarit qu'il faudrait dégager pour le passage des conteneurs internationaux. Cependant, de fait, dans  
77 bien des cas, le gabarit électrique dégagerait le gabarit fret international.
- 78 - Le quatrième aménagement principal sur la section est le traitement des passages à niveau pour environ  
79 19 millions d'euros. Il y en a 90 sur les 160 kilomètres.

80 Concernant les aménagements de la halte d'interconnexion TER-TGV, deux solutions ont été étudiées :

- 81 - Une solution halte de passage avec une section commune aux TGV et aux TER, dont le principe est que la  
82 circulation des trains se fasse en passage direct sur la halte d'interconnexion.
- 83 - Une solution halte en impasse avec un raccordement TER spécifique qui dissocierait la circulation des TGV  
84 et des TER, ce qui nécessite un rebroussement du train chaque fois.

85 Pour cette halte de passage, l'estimation est de 79 millions d'euros avec le raccordement.

86 Une photo aérienne montre la gare du Creusot-TGV, avec la position du bâtiment voyageurs, les voies, les quais (en  
87 rose), et la halte envisagée à l'est de cette gare.

88 S'agissant du raccordement, deux solutions ont été étudiées :

- 89 - Un raccordement court avec halte de passage. C'est un raccordement sur lequel circuleraient à la fois les  
90 TGV et les TER avec un tronç commun sur environ la moitié du parcours. Ce raccordement court prend en  
91 compte la construction d'un tunnel d'environ 800 mètres, puisqu'une colline doit être franchie sur la  
92 commune d'Ecuisses. Le coût est estimé à 279 millions d'euros.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

93 - Un raccordement long avec halte de passage. C'est le même principe que le schéma précédent, mais il fait  
94 1 500 mètres de plus et prend son origine sur la commune d'Essertenne, en amont de l'étang de  
95 Montaubry. Il n'y a pas besoin de tunnel. L'objectif de cette étude était de voir de quelle manière éviter la  
96 bosse et éviter de construire un tunnel. Ce raccordement est à flanc de coteau de la colline. Mais, il a  
97 inconvenient, celui d'obliger de passer très proche de la retenue de Montaubry avec la construction d'un  
98 viaduc assez important.

99 Le principe de fonctionnement avec ces différentes solutions :

100 - Pour la solution avec la halte de passage : le TER vient de Nevers arrive à la halte d'interconnexion ; il  
101 s'arrête ; le TGV Paris – Lyon s'arrête ; échange de voyageurs, le TGV repart ; le TER emprunte le  
102 raccordement court, rejoint la ligne et se dirige vers Chagny-Dijon. Pour ce qui est des TGV, le Strasbourg –  
103 Lyon s'insère directement sur la ligne Paris – Lyon sans s'arrêter. Et pour le transport de marchandises, il  
104 n'y a pas de changement puisqu'il continue de circuler sur la ligne existante.

105 - Pour la solution avec la halte en impasse, le principe est de dissocier les flux de circulation TGV et TER,  
106 mais le tracé du raccordement est le même pour le raccordement court et pour le raccordement long. La  
107 différence est la création d'une virgule à l'identique de celle de la ligne existant actuellement, ceci pour  
108 permettre cette halte en impasse.

109 Ces solutions sont estimées à 253 millions pour le raccordement court et à 231 millions pour le  
110 raccordement long.

111 Le principe est le suivant. Le TER arrive de Nevers et s'arrête à la halte d'interconnexion ; le TGV Paris –  
112 Lyon s'arrête en gare ; échange de voyageurs ; le TGV repart sur Lyon. Cela fonctionne dans les deux  
113 sens. Le TER repart ; il est indépendant ; il rejoint la ligne. De ce fait, il circule plus longtemps sur la ligne  
114 existante. Le TGV Strasbourg – Lyon s'insère sur un raccordement spécifique directement sur la ligne. Pour  
115 le transport de marchandises, comme précédemment, il n'y a pas de changement.

### 116 Les liaisons voyageurs longue distance

117 Après le point sur les enjeux et les aménagements, on va évoquer les liaisons voyageurs longue distance avec un  
118 point sur l'effet potentiel du projet sur les TGV Rhin – Rhône, et une synthèse des enjeux.

119 Concernant l'effet potentiel du projet, quelle que soit la solution, le schéma montre un raccordement déjà vu  
120 précédemment ; qu'il soit court ou long, c'est la même chose. Ce raccordement permet de proposer ce nouvel  
121 itinéraire en évitant d'emprunter la ligne Paris – Lyon – Marseille qui se situe entre Dijon et Lyon. Par ce  
122 raccordement, les TGV emprunteraient la ligne à grande vitesse Paris – Lyon à partir de la gare du Creusot-TGV. Le  
123 gain de temps de parcours de l'infrastructure a été évalué à 8 minutes.

124 Une explication s'agissant de la grille horaire 24 heures. Elle indique les différentes villes desservies en partant de  
125 Lyon – Strasbourg, et c'est la même chose dans l'autre sens : Mâcon, Chalon, et l'on a ajouté Le Creusot, mais vous  
126 voyez qu'il n'y a pas de desserte Dijon, Besançon, Belfort. On a regardé quelles liaisons pourraient être concernées  
127 par la VFCEA et donc ne plus emprunter la ligne PLM (Paris – Lyon – Marseille), mais s'insérer au niveau du Creusot.  
128 Quatre missions ont été étudiées : l'une est la mission « Bolide » qui ne s'arrête qu'à Besançon TGV et à Belfort TGV,  
129 et trois missions qu'on appelle missions « Caboteurs » avec plus d'arrêts (Dijon, Besançon, Belfort, Mulhouse). Donc,  
130 quatre missions pourraient emprunter la VFCEA et s'insérer sur la ligne. Les autres missions actuelles resteraient sur  
131 l'axe PLM, avec un départ de Lyon en direction de Bâle, une liaison Lyon – Dijon, une liaison Lyon – Strasbourg par le  
132 Pied-du-Jura qui n'emprunte pas PLM, mais la ligne de la Bresse via Bourg-en-Bresse et Lons-le-Saunier, Besançon-  
133 Viotte, puis Belfort-Montbéliard TGV et une mission « Bolide » 19 h 04 qui ne dessert que Besançon TGV et Colmar.

134 Concernant le TGV « Bolide », je vous ai dit que quatre TGV pourraient potentiellement s'insérer sur la ligne à grande  
135 vitesse. Dans nos études de trafic, nous n'en avons pas tenu compte, puisque nous avons considéré que ce TGV  
136 « Bolide » resterait sur PLM, le gain de temps étant très faible (2 minutes) et les effets sur les trafics assez limités.  
137 Pourquoi n'y a-t-il que 2 minutes ? À cause des contraintes d'insertion qui ramènent le potentiel de 8 minutes à  
138 2 minutes. Nous n'en avons pas tenu compte et il n'y a donc pas de changement entre la situation avec l'itinéraire  
139 actuel et la situation en projet horizon 2025.

140 Concernant les TGV « Caboteurs » dans le sens sud – nord Lyon – Strasbourg, il y aurait des changements  
141 d'itinéraire du fait de l'insertion du TGV en gare du Creusot. En effet, un TGV qui dessert aujourd'hui Chalon ne  
142 desservirait plus Chalon, mais Dijon grâce au gain de temps du fait de VFCEA; un TGV desservant aujourd'hui Mâcon  
143 ne le desservirait plus, mais desservirait Dijon ; et un TGV qui dessert aujourd'hui Chalon et Dijon, comme il



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

144 s'insérerait sur VFCEA au niveau du Creusot, il ne desservirait plus de fait Chalon, mais il desservirait toujours Dijon  
145 qu'il dessert aujourd'hui. Pour résumer, du fait du projet, dans l'hypothèse d'un raccordement et d'un passage des  
146 TGV sur LN1 (Ligne Nouvelle Paris – Sud-Est), la ville de Chalon ne serait plus desservie par deux TGV et la ville de  
147 Mâcon ne serait plus desservie par un TGV. Les autres TGV ne sont pas modifiés. Ce sont des hypothèses à  
148 l'horizon 2025. Une précision concernant ces TGV :

149 - Le TGV Mâcon qui serait supprimé, donc le Lyon – Strasbourg est en fait un Luxembourg – Marseille, donc  
150 la ville de Mâcon ne serait plus desservie par ce TGV Luxembourg – Marseille, mais d'autres permettent  
151 d'aller à Marseille.

152 - Et deux TGV Chalon ne seraient plus desservis, un Strasbourg – Marseille et un Strasbourg – Montpellier,  
153 mais d'autres TGV vont à Marseille et à Montpellier.

154 Il faut prendre en compte ces trois TGV qui manqueraient sur le secteur, en tout cas à Chalon et à Mâcon. Dans le  
155 sens nord – sud, c'est le même principe avec les trois TGV qui aujourd'hui desservent Mâcon et Chalon ne les  
156 desserviraient plus au profit de la ville de Dijon, en tout cas pour deux des trois TGV.

157 Une synthèse des différents enjeux voyageurs longue distance permet de mettre plusieurs facteurs en avant. Ce  
158 raccordement avec l'insertion des TGV sur VFCEA a des atouts, ainsi que des faiblesses et des contraintes. Pour ce  
159 qui est des atouts, VFCEA est une des rares transversales ferroviaires est – ouest en France, il est donc intéressant  
160 de la voir se développer. Elle est en connexion avec plusieurs liaisons nord – sud et des itinéraires TGV, ce qui  
161 pourrait bénéficier aux trains à grande vitesse. À proximité de la gare du Creusot et de la ligne classique Nevers –  
162 Chagny, ce raccordement est relativement facile à réaliser même s'il peut paraître un peu compliqué ou délicat. C'est  
163 une amélioration de la desserte multimodale de la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV, notamment avec le  
164 projet de halte d'interconnexion. Puis, cette VFCEA est bien positionnée sur le corridor de déplacements Rhin –  
165 Rhône. En termes d'opportunités, on peut citer la complémentarité avec la deuxième phase de la branche Est de la  
166 LGV (Ligne à Grande Vitesse) Rhin – Rhône qui concerne essentiellement la section manquante entre Belfort et  
167 Mulhouse. C'est aussi un projet qui permettrait un débouché Sud aux TGV province – province ne passant pas par  
168 Paris et utilisant PLM. En termes de faiblesses et de contraintes, on peut relever la zone de chalandise de la gare du  
169 Creusot-Montceau-Montchanin TGV qui n'est pas très dense, ainsi que les contraintes horaires dans La Plaine  
170 d'Alsace et dans le noëud ferroviaire lyonnais parce qu'on ne peut pas insérer des Rhin – Rhône de chaque côté, puis  
171 il y a la limite de capacité de la LGV Paris – Sud-Est.

172 Un rappel du potentiel de voyageurs qui, pour cette insertion de TGV sur la VFCEA, a été estimé à 50 000 voyageurs  
173 supplémentaires par an. Je cède la parole à Didier.

174 **Didier ROBLES, directeur de projets, SNCF Réseau**

175 Merci Laurent. Nous allons aborder l'exploitation de la ligne Paris – Lyon pour apprécier les effets du projet VFCEA  
176 sur le système ferroviaire Paris – Lyon.

177 **L'exploitation de la LGV Paris – Sud-Est**

178 La ligne Paris – Lyon est une ligne à grande vitesse construite dans les années 70 et mise en service sans les  
179 années 81 et 83. C'est la ligne la plus chargée du réseau français et du réseau européen avec 42,5 millions de  
180 voyageurs par an (en 2015), ce qui représente un tiers du trafic national TGV. Le graphique montre le nombre de  
181 trains par jour et l'on voit qu'entre Paris Lyon environ 250 trains circulent un jour standard, mais cela peut aller jusqu'à  
182 300-320 trains par jour un jour de pointe. On peut observer que le tronçon le plus chargé de la ligne se situe entre  
183 Paris et Passigny qui est la bifurcation à destination de Dijon et la Suisse. Une des caractéristiques de cette ligne est  
184 qu'elle est exploitée au maximum de ses capacités le vendredi soir, mais il reste un peu de marge à l'heure de pointe  
185 du soir en semaine. Sa capacité maximale est atteinte lorsqu'on fait passer 13 trains par heure ou 12 ou 13 trains sur  
186 une séquence de 3 heures.

187 Il est également intéressant de voir que c'est un gros tuyau qui voit passer 250 trains par jour et dans les deux sens.  
188 En même temps, c'est aussi un tuyau qui a des entrées et des sorties et qui n'est pas seulement utilisé par des trains  
189 rentrant à Paris et sortant à Lyon, mais aussi par des trains desservant une grande partie du territoire national, voire  
190 des métropoles européennes. Le schéma indique l'étendue des dessertes concernées par les TGV qui empruntent la  
191 ligne à un moment ou à un autre soit dans son intégralité entre Paris et Lyon, soit partiellement sur un tronçon pour  
192 proposer une desserte performante. Il y a deux types de trafic :

193 - Des trains radiaux Paris vers une agglomération ou une métropole française ou européenne, c'est le plus  
194 gros trafic avec 76 % de voyageurs en 2015.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

195 - D'autres TGV appelés TGV inter secteurs relient les métropoles entre elles sans passer par Paris et des  
196 métropoles européennes avec d'autres métropoles françaises. Ces trains empruntent tout ou partie de la  
197 ligne. Ce trafic, qui représente 24 % de voyageurs, est en croissance parce que de plus en plus de gens  
198 veulent des dessertes directes entre les régions françaises sans passer par Paris, le changement de gare à  
199 Paris étant perçu comme quelque chose de contraignant.

200 On peut donc voir l'ampleur géographique de toutes ces dessertes empruntant la ligne à un moment ou à un autre.  
201 Cela permet de dire qu'on est sur un système ferroviaire assez particulier que l'on considère comme fragile.  
202 Pourquoi ? Parce qu'il est emprunté par une grande densité de circulations avec des pointes lors desquelles la ligne  
203 est utilisée au maximum de sa capacité. Il suffit d'un grain de sable pour affecter le trafic sur l'intégralité de la ligne.  
204 Une de ses caractéristiques est donc cette densité conjuguée à une ampleur géographique des circulations, qui font  
205 que la ligne est complètement interdépendante du reste du réseau. Ce n'est pas un système clos, bien au contraire.  
206 Ses entrées et sorties de trains illustrent ces interdépendances. Ces éléments permettent de dire que c'est un  
207 système extrêmement fragile. De plus, puisque c'est la première ligne construite de cette façon, elle a aussi la  
208 caractéristique particulière d'avoir un profil en long chahuté. En effet, il n'y a jamais de tunnel, contrairement aux  
209 autres lignes à grande vitesse. En revanche, elle a des pentes avec des déclivités très fortes, ce qui ne la rend pas  
210 toujours exploitable à 300 km/h, et les tronçons à 270 km/h ne pourront pas être augmentés. Ces vitesses  
211 hétérogènes sur la ligne compliquent son exploitation par rapport à une ligne avec des caractéristiques de vitesse  
212 homogènes comme les lignes à grande vitesse.

213 En diagnostic général, cela permet de dire que cette ligne comparée aux autres présente une irrégularité de  
214 fonctionnement plus forte compte tenu de la fragilité du système. Lorsqu'on regarde plus précisément les causes de  
215 l'irrégularité, puisqu'on a des indicateurs très précis, on voit qu'une partie provient des problèmes sur le réseau  
216 classique. En effet, les difficultés d'un TGV qui part pour le réseau classique en amont ou en aval vont se reporter sur  
217 le fonctionnement de la ligne. Par exemple, un Genève – Paris, s'il prend du retard entre Bellegarde et Nurieux dans  
218 l'Ain, risque d'affecter les circulations de la ligne, par exemple un Marseille – Bruxelles et donc entraîner un retard sur  
219 un train arrivant à Bruxelles-Midi. C'est cette interdépendance qui se traduit par cette irrégularité, puisque tous les  
220 systèmes sont connectés entre eux. C'est une particularité. Ces problèmes ne surviennent pas de la ligne en  
221 particulier, mais c'est des aléas des TGV qui utilisent à la fois la ligne nouvelle, la ligne à grande et le réseau  
222 classique.

223 Quels sont les enjeux ? On va voir dans quel paysage s'inscrit le projet VFCEA. Aujourd'hui, pour le gestionnaire  
224 d'infrastructure, il s'agit de préparer l'avenir, donc nous faisons des études de prévisions pour voir de quelle manière  
225 les trafics évolueront. Deux éléments sont extrêmement importants. En effet, la ligne va continuer à faire face à une  
226 croissance du trafic. Il était de 50 trains par jour à l'origine, il est de 250 trains par jour aujourd'hui et le trafic va  
227 continuer à croître. Pourquoi ? Parce que la croissance démographique et socioéconomique induit un besoin de  
228 déplacements, et le mode ferroviaire est une solution pour faire face à cette croissance au fil de l'eau. On a un  
229 corridor de territoires extrêmement dynamiques, ce qui entraîne un dynamisme plus important des régions  
230 concernées par cet axe-là, et donc une poursuite de la croissance. Néanmoins, contrairement aux années  
231 précédentes, la croissance se poursuit, mais à un rythme plus faible puisque le train est désormais concurrencé par  
232 des modes alternatifs comme le covoiturage. C'est la montée en puissance de ces nouvelles mobilités qui affecte la  
233 croissance du mode ferroviaire. Il suffit de lire la presse pour le comprendre. On en tient compte. C'est ce qui permet  
234 de dire que le trafic continuera à croître, mais de façon plus lente.

235 En revanche, il faut d'ores et déjà tenir compte d'un élément nouveau. La responsabilité du gestionnaire  
236 d'infrastructure est de préparer cette évolution avec la décision sur le 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire. Ce 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire  
237 est un ensemble de règlements et de directives en cours de préparation qui va parachever la politique européenne de  
238 transport ferroviaire pour ouvrir à la concurrence les transports nationaux de voyageurs. On sait que c'est annoncé  
239 pour 2020. Donc, nous avons fait des analyses prospectives. Aujourd'hui, on ne peut pas en être sûr, car l'on ne sait  
240 pas quel opérateur se positionnera sur ce marché, mais sur cet axe qui est le plus important en France et en Europe,  
241 on pense que deux grands marchés de déplacements sont porteurs et devraient attirer de nouvelles entreprises  
242 ferroviaires. Il s'agit du marché Paris – Lyon qui reste un marché puissant et dynamique, et du marché Paris –  
243 Marseille et Côte d'Azur qui est aussi très important et où le TGV est l'alternative à tous les autres modes de  
244 transport. On pense qu'à partir de 2020, des entreprises ferroviaires demanderont à circuler sur la ligne. Ceci est la  
245 prise en compte des futurs besoins.

246 L'autre élément est l'amélioration de la régularité. Il faut absolument l'améliorer puisqu'elle n'est pas satisfaisante  
247 aujourd'hui. Si vous utilisez les services TGV, vous devez vous en rendre compte. Un autre élément important est la  
248 prise en compte des effets des travaux de rénovation et de renouvellement des composantes de la ligne, ce qui est le

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

249 cœur de notre métier de gestionnaire d'infrastructure. C'est une ligne vieillissante puisqu'elle aura 40 ans en 2020 et  
250 45 ans en 2025. Elle est entretenue, mais à partir de 2025, il faudra changer beaucoup de composants pour la  
251 rajeunir et maintenir ses performances, mais des travaux aussi importants se traduisent par des ralentissements. En  
252 effet, on passe de la vitesse de 300 km/h à 120 km/h, donc l'on perd beaucoup de temps et cela empêche de faire  
253 passer les trains qu'on souhaite faire passer. C'est un vrai sujet, car lorsqu'on met des limitations de vitesse en place,  
254 elles peuvent durer de 3 à 7 mois, donc il faut s'y préparer. Cela nous permet de dire qu'on a besoin de moderniser  
255 pour répondre à l'ensemble de ces besoins.

256 Comment la moderniser ? Quelle est la réponse à l'ensemble de ces besoins ? C'est le déploiement d'une nouvelle  
257 signalisation qui s'appelle ERTMS (European Rail Traffic Management System) ; c'est un sigle européen. C'est un  
258 système standard, et toutes les lignes nouvelles disposent de ce système moderne. Lorsqu'on équipe le sol (la voie  
259 ferrée) et les rames de balises, celles du sol parlent avec celles des trains en temps réel, ce qui permet de mieux  
260 gérer l'espacement entre les trains. Avec ce système, on peut réduire à 3 minutes l'espacement entre les trains. On a  
261 donc le projet de déployer cette signalisation. Et, puisque c'est un système européen standardisé, cela permet aussi à  
262 n'importe quel train européen de circuler sur la ligne, ce qui répond à l'obligation européenne de rendre notre réseau  
263 européen. Donc, l'effet immédiat est la capacité, c'est-à-dire qu'au lieu d'avoir 13 sillons par heure, nous sommes  
264 passés à 14, puis à 15-16 de manière progressive puisque toutes les rames doivent être équipées et qu'elles ne le  
265 sont pas encore toutes. L'autre élément important est que ce système permettra aussi de ne pas réduire le débit,  
266 contrairement à la signalisation existante, et cela permettra en même temps d'avoir un système plus robuste, c'est-à-  
267 dire avec plus de régularité, et un système qui se rétablira plus rapidement lors d'incidents. C'est donc dans cet  
268 environnement technique et dans ce contexte de croissance des besoins qu'il faut apprécier l'insertion des sillons  
269 VFCEA.

270 Avant de vraiment venir aux sillons VFCEA, c'est-à-dire la façon d'insérer un TGV à partir du raccordement présenté  
271 par Laurent, je vais juste apporter quelques notions de base sur le ferroviaire. Une voie ferrée n'est pas une route.  
272 Une route, c'est mettre à disposition une infrastructure qui s'autorégule avec les véhicules. En ferroviaire, cela ne peut  
273 pas marcher comme cela. En effet, pour utiliser une voie ferrée, il faut un créneau qui s'appelle un sillon. Lorsqu'un  
274 train utilise une voie ferrée, il dispose d'un créneau d'utilisation ; cela existe aussi pour l'avion. Ce sillon, c'est son  
275 autorisation d'utiliser la voie ferrée. Le sillon n'est pas décidé au dernier moment, mais il est assigné à un train très en  
276 amont. D'ailleurs, un catalogue de sillons est disponible sur le site de SNCF Réseau. Il est proposé un an et demi  
277 avant. C'est un document public, puisque l'ouverture est déjà faite à la concurrence sur certaines voies ferrées, et  
278 l'entreprise doit savoir à quel moment elle utilise un créneau.

279 Pour parler d'insertion de trains sur une ligne, il faut comprendre que la ligne est empruntée par un certain nombre de  
280 trains qui ont tous un sillon. La succession de sillons est matérialisée par un graphique de circulation qui est un  
281 graphique espace-temps. Un train a un créneau pour utiliser une ligne et pour parcourir à une certaine vitesse une  
282 certaine distance dans un temps donné ; c'est mathématique. Le graphique espace-temps montre une ligne à grande  
283 vitesse et l'on peut voir que les lignes verticales sont peu inclinées, ce qui veut dire que les trains roulent vite et  
284 parcourent une grande distance en peu de temps. Sur les lignes TER, les lignes droites seraient beaucoup moins  
285 inclinées. Les lignes parallèles sur le graphique veulent dire que tous les trains circulent à la même vitesse, ce qui est  
286 le cas sur toutes les lignes à grande vitesse, et selon les sections à 300 km/h ou 270 km/h. L'espacement entre les  
287 sillons dépend de la performance du système de signalisation : si la signalisation est un peu ancienne, les  
288 espacements sont grands, mais avec la signalisation nouvelle comme l'ERTMS, les espacements se réduisent à 4,  
289 puis 3 minutes. C'est le principe du graphique de circulation. On verra ensuite comment se passe l'insertion appliquée  
290 à Paris – Lyon et à VFCEA. Deux exemples montrent ce qui peut se passer avec un arrêt.

- 291 - Lorsqu'un arrêt a lieu dans une gare sur une ligne, il va consommer de la capacité. Une ligne horizontale  
292 sur le graphique représente l'arrêt en gare pendant 2 minutes, puis il reprend de la vitesse pour se réinsérer  
293 dans la ligne empruntée par des trains qui ne s'arrêtent pas.
- 294 - L'autre exemple est l'insertion. C'est un peu la même chose. Le train arrive à une certaine vitesse qui  
295 dépend du raccordement et de ses caractéristiques. Le train va monter en vitesse pour arriver à la bonne  
296 vitesse et être parallèle aux autres. Pendant ce temps, on ne pourra pas faire passer d'autres trains.

297 Il y a donc une question de capacité, que ce soit pour un arrêt ou pour l'insertion à une bifurcation de raccordement  
298 comme cela existe aujourd'hui. Le raccordement de VFCEA serait analogue aux autres.

299 Appliqué à la ligne Paris – Lyon et à la situation actuelle, avant de parler de l'insertion VFCEA, comment cela se  
300 passe-t-il pour l'arrêt ? C'est le même principe. L'insertion ou l'arrêt consomme de la capacité. Le schéma montre sur  
301 la gauche la ligne avec les deux gares, Le Creusot-TGV et Mâcon-TGV étant les seules gares existantes entre Paris



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

302 et Lyon. Lorsqu'on est à l'heure de pointe, c'est le système le plus contraint où l'espacement entre les trains est le  
303 plus faible aujourd'hui. Demain, ce sera la même chose avec ERTMS, mais avec une grille plus dense. Pour appliquer  
304 cela et arrêter les trains à Mâcon ou au Creusot même si la cadence est élevée — on connaît l'exemple de Mâcon,  
305 mais c'est la même chose au Creusot — on voit l'exemple de train Paris – Annecy, à 16 h 45, qui s'arrête à Mâcon et  
306 a besoin de 2 minutes pour décélérer, rester 2 minutes en gare, puis prendre 2 minutes pour reprendre sa vitesse,  
307 donc 6 minutes pendant lesquelles l'on ne peut rien faire passer d'autre. Alors, on propose un sillon pour un Paris –  
308 Besançon qui sort à Pâilly (le train orange sur le schéma), donc avant, ceci afin que la voie soit libre pour l'autre train  
309 qui pourra s'insérer. C'est le principe adopté pour desservir Mâcon ou Montchanin à des heures où la circulation est  
310 très dense. Parce que cela consomme 6 minutes, on ne peut pas faire autrement aujourd'hui pour pouvoir garder  
311 4 minutes d'espacement avec le train suivant, et l'on ne peut pas réduire à moins de 4 minutes. Appliqué à l'insertion  
312 d'un sillon, c'est un peu la même chose. On se retrouve aussi avec une grille dense avec des intervalles de 4 minutes  
313 qui seront appelées à devenir 3, donc des intervalles moins espacés.

314 On doit aussi conditionner l'insertion du sillon à la sortie d'un train au nord pour que la voie soit dégagée et ainsi  
315 permettre au train VFCEA de rentrer sur la ligne et prendre sa vitesse de croisière, atteindre la même vitesse que les  
316 autres et avoir l'espacement de sécurité de 4, puis de 3 minutes. On est là dans le système le plus contraint, c'est à  
317 dire l'heure de pointe où la grille est la plus chargée. À l'heure creuse, l'espacement est plus grand, donc les  
318 insertions ou les arrêts sont souvent plus faciles.

319 On a fait une première analyse pour voir comment insérer VFCEA dans la grille future à 14 sillons, donc avec ERTMS  
320 et un espacement à 4 minutes, et la grille à plus long terme de 15-16 sillons, une fois qu'on aura tiré les pleines  
321 performances du système ERTMS. On en a déduit qu'on pourra insérer un sillon VFCEA dès lors que les rames  
322 VFCEA seront équipées du nouveau système de signalisation, ce qui est une condition. C'est donc faisable, mais  
323 sous réserves. Une autre réserve importante est le fait que les trains doivent être ordonnancés comme sur le schéma  
324 pour permettre l'insertion des sillons VFCEA. Cette imbrication est bien révélée par cette analyse. Il faut dire que le  
325 système actuel, même sans VFCEA, est déjà fragile à cause de la robustesse du système, donc sa régularité. Faire  
326 rentrer une bifurcation de plus, donc des sillons en plus comme les autres sillons qui rentrent par des raccordements,  
327 affectera un peu plus l'exploitation et la rendra plus fragile. Cela risque d'amplifier les retards d'un train sur l'autre et  
328 aura des répercussions d'un train sortant ou rentrant de la ligne sur les trains suivants ou encore un train VFCEA  
329 devra attendre son créneau de passage. S'il rate son créneau parce qu'il arrive en retard, il devra attendre l'autre  
330 créneau disponible pour rentrer sur la ligne ou l'on devra essayer de le faire rentrer au chausse-pied, mais il affectera  
331 les autres trains de la ligne. C'est ce qui ressort de l'analyse de la situation à 14 sillons avec un espacement à  
332 4 minutes. Lorsqu'on se projette dans la situation d'avenir, lorsque la ligne sera au maximum de sa capacité avec  
333 ERTMS et des trains espacés de 3 minutes, cela pose des problèmes de capacité sur cette grille très dense. En effet,  
334 compte tenu des temps d'accélération du sillon VFCEA pour rentrer sur la ligne et dégager la voie, ce ne sera pas  
335 suffisant par rapport à l'espacement entre les trains et perturbera considérablement la grille. C'est une première  
336 analyse qui montre les interactions entre les deux. Je vous remercie.

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

338 L'évaluation socioéconomique

339 Pour poursuivre la présentation, un point sur l'évaluation socioéconomique. Cette dernière a été analysée sur la base  
340 des deux hypothèses du contrat de plan Etat-Région. Je rappelle que le projet est inscrit au contrat de plan Etat-  
341 Région pour la période 2015-2020.

- 342 - La première hypothèse du CPER concerne l'électrification de la section entre Montchanin et Chagny, la  
343 réalisation du raccordement sur la LGV, la création de la halte TER et l'installation du GSM-R sur la totalité  
344 de la ligne. Les aménagements sont évalués à 342 millions d'euros pour permettre un certain nombre de  
345 fonctionnalités : passage de TGV Rhin – Rhône, déplacement du hub TER de Montchanin en gare du  
346 Creusot, desserte de la zone Coriolis, desserte de Chalon-sur-Saône et toutes les correspondances TGV-  
347 TER. La rentabilité socioéconomique est ressortie négative à hauteur de 230 millions d'euros.
- 348 - L'hypothèse 2 concerne l'électrification complète de la ligne et l'installation du GSM-R sur les  
349 160 kilomètres. Il n'y a pas de raccordement TGV ni de halte d'interconnexion, l'investissement a été évalué  
350 à 283 millions d'euros, donc il est un peu moindre que le précédent, et des fonctionnalités qui sont le  
351 transport de marchandises et le TER électrique sur toute la ligne. La rentabilité socioéconomique est  
352 ressortie positive à hauteur de 25 millions d'euros.



# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

353 Le travail a été fait sur la globalité du projet pour répondre à toutes les fonctionnalités voyageurs et fret. Le projet est  
354 estimé à 560 millions d'euros. La rentabilité ressortie est négative de -118 millions d'euros. Pour rappel, le budget  
355 VFCEA inscrit au CPER 2015-2020 est de 247,2 millions d'euros, ce qui correspond environ à 40 % des 560 millions.

### 356 Le calendrier

- 357 - Nous sommes sur la période du débat public.
- 358 - À l'issue du débat public, le maître d'ouvrage devra prendre une décision, soit poursuivre le projet, soit  
359 l'abandonner. J'ai bon espoir que celui-ci soit poursuivi, mais nous verrons. La décision devrait se faire à  
360 l'été 2017.
- 361 - Puis, certaines d'études devront être poursuivies, des études techniques de niveau AVP (avant-projet), des  
362 études environnementales pour préparer bon nombre de dossiers environnementaux de manière à ce que  
363 les enquêtes publiques, à la fois déclaration d'utilité publique et enquête environnementale, puissent se  
364 faire.
- 365 - À l'issue de ces enquêtes, il faudra obtenir un certain nombre d'autorisations, notamment la déclaration  
366 d'utilité publique puisqu'il y aura besoin de terrain supplémentaire, et toutes les autorisations administratives  
367 de manière à pouvoir démarrer les travaux. Tant que nous n'aurons pas toutes ces autorisations, nous ne  
368 pourrions pas les démarrer. Mais, avant, il y aura un travail pour préparer l'ordonnancement du chantier et  
369 tous les dossiers de consultation des entreprises. Après la décision du maître d'ouvrage, si le projet est  
370 poursuivi et suivant la teneur du projet retenu, la période variera de 3 à 5 ans avant de pouvoir démarrer  
371 ces travaux.

### 372 Lucie ANIZON, membre de la CPDP

373 Merci. Avez-vous une question sur la présentation ? Tout est enregistré, donc n'oubliez pas de vous présenter chaque  
374 fois au micro, puis nous continuerons les présentations pour ce soir.

### 375 Denis GAMARD, chef du service des infrastructures, Conseil régional de Bourgogne Franche-Comté

376 Denis GAMARD, chef du service des infrastructures au Conseil régional de Bourgogne Franche-Comté. Je souhaitais  
377 intervenir un peu avant le débat. La présentation est à peu près la même qu'à Lyon, ce qui est logique puisque c'est le  
378 même sujet. Tout ce qui est présenté est vrai, c'est indéniable, mais tout n'est pas présenté et ce volet du réseau à  
379 grande vitesse est un peu à charge. Je vais essayer de rapidement revenir sur quelques points que j'avais déjà  
380 exprimés à Lyon.

381 Concernant la deuxième partie de la présentation, celle de Monsieur ROBLES, sur la capacité générale de la ligne à  
382 grande vitesse, il faut insister sur un point. On a vu un schéma des TGV orange, ceux qui se détachent à Pasilly au  
383 nord de la ligne nouvelle et qui vont vers Dijon, Besançon, Mulhouse, Bâle, Zurich. Il y a de 15 à 20 TGV par jour et  
384 par sens, c'est plus de trains qu'il n'y a d'arrêts à Montchanin ou à Mâcon. Que cela veut-il dire ? Toute chose égale  
385 par ailleurs, quelle que soit la pression à venir sur de nouveaux entrants qui voudraient des sillons depuis Paris, cela  
386 veut dire qu'on a toujours quelques sillons libres au sud de Pasilly pour s'insérer sur la ligne nouvelle, puisqu'on en a  
387 dégagés ; ce sont les TGV orange vers le nord. La position claire du Conseil régional est que nos TGV ne viennent  
388 pas perturber la demande de sillons depuis Paris, puisqu'on vient s'insérer sur des TGV dégagés ; c'est un des  
389 intérêts du projet. Nos TGV ne consomment pas 6 minutes comme ceux qui s'arrêtent au Creusot ou à Mâcon, mais  
390 l'on vient s'insérer sur des voies à quai à 160 km/h sur la ligne en gare du Creusot, donc on consomme un sillon par  
391 rapport à un TGV qui passe tout droit à 300, mais l'on ne consomme pas les 6 minutes de décalage. Ceci pour dire  
392 qu'il y a des arguments pour se réserver quelques sillons au sud, puisque, de toute façon, il en arrive une quinzaine  
393 ou une vingtaine au nord ; je crois qu'il faut le préciser. Encore une fois, ce raisonnement est valable dans le sens de  
394 la pointe qui est un moment de grosse saturation, mais pas le reste de la journée. Pour ce qui est des 4 minutes et  
395 des 3 minutes, l'insertion au Creusot pouvant se faire à 160 et pas à 300, il faudra m'expliquer cela en détail, mais je  
396 ne suis pas totalement convaincu. C'était sur la deuxième phase de la présentation.

397 S'agissant de la première phase de la présentation, certains éléments sont ressortis d'une étude d'insertion, financée  
398 par la Région en 2014. Par rapport à ces sujets qui sont des sujets réels, on voulait s'assurer que la VFCEA avait  
399 vraiment un intérêt pour ce volet grande vitesse, sinon on l'aurait abandonné. Cette étude d'insertion de 2014 a  
400 montré que les TGV « Bolidés » ne gagneraient que 2 minutes si l'on faisait le projet VFCEA, et Monsieur  
401 MAZZUCHELLI l'a rappelé. Par contre, on ne rappelle pas que l'étude dit que pour les TGV « Caboteurs » l'on  
402 gagne 8 minutes : 4 minutes de temps de parcours en ligne et 4 minutes à réattribuer en arrêt intermédiaire puisqu'on  
403 ne peut pas gagner plus de 4 minutes en ligne parce qu'il faut partir à Lyon-Pardieu à l'heure impaire plus 8 ; on n'a

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



404 pas d'autre sillon possible. Mais, un gain de 8 minutes. Un gain de 8 minutes pour 300 millions d'euros, c'est tout à fait  
405 correct en termes de coût par rapport à la minute gagnée. C'est pour cela que, jusqu'à présent, et ce sera à voir au fur  
406 et à mesure du débat avec la Région Grand Est dans le dossier du TGV Rhin – Rhône au sens large, la Région  
407 Bourgogne Franche-Comté a admis l'abandon de la branche ouest et de la branche sud qui valent 3 milliards  
408 chacune. Cependant, on continue à soutenir un tronçon de ligne nouvelle entre Belfort et Mulhouse, le petit coin de  
409 Lutterbach, où l'on gagne 7 minutes pour 700 millions, mais pour tous les TGV, et le tronçon de la VFCEA qui, pour  
410 environ 300 millions, permet de gagner 8 minutes. C'est cohérent en termes de dépenses publiques et les deux  
411 projets sont complémentaires en termes d'insertion. Donc, un gain de 8 minutes, et je pense qu'il est important de le  
412 rappeler. Si l'étude était fautive, il faudrait nous rendre le financement de l'étude que nous avons réalisée en 2014  
413 parce qu'on l'a confiée à SNCF réseau. C'est une boutade, mais elle a été bien faite et nous sommes très confiants  
414 sur les résultats de cette étude.

415 Opposer les arrêts de Dijon, Chalon, Mâcon... ce n'est pas tout à fait équivalent. Pourquoi ? On ne peut pas dire que  
416 ce soit faux, car c'est vrai quand on se limite au tronçon Dijon – Lyon, mais l'on peut étendre la réflexion de manière  
417 plus globale. Les régions traversées ont financé le TGV Rhin – Rhône et par rapport à ce financement d'infrastructure,  
418 elles ont une desserte qui n'est pas toujours satisfaisante. Pour Dijon par exemple, qui est quand même la capitale et  
419 bientôt la métropole régionale, on a une amélioration très nette de nos relations avec Belfort et Mulhouse. Mais, Dijon  
420 – Strasbourg est très mauvais avec 2 allers-retours par jour. Ces 2 allers-retours directs ne servent pas vraiment,  
421 parce que c'est tellement faible que lorsqu'on a un train qui pourrait servir à l'aller, on n'a pas de TGV au retour, donc  
422 les gens continuent à prendre leur voiture. Si l'on veut changer à Mulhouse, on a plus de 40 minutes de temps  
423 d'échange, donc l'on perd le gain de temps de la ligne LGV. Or avec le projet VFCEA, on passe de 2 à 4 allers-retours  
424 Dijon – Strasbourg ; on a donc une desserte beaucoup plus performante. À l'inverse, Chalon continue d'être desservi  
425 par des TGV qui ne passent pas, puisqu'on a vu qu'on a 7 TGV et que seulement 3 TGV passeraient par la VFCEA  
426 dans la première phase du projet, donc on continue d'être desservi à d'autres heures de la journée. Pour Chalon, si  
427 l'on a une perte de TGV, on vient chercher la correspondance à Dijon où l'on attend 10 minutes et pas 40 minutes  
428 comme à Mulhouse. C'est en cela que la comparaison n'est pas tout à fait équivalente et c'est pour cela que la  
429 Région soutient clairement ce projet.

430 Enfin, dernier point. Le TGV Rhin – Rhône permet, avec la VFCEA, un temps de parcours de 3 h 36 toutes les  
431 2 heures avec des arrêts systématisés. Dans un premier temps, ce sera seulement 3 voies par jour, mais le jour où la  
432 partie nord du nœud lyonnais sera traitée, ce sera probablement toute la journée aux 2 heures. Il y a un vrai débat de  
433 fond dans le pays, qui est un débat actuel puisque le président de l'ARF (Association des Régions de France) a écrit à  
434 SNCF Mobilités et à SNCF Réseau pour dire que le réseau français serait plus optimal s'il était géré avec un  
435 cadencement. Le volet VFCEA du TGV Rhin – Rhône permet à terme un cadencement aux 2 heures. Aujourd'hui,  
436 tous les sillons du TGV Rhin – Rhône nord – sud sont des sillons empiriques, et c'est un vrai problème en termes de  
437 gestion du réseau. Ils doivent être tracés les uns après les autres et viennent perturber les cadencements du nœud  
438 lyonnais, du nœud dijonnais et de La Plaine d'Alsace.

439 Je pense qu'il faut donner tous ces éléments complémentaires pour expliquer qu'il y a quand même des aspects  
440 positifs. Avec cette présentation, on se demande pourquoi dépenser 300 millions pour ce volet-là quand on ne donne  
441 pas les aspects positifs de ce que cela permet.

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

443 Merci d'avoir donné votre point de vue en tant que représentant de la Région. Vous avez mentionné la RF ; pouvez-  
444 vous nous dire ce que c'est ?

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

446 C'est l'Association des Régions de France.

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

448 Merci. Je vais donner la parole à Madame BARTHE, membre de la CPDP. J'en profite pour vous dire que tous les  
449 autres membres de la CPDP sont là : Monsieur d'AUBREBY, Monsieur HOESTLANDT et Madame JEAN.

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

451 Bonsoir. Isabelle BARTHE, membre de la CPDP. J'avais initialement prévu de résumer rapidement ce qui s'est dit lors  
452 de la conférence-débat de Lyon dans la partie qui n'a pas été présentée ici. Il y avait deux intervenants pour le compte  
453 de notre Commission. L'un d'entre eux avait présenté une lecture critique de l'état des lieux de la politique de grande  
454 vitesse de LGV/TGV en France, c'est Florent LAROCHE qui est docteur en Sciences économiques et enseignant



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

455 chercheur à l'université Lyon 2. Dans un deuxième temps, nous avons également Alain SAUVANT qui est professeur  
456 d'Économie des transports à l'école nationale des ponts et chaussées, qui avait fait une analyse du calcul de la  
457 rentabilité socioéconomique du projet qui vous a été présenté tout à l'heure dans sa fonctionnalité voyageurs. Mais,  
458 compte tenu du temps qui a déjà été consacré aux présentations et compte tenu du fait que beaucoup d'entre vous  
459 étaient également présents à Lyon, je pense qu'on va s'en tenir à la présentation des étudiants. Ceux-ci ont fait travail  
460 très intéressant d'analyse critique du projet et ils vont tout de suite le présenter. Si des questions ont trait à ces deux  
461 interventions, on les prendra dans le cadre du débat. Je vous invite à vous reporter à ces contributions, qui sont en  
462 ligne sur le site Internet du débat, dans la rubrique *Archives du débat* ; c'était donc les présentations du 24 janvier à  
463 Lyon. Nous allons tout de suite passer la parole aux étudiants.

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

465 Je vous rappelle de vous présenter chaque fois que vous prenez la parole.

466 **Andréa PERRETTE, étudiante, master TMEC (Transport, Mobilité, Environnement, Climat)**

467 Bonjour à tous. Je me présente. Andréa PERRETTE, étudiante en master TMEC. A mes côtés, Hugo CASSANY,  
468 Nicholas BROOKE et Abdoulay NIANG, ainsi qu'Antonin AYME. Nous sommes tous issus de parcours variés et  
469 étudiants à l'université de Bourgogne à Dijon. Nous sommes dans une démarche de compréhension du projet VFCEA  
470 et nous allons donc vous présenter notre avis sur ce projet.

471 Pour commencer, d'un point de vue de géographe, nous voyons le projet en trois dimensions spatiales différentes. Le  
472 projet parle du territoire de Nevers – Chagny dans la région Bourgogne Franche-Comté. Il complète aussi un manque  
473 au centre de la France et s'étend au niveau européen, comme on peut le voir sur les cartes. Notre intention n'est pas  
474 de dire que le projet est viable ou non, d'ailleurs certaines divergences demeurent au sein de la promotion TMEC.  
475 Notre objectif est d'essayer d'apporter une contribution et une analyse multiscale de géographe susceptibles  
476 d'apporter une plus-value à ce projet.

477 Concernant notre démarche, nous avons choisi de vous présenter le projet en trois dimensions, car pour nous VFCEA  
478 est bien un projet d'aménagement, mais qui se décline en trois sous-projets. Nous allons vous présenter dans une  
479 première partie les trois sous-projets. Puis, dans une deuxième partie, nous parlerons de l'envers de ce projet qui est,  
480 pour nous, tout ce qui ne figure pas dans le dossier du maître d'ouvrage, ainsi que des points plus subjectifs sur l'avis  
481 du master TMEC. Enfin, nous terminerons par une conclusion.

482 **Antonin AYME, étudiant, master TMEC**

483 Nous allons commencer par l'électrification de Nevers – Chagny. Comme on peut le voir sur la carte, c'est le dernier  
484 chaînon manquant de la route de l'Atlantique. Il est donc nécessaire de le réaliser pour compléter cette route. On a  
485 peu d'avantages concrets pour le voyageur. On a déjà un matériel bimode qui marche sur la ligne. On aura des  
486 possibilités d'amélioration marginales, donc des vitesses. La traction électrique permet de meilleures capacités  
487 d'accélération. On s'est posé la question de savoir si l'électrification suffirait à améliorer le confort des voyageurs et si  
488 l'on n'aurait pas besoin d'autres éléments d'amélioration comme, par exemple, la régénération des voies. Cette  
489 électrification aurait surtout des avantages d'un point de vue environnemental comme on va le voir plus loin.

490 **Abdoulay NIANG, étudiant, master TMEC**

491 Pour vous parler de l'électrification et du problème environnemental, nous avons divisé en deux parties avec des  
492 points positifs et des points négatifs, pour finir par un questionnaire.

493 Pour ce qui concerne les points positifs, nous remarquons qu'avec l'électrification de cette ligne, il y aurait une  
494 diminution des gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique. Il y aurait aussi un report modal sur le ferroviaire  
495 permettant aux camions de reporter le fret sur le service fret.

496 Concernant les points négatifs, nous avons remarqué une dégradation du paysage naturel et de la biodiversité par le  
497 passage de proximité. Des pollutions pendant les travaux seraient aussi susceptibles d'être enregistrées, ainsi que  
498 des nuisances sonores qui peuvent perturber le cadre de vie des riverains.

499 Pour finir, on se posait une question qui n'était pas aussi définie dans le DMO (dossier du maître d'ouvrage), à savoir  
500 quel périmètre serait impacté par le projet. Un diagnostic environnemental réalisé au cours des études préliminaires  
501 en 2013 et en 2014 est aussi à mettre à jour pour pouvoir donner une idée de ce qui est susceptible d'impacter les  
502 riverains. À ce stade, pourquoi ne pas faire une ébauche cartographique ? En effet, en général, les gens veulent avoir  
503 des réponses à leurs questions. Qu'est-ce qui va nous impacter ? Dans quel cadre de vie ? À quel degré d'impact ?

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

504 **Nicholas BROOKE, étudiant, master TMEC**

505 Quand on parle de l'électrification, on parle aussi de la mise au gabarit. On s'est donc intéressé à l'axe Atlantique –  
506 Est en termes de mise au gabarit. On s'est rendu compte qu'en l'état actuel des choses, le pire segment n'est pas la  
507 section Nevers – Chagny, mais la suivante qui est Bourges – Saincaize, donc on s'interroge. Bien sûr, en mettant au  
508 gabarit Nevers – Chagny, on améliore la qualité du réseau, mais pour parler de traversante Atlantique – Est, il faudra  
509 faire de plus amples travaux sur ce segment Bourges – Saincaize qui est plus problématique que Nevers – Chagny.

510 **Abdoulay NIANG, étudiant, master TMEC**

511 Pour ce qui concerne le réseau GSM-R, bien que ce soit une avancée technologique qui serait mise en place pour ce  
512 projet, il faut aussi remarquer que ce réseau est déjà installé sur le territoire national (en rose sur la carte, et en rouge  
513 les maillons manquants pour compléter ce système de réseau sur le territoire). C'est une avancée technologique  
514 puisqu'elle améliore la communication pour le TER et pour le fret, ce qui entraîne moins de personnel au niveau des  
515 trains. L'équipement sera probablement installé à terme sur la ligne Nevers – Chagny indépendamment du projet  
516 VFCEA.

517 **Hugo CASSANY, étudiant, master TMEC**

518 Je vais vous parler de la partie concernant l'aménagement de la gare d'interconnexion TER-TGV en gare du Creusot-  
519 TGV. D'abord, il y a deux types de haltes qui n'ont pas vraiment les mêmes aptitudes : la gare de passage et la halte  
520 en impasse.

521 Le but de cette halte serait de réparer une erreur historique commise lors de la création de la gare du Creusot en  
522 1981. En effet, la voie Paris – Sud-Est et la voie TER sont séparées de moins d'un kilomètre. On reconnaît également  
523 un gain de temps pour les passagers qui souhaitent prendre les TGV grâce à l'optimisation des correspondances,  
524 puisque pour un passager prenant un TGV à Montchanin pour se rendre à Lyon, cela allègera son temps de parcours.  
525 Par contre, pour les voyageurs TER, cela sera une perte de temps. En effet, un passager prenant son train au  
526 Creusot et se rendant à Chalon-sur-Saône aura une certaine perte de temps, puisque le train va gagner un nouvel  
527 arrêt et qu'il faudra rebrousser chemin si c'est une halte en impasse pour repartir vers Chalon-sur-Saône. D'autre part,  
528 à long terme, si cette halte fonctionne bien, il existe un risque de dégradation et de perte de la gare de Montchanin.

529 **Nicholas BROOKE, étudiant, master TMEC**

530 Avec cette gare d'interconnexion, on s'intéresse également au temps de trajet qu'on pourrait gagner par rapport à la  
531 situation actuelle sur ce qu'on appelle le préacheminement TGV. Effectivement, on s'est rendu compte que celui-ci est  
532 surtout effectué par la route aujourd'hui et que les gains de temps sont assez minimes, voire inexistants pour les trois  
533 principaux pôles que sont Autun, Chalon et Paray-le-Monial pour le rabattement vers Le Creusot-TGV. Certes, on  
534 limite les ruptures de charge dans une certaine mesure, mais pour le critère gain de temps la gare d'interconnexion  
535 apporte finalement peu d'avancées.

536 **Hugo CASSANY, étudiant, master TMEC**

537 Je vais vous parler de l'aménagement du raccordement LGV Sud-Est à la ligne Nevers – Chagny aux abords du  
538 Creusot-TGV. Tout d'abord, je vais vous parler du raccordement long et du raccordement court. Selon les étudiants  
539 du master TMEC, le raccordement court est plus respectueux de l'environnement, contrairement au raccordement  
540 long qui est beaucoup plus intrusif et destructeur. L'avis du master TMEC serait de retenir le raccordement court.

541 Grâce à ce raccordement, on pourra limiter les ruptures de charge. On aura aussi une dégradation en termes de  
542 desserte pour certains territoires bourguignons, ceci avec la perte des arrêts de Mâcon et de Chalon-sur-Saône qui ne  
543 seront pas compensés par un arrêt au Creusot-TGV, ceci pour les trains partant de Strasbourg se rendant à Lyon. Il y  
544 a également une amplification de la polarisation de Dijon qui gagnera deux trains par jour. Et, l'effet de tunnel est  
545 accentué avec la ligne Strasbourg – Lyon.

546 **Antonin AYME, étudiant, master TMEC**

547 On voulait à nouveau montrer cet effet de polarisation de Dijon avec, comme on le voit sur le schéma extrait de la  
548 présentation de SNCF Réseau, les deux arrêts à Chalon et à Mâcon qui seront déportés sur Dijon. On aura donc une  
549 forte polarisation d'une ville déjà bien desservie au détriment de deux villes légèrement moins bien desservies. On se  
550 demande si ce gain de temps est utile à la région par rapport aux pertes qu'on a en termes de desserte à Mâcon et à  
551 Chalon.

552 **Nicholas BROOKE, étudiant, master TMEC**

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

553 On s'est intéressé au projet d'un point de vue exploitation et entreprises ferroviaires, que ce soit aujourd'hui SNCF  
554 Mobilités ou demain de nouveaux entrants, et à l'intérêt qu'aurait un exploitant à utiliser le raccordement à hauteur  
555 d'Ecuisses sur une liaison Dijon – Lyon. J'ai fait un petit calcul des péages selon les critères 2017 du DRR (Document  
556 de Référence du Réseau), et l'on se rend compte que c'est très cher pour un exploitant d'emprunter la LGV Paris –  
557 Sud-Est. Donc, dans quelle mesure les exploitants ferroviaires vont-ils finalement utiliser ce raccordement ? Ne vont-  
558 ils pas rester sur la ligne classique PLM pour leurs liaisons ?

559 **Hugo CASSANY, étudiant, master TMEC**

560 Je vais vous parler de l'envers du projet, c'est-à-dire les parties qu'on ne retrouve pas dans le DMO. À quelle échelle  
561 est-il vraiment rentable ? Est-ce une amélioration nord – sud ou est – ouest ? Par exemple, on remarque une  
562 amélioration nord – sud avec les Strasbourg – Dijon qui renforcent la ville de Dijon, alors que d'après le DMO le projet  
563 est surtout une amélioration est – ouest avec le passage de 15 trains de fret, mais au vu du trafic, serait-ce vraiment  
564 réalisable ?

565 On a également une vision différente sur le territoire fonctionnel et le territoire institutionnel. Beaucoup d'élus  
566 s'attachent au territoire institutionnel, mais la promo s'est dit qu'elle allait créer un territoire fonctionnel. Je vais vous  
567 décrire ce qu'est un territoire fonctionnel. Il est défini selon le comportement de la population, les intérêts de son  
568 économie et son accessibilité. Ce territoire fonctionnel peut changer à travers le temps, justement grâce au transport.  
569 Comme on peut le voir sur le schéma, nous avons centré le territoire fonctionnel sur Nevers, alors que le territoire de  
570 Bourgogne Franche-Comté est centré sur Dijon.

571 Pour quel territoire ? Je vais vous parler du désenclavement et de la place de Nevers. D'abord, la Nièvre, dont Nevers  
572 est la préfecture, semble beaucoup plus tournée vers Bourges et vers Clermont-Ferrand. Par exemple, pour aller de  
573 Nevers vers à Belfort, cela prend en moyenne 4 heures 20, à Besançon 3 heures 40 et à Dijon 2 heures 25, alors que  
574 cela prend seulement 1 heure 29 pour aller à Clermont-Ferrand et 35 minutes pour aller à Bourges. D'autre part, le  
575 trajet Dijon – Nevers en 2 heures joue un rôle important dans le désenclavement de Nevers.

576 Les étudiants du master TMEC se sont aussi posé les questions suivantes. Le projet est-il rentable ? Et, quelle est la  
577 rentabilité du coût/voyageur ?

578 Maintenant, nous allons nous poser une question qui nous semble assez légitime : quelles gares gagnent et quelles  
579 gares perdent ? Pour le positif, c'est Dijon qui est remonté avec deux trains gagnés par jour. A contrario, Mâcon et  
580 Chalon-sur-Saône en perdent deux. L'avenir à long terme de la gare de Montchanin s'est également posé si le projet  
581 fonctionnait.

582 Il y a aussi une opportunité pour le *hub* du Creusot-TGV. Un *hub* est une plateforme de correspondance et c'est le  
583 point central d'un réseau de transport. Il assure par sa concentration un maximum de correspondances. Les étudiants  
584 du master se sont demandé si le terme de *hub* dans le dossier du maître d'ouvrage est vraiment adapté à la situation.  
585 En effet, il semble un peu fort par rapport à ce qu'on peut observer sur le terrain. Par ailleurs, la zone Coriolis est un  
586 renfort pour le pôle d'échanges du Creusot. Elle a été créée en 1989 à la suite de la création de la gare du Creusot en  
587 1981. De tout temps, cet espace a été surévalué. Au départ, on parlait d'hôtels, de centre de congrès et de bureaux,  
588 mais le résultat est loin des attentes avec seulement une dizaine d'établissements présents sur le site. La zone  
589 Coriolis ouvre également un potentiel de trafic dû aux près de 200 emplois présents sur le site avec l'arrivée de Lidl  
590 qui pourrait y avoir une plateforme. On a pensé qu'il pourrait être intéressant de mettre en place une navette pour les  
591 travailleurs, mais c'est à relativiser au vu du nombre d'emplois présents sur le site.

592 **Andréa PERRETTE, étudiante, master TMEC**

593 Je vais vous parler du raccordement de Nantes. C'est un point qu'on a aussi souhaité soulever. C'est un  
594 raccordement qui pourrait permettre aux trains venant de Nantes de poursuivre leur route vers Lyon en empruntant la  
595 LGV Paris – Sud-Est, mais ce raccordement de Nantes dans le cadre d'un raccordement court avec la halte de  
596 passage. Par contre, son point négatif serait son coût de 20 millions d'euros de plus.

597 Concernant la régénération, nous avons trouvé que c'était un point important à relever. Elle permettrait d'améliorer le  
598 confort et la vitesse. À la suite de la déclaration du 10 février du maître d'ouvrage concernant la régénération, l'étude  
599 qui sera réalisée répondra peut-être à notre question, tel que : la régénération des voies sera-t-elle totale ou partielle ?  
600 Et, pour quel coût financier pour cette régénération ?

601 On a aussi fait un lien avec les échéances et le phasage qu'on a mis en lumière avec le financement.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- 602 - Notre première hypothèse pour le financement c'est l'électrification de la section entre Montchanin et  
603 Chagny, la création d'un raccordement, la création d'une halte d'interconnexion TER-TGV et l'équipement  
604 de la totalité de la ligne Nevers – Chagny en GSM-R. Ceci coûterait 342 millions d'euros, mais aurait une  
605 rentabilité négative.
- 606 - L'hypothèse n°2 serait la modernisation complète de la ligne vers Chagny avec l'électrification et la mise au  
607 gabarit des ouvrages, installation du GSM-R, sans raccordement et sans la halte. Ceci coûterait  
608 283 millions d'euros, mais ce projet aurait une rentabilité positive.
- 609 - On a soulevé une troisième hypothèse : la halte en impasse seule avec son raccordement à la ligne Nevers  
610 – Chagny, qui coûterait 79 millions d'euros et aurait une rentabilité négative.

611 Ces travaux seront-ils réalisables avant 2020 ? Concernant le financement, on a aussi soulevé une autre hypothèse  
612 sur la régénération qui pourrait accroître les gains de temps sur les trajets. Pour rappel, le budget total du  
613 CPER 2015-2020 est de 247,2 millions d'euros, donc le financement du projet serait inférieur au coût du projet. De ce  
614 fait, les travaux sont prévus avant 2020 par le CPER, mais le projet est prévu pour 2025, donc il y a un décalage. On  
615 a aussi un autre décalage pour le raccordement de Nantes parce qu'il est repoussé. Le master TMEC s'interroge donc  
616 sur quel aménagement serait réalisé en premier. Le master a étudié un phasage et propose de réaliser en premier la  
617 mise au gabarit avec l'électrification et la régénération des voies. Il propose ensuite de réaliser la mise en place d'un  
618 raccordement court ou long afin de faire passer les TGV sur la LGV Paris – Sud-Est, et il terminerait par la création de  
619 la gare d'interconnexion TER-TGV en gare du Creusot-TGV.

620 **Abdoulay NIANG, étudiant, master TMEC**

621 Pour conclure sur toute l'analyse, qui est basée sur une analyse multiscalaire, on remarque :

- 622 - Un fort contraste entre le bénéfice pour le territoire local, national et européen.
- 623 - Le projet a beaucoup de mal à trouver sa place au niveau local, car les entreprises locales préfèrent le trafic  
624 routier parce qu'il n'y a pas d'arrêt des trains de l'axe Rhin – Rhône au Creusot-TGV et parce que les temps  
625 de parcours TER sont allongés à cause d'un nouvel arrêt au niveau de la halte.
- 626 - Le projet vise à améliorer une aire de chalandise déjà importante au niveau du Creusot.
- 627 - Le projet permet d'améliorer les effets de réseau en le modernisant (l'électrification, le système GSM-R,  
628 etc.) et en lui faisant aussi acquérir une certaine pérennité dans le temps à une échelle nationale et  
629 européenne, ce qui est un des points positifs du projet.

630 Nous vous remercions pour votre attention. (*Applaudissement*).

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

632 Merci beaucoup. Je ne sais pas si l'équipe du maître d'ouvrage veut commencer à réagir sur les constats et les  
633 questions lancés par les étudiants.

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

635 Il y a beaucoup de constats et de questions. On peut déjà les remercier d'avoir pris le temps d'étudier le dossier de la  
636 VFCEA, notamment le dossier du maître d'ouvrage, parce que c'est un document important et riche en informations  
637 qui représente une centaine de pages. On peut aussi les remercier de leurs présences fréquentes aux différentes  
638 réunions publiques et aux ateliers thématiques. Il faut le souligner et j'en profite pour le faire ce soir. Vous soulevez  
639 beaucoup de questions dans votre présentation. Nous n'avons pas toutes les réponses à vos questions, mais l'on  
640 sent que vous avez bien construit la conclusion. Je n'ai pas à la commenter spécialement. Merci à vous.

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

642 Merci. On reviendra peut-être sur certaines questions qu'ils ont soulevées. Je vais lancer le débat avec la salle, si  
643 vous avez des questions ou des remarques. Je voulais signaler qu'on est sur un atelier thématique, mais si vous avez  
644 des questions qui ne touchent pas spécifiquement à l'impact du raccordement sur le trafic voyageurs TGV, on accepte  
645 toutes les questions. Y a-t-il des remarques ou des questions ?

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

647 Marc d'AUBREBY, de la CPDP. Je voulais juste revenir sur l'un des chiffres annoncés par Monsieur MAZZUCHELLI.  
648 Il a dit qu'il y aurait 50 000 voyageurs supplémentaires par an si l'on faisait le raccordement TGV. Or SNCF Mobilités

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

649 a parlé de 26 000 voyageurs supplémentaires par an. C'est le simple au double. Je sais que les logiques ne sont pas  
650 forcément les mêmes entre SNCF Mobilités et SNCF Réseau, mais pourriez-vous nous en dire un peu plus sur ces  
651 deux chiffres un peu contradictoires ?

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

653 On peut vous expliciter comment nous sommes parvenus à 50 000. Je vais passer la parole à Arnaud qui a travaillé  
654 sur l'étude de trafic.

655 **Arnaud CHI, bureau d'études Systra**

656 Arnaud CHI, Systra. À ce stade, pour l'étude de trafic, on utilise des modèles existants ou l'on met en place des  
657 modèles économétriques. On se met vraiment à la place de l'utilisateur et l'on regarde tous les trajets pouvant être  
658 améliorés par la VFCEA. Les 50 000 dont on parle, c'est le surplus de voyageurs lié à un effet de fréquence à Dijon,  
659 c'est-à-dire qu'on pourra y avoir plus de fréquences pour faire des trajets vers notamment Strasbourg, Lyon et le sud.  
660 Cela prend également en compte les pertes qu'on aura à Chalon et à Mâcon. Donc, sur les 50 000, on a environ  
661 70 000 personnes en plus (environ 60 000 personnes en plus à Dijon et environ 10 000 en moins sur Chalon et  
662 Mâcon). Pour estimer ce chiffre, on a utilisé le modèle de SNCF Réseau, qui est un modèle à l'échelle nationale.  
663 Celui-ci estime des trafics à une échelle département à département. À partir de ce modèle, on introduit ensuite des  
664 modifications d'offres élémentaires : on crée ou pas des arrêts, on introduit ou pas des gains de temps, et l'on aboutit  
665 à des variations de trafic.

666 Il est vrai que le chiffre auquel l'on aboutit en 2025 est différent de celui de la SNCF. On n'a sûrement pas les mêmes  
667 hypothèses, notamment de croissance. Ce sont des croissances de population qu'on prend au fil de l'eau et il faut être  
668 sûr d'avoir les mêmes. De même, on n'a pas forcément le même outil, donc il est normal qu'on aboutisse à des  
669 différences. Malgré tout, elles sont fortes en valeur relative, c'est-à-dire qu'on passe du simple au double.  
670 50 000 voyageurs, si vous divisez par 300 et par le nombre de TGV concernés, cela ne fait vraiment pas beaucoup ;  
671 cela fait 30 ou 40 voyageurs en plus à Dijon par train. Cela reste donc très faible en valeur absolue et ce n'est pas ce  
672 qui détermine une rentabilité plus ou moins forte. Ce n'est pas des niveaux de trafic qu'on peut voir sur d'autres  
673 projets pour lesquels l'on est sur des échelles d'un million ou de plusieurs centaines de milliers. Avec SNCF Réseau,  
674 on reste sur des chiffres très faibles et une rentabilité négative du point de vue du transporteur, il y a des surpéages  
675 qu'on a pris en compte. Que ce soit 26 000 ou 50 000, on a de toute façon un déficit d'exploitation ; pour cela, on est  
676 conforme. L'écart relatif est très important, mais cela ne change pas le message au final. On a le même message ; on  
677 a juste soit 20 à 30 voyageurs de plus à Dijon par train soit un peu moins.

678 **Yves ETIEVANT, SNCF Mobilités**

679 Yves ETIEVANT, SNCF Mobilités Bourgogne Franche-Comté. Je vais confirmer ce qui est dit. Le solde des 26 000  
680 annoncé lors de la réunion de Lyon, le 24, était le solde entre 37 000 voyageurs générés au départ de Dijon — qui  
681 sont très peu générés par le gain de temps de 4 à 8 minutes qui ne génèrent pas d'adduction sur ces longueurs-là,  
682 c'est donc dû à la fréquence supplémentaire à Dijon — et la perte de 11 000 voyageurs à Chalon et à Mâcon. On  
683 compare cela avec l'augmentation des péages mise en évidence par les rafraîchissants étudiants, ce qui était  
684 intéressant. On a donc une augmentation à ce jour de 4 millions des péages, pour un gain espéré d'un million de  
685 recettes. Même si l'on multiplie par deux le nombre de voyageurs, on sera à 2 millions de gains de recettes, ce qui est  
686 encore assez déficitaire pour un train en exploitation complètement ouvert à la concurrence à cette échéance. C'est  
687 donc aujourd'hui la question que cela pose à l'exploitant sur ce projet-là pour la partie raccordement.

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

689 Merci. Je voudrais ajouter qu'on peut faire le même constat lorsque le chiffre est de moitié, ce qui appelle des choix  
690 politiques, ce qui est aussi le but d'un débat. Je pense qu'il est important dans le débat, puisque deux données très  
691 différentes ont été affichées, qu'on sache quelles sont les hypothèses précises que vous avez retenues et celles que  
692 SNCF a retenues, afin qu'on puisse les présenter au public. Puis, on l'a aussi vu au travers la présentation des  
693 étudiants, cette fonctionnalité à des coûts particuliers et un niveau de rentabilité qu'on connaît. Je pense qu'il est donc  
694 important que cette question soit clarifiée une fois pour toutes, parce qu'elle appelle des choix qui devront être faits à  
695 la suite de ce débat.

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

697 Christine JEAN de la CPDP. Excusez-moi. Toujours pour être clair, à travers ce que vous avez dit et à partir de ce qui  
698 avait été dit à Lyon, je retiens que la différence d'hypothèses entre SNCF Mobilités et SNCF Réseau, c'est  
699 50 000 voyageurs de gare côté Réseau et 37 000 côtés Mobilités.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

700 **Yves ETIEVANT, SNCF Mobilités**

701 26 000 nets.

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

703 37 000 sur les gains. En revanche, vous retirez les pertes, alors que je n'ai pas vu indiquées les pertes du côté de  
704 SNCF Réseau. Est-ce la différence ?

705 **Arnaud CHI, bureau d'études Systra**

706 Non. Les 50 000 sont bien à comparer aux 26 000. Les pertes ne sont pas détaillées dans le rapport, mais elles sont  
707 bien prises en compte.

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

709 Monsieur GAMARD.

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

711 Denis GAMARD, du service des infrastructures de la Région. Merci aux étudiants pour leur travail. Cela nourrit le  
712 débat. Je vais prendre six points et je vais essayer d'être bref. Ce sont forcément des points polémiques, puisque  
713 ceux qui font consensus n'amènent pas de débat.

714 S'agissant de la mise au gabarit au-delà de Nevers, c'est un point réel. On a eu des échanges de courriers avec la  
715 Région Centre qui est favorable au projet VFCEA et qui s'est engagée à traiter les tunnels (il y en a un entre Bourges  
716 et Nevers et un autre à Montrichard entre Tours et Vierzon) en cas de besoin. Il faut poursuivre les études au niveau  
717 des gabarits, mais elle s'est engagée à les faire pour son propre compte sur son propre contrat de projet interrégions  
718 si le projet aboutit. Ce serait effectivement stupide d'avoir un gabarit côté Bourgogne et pas sur le reste. A priori, ce  
719 sera donc géré.

720 Vous indiquez que le GSM-R serait installé à terme. Je demande à voir. À ce jour, on n'a aucune garantie à ce sujet.  
721 Vous avez montré une carte où il est déjà là et où il est projet, et le tronçon Nevers – Dijon n'est pas dessus. Pour  
722 autant, qu'il soit sur la ligne nous intéresse vraiment, car c'est un des éléments clés pour le fret. C'est moins cher que  
723 l'électrification et c'est un des éléments déterminants.

724 Vous avez parlé de la dégradation de la gare de Montchanin-Ville, et je pense qu'il faut hiérarchiser les sujets. La gare  
725 de Montchanin-Ville serait probablement toujours desservie par les omnibus Montchanin – Paray-le-Monial puisque  
726 c'est des trains de desserte locale, et elle perdrait certainement les arrêts des Dijon – Nevers et des Dijon – Tours  
727 puisqu'il y a la problématique de gains de temps et ce n'est pas pour rajouter un arrêt. En fait, que se passe-t-il à  
728 Montchanin aujourd'hui ? L'immense majorité de la clientèle vient en car ou en voiture. La zone d'attractivité de la  
729 gare de Montchanin-Ville à pied, pour y avoir laissé ma voiture encore tout à l'heure, est très faible. Il n'y a pas  
730 d'habitation au nord et très peu à l'ouest et à l'est, juste une bande d'habitations longe la route qui va vers le centre-  
731 ville. On est très vite à une certaine distance de la gare, donc la plupart des gens se font déposer en voiture. J'ai  
732 attendu 20 minutes parce qu'on a fait du covoiturage avec les gens de la CUCM (Communauté urbaine Le Creusot-  
733 Montceau), et j'ai vu la pratique des gens. Je n'ai vu personne venir à pied, mais j'ai vu beaucoup de gens venir en  
734 car ou en voiture. Cette question est donc à relativiser.

735 S'agissant de la halte en impasse, vous avez soulevé ses inconvénients. Là, on est d'accord. Je crois que vous étiez  
736 présents au Creusot lorsque la CUCM a fait une présentation avec le bureau d'études qu'elle a retenu, et la Région a  
737 indiqué qu'elle était d'un avis identique. On souhaite approfondir les travaux sur une halte de passage parce que les  
738 7 minutes de rebroussement nous semblent rédhitoires et vont à l'encontre de la problématique du temps de  
739 parcours. Les surpéages, c'est un sujet de fond qu'on ne peut que partager avec l'exploitant et SNCF Réseau, mais  
740 nous avons une analyse un peu différente. Je ne sais pas si c'est toujours le cas, nous avons eu à l'époque des  
741 différentiels de péages par exemple pour les TGV qui contournent Paris pour faire de la province – province et les  
742 TGV qui sont terminus dans les gares centrales de Paris, parce que la puissance publique considérait qu'il fallait  
743 favoriser les TGV inter secteurs. Il est très clair que si l'on faisait aujourd'hui cet équipement à 300 millions, on n'aurait  
744 aucune garantie qu'un opérateur y passe. La problématique est réelle et le projet sous-entend de faire une  
745 différenciation des péages entre Le Creusot et Lyon, entre les TGV VFCEA et les autres. C'est une décision qui  
746 appartient à la puissance publique, et SNCF Réseau est sous la tutelle de l'État. Cela pose le problème suivant. Faut-  
747 il s'interdire de faire un investissement qu'on estime bon pour gagner 8 minutes, ceci uniquement pour des questions  
748 de péage, c'est-à-dire le conjoncturel et le structurel ? Si ce problème n'est pas résolu en amont, le projet perd de son  
749 sens.



# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

750 Un dernier point, mais non le plus petit, porte sur la régénération des voies. On attend pour bientôt une contribution de  
751 SNCF Réseau qui s'est engagée à la produire à la demande de la Commission du débat public, si j'ai bien lu les  
752 échanges de mails les plus récents. D'abord, il ne faut pas confondre le problème et la solution. Le problème est le  
753 temps de parcours qui est à relativiser. Nous estimons qu'on devrait pouvoir tendre vers un temps de parcours à  
754 2 heures 10 moyennant certains micros aménagements qui grignoteraient quelques minutes de-ci de-là, en sachant  
755 que le temps de parcours cible est de 2 heures 17. Actuellement, il est de 2 heures 22 parce qu'il y a des travaux.  
756 Descendre en dessous de 2 heures 10 avec l'infrastructure actuelle ne paraît pas possible. Pour faire Nevers – Dijon,  
757 on met environ une demi-heure de moins en train qu'en voiture, et il n'y a pas d'avions. Je dis cela en plaisantant,  
758 mais il y a eu deux vols hebdomadaires à un moment donné pour les gens qui réclamaient d'aller très vite à Dijon. Ça,  
759 c'est la situation générale. Tant qu'on a une demi-heure de temps de parcours de différence entre le train et la voiture,  
760 on peut penser que le train n'est pas si mauvais que cela. Ensuite, la problématique posée paraît légitime, mais  
761 comment la résoudre ? La régénération, et peut-être Monsieur MAZZUCHELLI complètera, est une des pistes  
762 envisagées, mais l'on n'a jamais dit que c'était la solution miracle à cette problématique, et nous n'y croyons pas trop.  
763 En effet, côté Région, on a de vrais problèmes de régénération dans des lignes moyennes. Je pense par exemple au  
764 Haut Jura où les infrastructures, et c'est un problème qui se pose partout en France, sont en très mauvais état. Si l'on  
765 ne met pas 800 euros du kilomètre, ces lignes meurent soi-disant. On a donc là un vrai problème de société à  
766 l'échelle du pays, et qui est encore plus accentué en Rhône-Alpes ou dans le Grand Est par exemple. On ne va pas  
767 nous demander aujourd'hui de régénérer les voies entre Nevers et Dijon alors que c'est globalement de la longue  
768 barre soudée, c'est presque partout de la traverse béton et c'est des voies où il y a eu des renouvellements de ballast  
769 il y a moins de 10 ans. Alors, je pense qu'il a effectivement besoin d'un zoom et que ce constat global de bon état  
770 nécessite peut-être ponctuellement un regard particulier. En effet, nous avons identifié plusieurs ponts devant être  
771 changés et il faut supprimer un passage à niveau si l'on veut prendre de la vitesse dans la zone de Mesvres, ce qui a  
772 été évoqué dans le débat public. Mais, on ne pense pas que cette ligne a besoin d'une régénération complète. On  
773 pense aussi que sa vitesse de plafond est déterminée par ses courbes et ses rampes parce qu'on traverse le  
774 Morvan ; ce n'est pas le mont Blanc, mais ce n'est pas la Beauce. Mécaniquement, on ne voit pas comment aller plus  
775 vite, à moins de faire des tronçons de ligne nouvelle. On avait fait une étude exploratoire avant l'étude actuelle, et elle  
776 a montré qu'on tombait sur des coûts de LGV, mais de ligne nouvelle, c'est à dire 30 millions pour gagner une minute.  
777 Et l'argent, on ne l'a pas.

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

779 Merci. Je vais laisser le maître d'ouvrage répondre à deux questions, notamment sur l'arrêt à Montchanin et son  
780 éventuelle suppression, et la question concernant la régénération.

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

782 SNCF Réseau n'a pas la main sur la politique d'arrêt. Je dis depuis le début du débat public lors de toutes les  
783 présentations, et c'est comme cela que le travail a été réalisé dans nos études de trafic, qu'on a gardé le même  
784 niveau de desserte, donc Montchanin est toujours desservi. Dans le travail socioéconomique réalisé par le bureau  
785 d'études, la gare de Montchanin est desservie. On n'a pas supprimé volontairement la desserte de Montchanin.

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

787 Donc, les trains entre Nevers et Chagny s'arrêteront toujours à Montchanin.

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

789 C'est comme cela que nous l'avons considéré et je ne sais pas comment les choses évolueront avec la politique  
790 d'arrêt en 2025, en 2030 ou pour l'ouverture du projet de réalisation de la VFCEA, mais nous n'avons rien changé  
791 dans notre analyse de trafic.

792 Concernant la régénération, il est vrai que depuis plusieurs semaines c'est un sujet soulevé au cours des différentes  
793 discussions. Vendredi dernier, le maître d'ouvrage a déclaré qu'une étude allait être réalisée très rapidement de  
794 manière à éclairer le public et tous ceux qui se sont interrogés ouvertement ou ceux qui ont interrogé la Commission  
795 du débat public pour avoir un éclairage sur cette question de la voie, l'état de la voie, ce qui serait faisable pour  
796 améliorer le temps de parcours ou pour revenir à des temps de parcours tels qu'ils fussent il y a quelques années  
797 puisqu'il y a des ralentissements physiques en ce moment. Le travail sera fait. On n'a pas beaucoup de temps pour ce  
798 faire puisque cela devra être rendu dans un mois, mais nous allons nous mettre dans la situation de pouvoir apporter  
799 des réponses. Pour cela, il faut regarder de près cette situation, l'état de la voie, dire ce que cette régénération  
800 apportera ou pas, et si l'on veut se rapprocher de 2 heures en temps de parcours, quels en seraient les leviers. Est-ce  
801 que ce sont des leviers d'horaires, des leviers sur une politique d'arrêt, sur la modification de tracé ? On va regarder

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

802 tout cela pour que le débat public soit éclairé sur cette question. Tant qu'on n'a pas fait les études, je ne peux pas en  
803 dire plus.

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

805 D'accord. Merci. Cette étude devrait normalement être présentée le 14 mars. Je crois que quelqu'un voulait prendre la  
806 parole.

807 **Élisa COUESNON, CUCM**

808 Oui. Élisa COUESNON, Communauté urbaine Le Creusot-Montceau. J'aimerais réagir sur la gare de Montchanin.  
809 Vous dites, Monsieur MAZZUCHELLI, que vous maintenez en l'état les arrêts à Montchanin, mais dans votre étude,  
810 vous précisez qu'il y a moins de 1 000 personnes en gare de Montchanin. C'est une question que je me pose depuis  
811 le début : pourquoi une diminution des usagers en gare de Montchanin étant donné l'analyse que j'ai et que Denis  
812 GAMARD a aussi ? Il s'agit de -1 000 personnes du fait d'un report possible en gare TGV. Comme les gens vont tous  
813 à Montchanin en voiture — et je suis aussi allée pendant 5 ans à la gare de Montchanin — qu'on aille à Montchanin-  
814 Ville ou à la gare TGV Coriolis, cela ne change pas grand-chose. C'était une petite question.

815 Je voulais réagir à l'intervention des étudiants sur la zone d'activité Coriolis et sur le fait que cette zone végète ou en  
816 tout cas n'a pas émergé depuis 40 ans. Je pense qu'il est important de rappeler ce qu'avait dit le président MARTI ou  
817 le vice-président Daniel MEUNIER ou Jean-Claude LAGRANGE lors de différentes réunions, à savoir que l'arrivée de  
818 la gare TGV a quand même permis deux choses pour le territoire communautaire. Elle a permis de retrouver les  
819 emplois sur le site industriel du Creusot, qui a subi une perte d'environ 20 000 emplois dans les années 80 entre le  
820 site industriel du Creusot et la fermeture des mines à Montceau-les-Mines. Il est important de dire que les pouvoirs  
821 publics et la communauté urbaine ont décidé pendant cette période d'investir les aménagements et d'investir ces deux  
822 villes-centres, Le Creusot et Montceau, pour retrouver tous les emplois perdus dans cette crise des années 80, et que  
823 l'objectif premier du territoire communautaire aujourd'hui est la zone Coriolis. Vous évoquiez 200 emplois sur la zone  
824 Coriolis et les emplois actuels. En effet, 250 emplois vont arriver avec Lidl et d'autres projets sont dans les circuits.  
825 C'est l'objectif de développement économique premier du territoire communautaire depuis ce mandat, parce que lors  
826 des mandats précédents c'était les zones d'intérêt régional du site industriel et du bassin minier qui étaient mises en  
827 avant dans les investissements communautaires soutenus par l'Europe. Je tenais juste à le rappeler, parce que c'est  
828 un choix politique qui a été fait de ne pas investir sur cette zone jusqu'à présent. Par contre, le choix politique  
829 aujourd'hui est de réinvestir cette zone, et la communauté urbaine investit en ce moment quelques millions d'euros,  
830 soutenue par l'Europe, sur cette zone et ses abords.

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

832 Merci. Pouvez-vous réagir sur les « moins 1 000 » ?

833 **Arnaud CHI, bureau d'études Systra**

834 Arnaud CHI, Systra. Je vais préciser les hypothèses que nous avons faites à Montchanin. Comme le disait Monsieur  
835 MAZZUCHELLI, on a maintenu les arrêts des Nevers – Dijon. Sur la question de l'hypothèse du maintien ou pas de  
836 l'arrêt, c'est une hypothèse d'entrée. L'hypothèse principale sur laquelle l'on s'était basé est qu'à l'horizon du projet  
837 VFCEA, l'impact sur les temps de parcours serait déterminé par plusieurs éléments (la voie serait améliorée, un autre  
838 matériel circulera). Ces éléments permettraient peut-être de gagner une ou deux minutes. Et, si l'on dessert la gare du  
839 Creusot, on a un petit détour avec une gare supplémentaire, et l'on perdrait quelques minutes. À ce stade des études,  
840 on sait que l'impact sur le temps de parcours sera assez faible soit à la hausse soit à la baisse. Le fait de maintenir ou  
841 non un arrêt à Montchanin, puisqu'on aura trois arrêts très proches (Le Creusot-Ville, Montchanin et Le Creusot-TGV),  
842 ce sera une décision de l'autorité organisatrice. À ce stade-là, nous avons décidé de ne pas prendre en compte de  
843 suppression d'arrêt à Montchanin et de maintenir des temps constants, ce qui nous paraissait être une hypothèse  
844 moyenne.

845 Par contre, s'agissant des arrêts entre Chalon et Montchanin, on a par en compte l'hypothèse que les dessertes de  
846 Chalon vers Montchanin s'arrêtaient au Creusot-TGV, d'où une perte très minime de personnes faisant le trajet entre  
847 Chalon et le territoire de Montceau qui est un pôle d'emplois. Ces gens qui avaient une desserte plus directe entre  
848 Chalon et Montchanin devront demain faire une correspondance au Creusot avec une desserte de plus, soit par une  
849 correspondance avec un autre train, mais vraisemblablement par un bus de la CUCM. Donc, 1 500, c'est assez faible.  
850 On a une modélisation qui permet de prendre en compte la perte de temps. Aujourd'hui, des gens font en train Chalon  
851 – Montchanin, donc ceux-là seront pénalisés.

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

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

853 Merci Arnaud. Je précise que toutes ces hypothèses ont été partagées en réunion avec l'ensemble des parties  
854 prenantes du projet de la VFCEA.

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

856 Juste une petite précision. Les -1 500 voyageurs sont des voyageurs venant de Chalon et souhaitant aller jusqu'à  
857 Montchanin en direct et qui ne le pourront plus. C'est cela ?

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

859 Ils le pourront, mais l'objectif est de déplacer le *hub* de Montchanin-Ville en gare du Creusot-TGV. Aujourd'hui les  
860 Chalon – Montchanin terminent leur course à Montchanin, les Paray – Montchanin également, et cette plateforme de  
861 correspondance va se déplacer, ce qui fait que les Paray termineront leur course en gare du Creusot et les Chalon en  
862 gare du Creusot. Donc, pour se rendre à Montchanin-Ville, il faudra attendre une correspondance Le Creusot-TGV –  
863 Paray, un train Dijon – Nevers ou le bus. Il y aura toujours moyen de s'y rendre, mais ce ne sera plus direct. C'est  
864 l'effet un peu négatif du déplacement du *hub*, d'où l'évaluation de 1 500 voyageurs en moins, mais c'est une  
865 évaluation prévisionnelle.

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

867 Merci. Deux membres de la CPDP souhaitaient prendre la parole. Pardon. Madame.

868 **Edith CALDERON, maire d'Ecuisses**

869 Edith CLADERON, maire d'Ecuisses. Je ne vois pas pourquoi l'on conserve la gare de Montchanin. On aurait deux  
870 gares à moins de 2 kilomètres. Vous venez de nous dire que tous les trains s'arrêteraient sur le *hub*, alors pourquoi  
871 conserver la partie voyageurs ? C'est une question. On est plutôt dans la tendance de fermeture de structures et là on  
872 en maintient deux à proximité. Rassurez-vous, je ne veux surtout pas la fermeture de la gare de Montchanin, mais  
873 cela m'interroge qu'on conserve ces deux structures proches.

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

875 Je vais prendre les deux remarques des membres de la CPDP.

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

877 Marc d'AUBREBY, de la CPDP. C'est sur un tout autre sujet. Je voudrais revenir sur ce qu'a dit le représentant de  
878 SNCF Mobilités. Si j'ai bien compris, il nous a indiqué que le surcoût au niveau des péages serait de l'ordre de  
879 4 millions d'euros par an, et que le lien en passager représenterait pour SNCF Mobilités 2 millions. Cela veut-il dire,  
880 côté SNCF Mobilités, en situation concurrentielle, si l'on fait le projet de raccordement, qu'il n'y aura en réalité aucun  
881 TGV envoyé par SNCF Mobilités, de la même façon qu'aujourd'hui, à ma connaissance, il n'y a aucun TGV sur le  
882 raccordement de Mâcon, malgré le fait qu'il permette de gagner quelques minutes, parce qu'il y a un surtout de  
883 péage, comme l'ont montré les étudiants ? Je voudrais en savoir plus sur ce sujet.

884 **Yves ETIEVANT, SNCF Mobilités**

885 Je vais vous renvoyer vers la présentation du 24 janvier à Lyon pour laquelle tout est détaillé dans le document. On y  
886 annonce un surplus de 26 000 voyageurs net, un chiffre d'affaires hors taxe d'environ 1 million d'euros en recettes,  
887 une augmentation de péages dans les hypothèses actuelles de 4 millions d'euros et d'autres charges supplémentaires  
888 pour 200 000 euros, donc un bilan net pour un transporteur dans les hypothèses actuelles de 3,6 millions ; c'est ce qui  
889 a été annoncé lors de la précédente réunion. Ce sont les hypothèses sur lesquelles l'on travaille. Cela a été confirmé  
890 par les étudiants, disant qu'une augmentation du coût de péage même pour un nouvel entrant serait de 220 %. On  
891 travaille sur ces hypothèses-là pour le moment. Le raccordement de Mâcon est utilisé régulièrement en opérationnel.

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

893 Je vous laisse réagit à la question de la maire.

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

895 Oui, je vais répondre à Madame la Maire. C'est une vraie remarque que vous faites, mais la position de la maîtrise  
896 d'ouvrage a été de dire que, dans nos études, on ne modifie pas les dessertes. C'est une position ; c'est une  
897 hypothèse ; et je crois que le débat est là pour faire émerger ces différentes questions et voir de quelle manière  
898 le projet pourra évaluer par rapport à ce qui ressortira des réunions publiques et de la position des uns et des autres.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

900 Dominique HOESTLANDT, de la CPDP. Je profite de la présence de SNCF Mobilités pour poser la question suivante.  
901 Il a été question, et Monsieur MAZZUCHELLI a donné des éléments de réponses, de faire une étude dans le mois  
902 qui suit sur la régénération de la ligne, ce qui sous-entend : peut-on faire Nevers – Dijon en 2 heures ? Avez-vous des  
903 chiffres du nombre de voyageurs que cela concerne ? Combine de gens font Dijon – Nevers et Nevers – Dijon par  
904 jour ? Si vous n'avez pas la réponse tout de suite, il sera important de l'avoir pour l'étude.

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

906 Je crois que nous avons des éléments. Karine, avons-nous une carte sur le trafic voyageurs ? On l'avait déjà projetée.  
907 De mémoire, je sais qu'environ 2,5 millions de voyageurs transitent sur le grand périmètre VFCEA. On avait aussi fait  
908 différentes sections avec le nombre de voyageurs. Je crois que ce sont des trafics 2015. On a du Nevers – Étang  
909 avec 450 000 voyageurs.

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

911 La question portait vraiment du point A au point B, et pas avec tous les points intermédiaires, de façon à savoir si  
912 effectivement beaucoup de personnes attendent beaucoup d'un passage à 2 heures ou 2 heures 10. C'est vraiment  
913 les gens qui partent de Nevers et non pas d'Imphy ou de Decize, et c'est les gens qui arrivent à Dijon et non pas à  
914 Chagny.

915 **Arnaud CHI, bureau d'études Systra**

916 Le maillon le plus faible est celui qui se situe entre Le Creusot et Chagny. Environ 300 000 personnes circulent sur ce  
917 maillon par an, en sachant que dans ce maillon-là, il y a aussi du Montchanin – Chalon. Donc, la plupart des gens qui  
918 ne font que Nevers – Dijon est sans doute beaucoup plus faible que les 300 000.

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

920 Merci. Y a-t-il des questions, notamment de la part des étudiants ? Des questions que vous auriez posées et qui n'ont  
921 pas trouvé de réponse ?

922 **Nicholas BROOKE, étudiant, master TMEC**

923 Nicholas BROOKE, master TMEC. Une petite précision par rapport au calcul de sillons présenté précédemment. On a  
924 évoqué l'histoire des coefficients. Là, on a pris une hypothèse plutôt optimiste avec un sillon normal entre 10 heures et  
925 16 heures et avec le coefficient diminutif, dit intersecteurs. On se demande si, avec ce nouveau raccordement, il y  
926 aurait une tarification spéciale comme cela existe sur le raccordement court de Montleu je crois, ou encore sur la  
927 ligne du Haut-Bugey, voire un nouveau coefficient dans le DRR (Document de Référence du Réseau).

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

929 On n'a pas la réponse aujourd'hui, mais il est certain qu'il faudra mettre à jour le DRR et prendre en compte ce nouvel  
930 aménagement. Quelle tarification sera appliquée ? Je ne le sais pas parce que c'est assez compliqué, et SNCF  
931 Réseau n'est pas seul à décider de la tarification.

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

933 Y a-t-il d'autres questions ?

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

935 Oui. Isabelle BARTHE, membre de la Commission. Je voulais revenir sur la question posée par Madame CALDERON  
936 sur la halte de Montchanin, parce que c'est une question qui a émergé après la réunion publique à Montchanin et qui  
937 est maintenant une question écrite posée sur le site Internet du débat. Je pense qu'on ne peut pas se contenter de  
938 dire : « Voilà l'état de la réflexion du maître d'ouvrage », alors que de l'autre côté, la Région, l'autorité organisatrice,  
939 annonce éventuellement une autre évolution. Il y a quand même un comité de pilotage et il me semble que cette  
940 question mérite une réponse claire et cohérente entre les différentes parties prenantes de ce comité de pilotage.

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

942 Denis GAMARD, de la Région. Le maître d'ouvrage a raison de dire que c'est l'autorité organisatrice qui fixe la  
943 desserte. C'est peut-être un peu provocateur, mais j'allais dire que la desserte n'est pas un sujet aujourd'hui. Ça l'est  
944 pour les gens qui posent la question.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

946 Excusez-moi, mais dans le cadre d'un débat public, vous ne pouvez pas dire que cela ne fait pas partie d'un sujet.  
947 C'est évidemment un des sujets du débat, et il va falloir le décortiquer de la manière aussi sincère que possible avec  
948 tous les bémols que vous pouvez y mettre.

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

950 Le vrai sujet est les gens qui viennent à pied à la gare de Montchanin. Ceux-là sont impactés par une éventuelle  
951 baisse ou suppression de desserte de Montchanin-Ville. On n'a pas de statistiques, mais dans la zone de chalandises  
952 à pied de Montchanin, il n'y a aucune activité à part les salariés de la gare, il n'y a même plus de boulangerie, il doit y  
953 avoir un commerce et le nombre d'habitants est très faible. Les gens viennent en voiture ou en car, alors aller à la  
954 gare qui est 5 kilomètres plus loin est un non-sujet pour eux. Par contre, le maître d'ouvrage a raison puisqu'on lui  
955 demande de travailler sur un sujet d'infrastructure et qu'il n'a pas de mandat pour dire quelle sera la desserte demain.  
956 Aujourd'hui, la Région n'est pas capable de dire quelle sera la desserte en 2025. La logique voudrait que les trains  
957 intervalles Dijon – Nevers, pour lesquels il y a une vraie problématique de temps de parcours, ne s'arrêtent plus qu'à la  
958 gare *hub* parce que s'arrêter tous les kilomètres et demi n'a pas de sens. Pour continuer à maintenir une desserte fine  
959 du territoire, la logique voudrait que les omnibus Montchanin – Paray continuent de s'arrêter, ce qui continue quand  
960 même à donner une desserte à cette petite gare de quartier. Mais, à l'échelle du projet, c'est marginal. On peut se  
961 poser quand on est en dehors. Il est intéressant de passer deux heures aux pieds de la gare Montchanin-Ville et vous  
962 verrez que ce n'est pas une gare où l'on va à pied.

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

964 La question a été posée par quelqu'un et il faut une réponse claire à ce sujet.

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

966 Le maître d'ouvrage ne peut pas la donner parce qu'il n'est pas l'autorité organisatrice des transports.

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

968 Mais vous l'êtes.

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

970 Je vous fais une réponse au conditionnel, car ce n'est pas moi qui décide. De toute façon, ce n'est pas décidé, mais la  
971 logique voudrait que ce soit ça, puisque arrêter des trains intervalles tous les kilomètres et demi n'a pas de sens et  
972 comme l'on peut considérer que cette gare est une gare de maillage, continuer d'arrêter les bus de Paray-le-Monial  
973 aurait un sens. Tout cela est au conditionnel. Vous comprendrez qu'il n'y a pas de décision prise.

974 **Edith CALDERON, maire d'Ecuisses**

975 Edith CALDERON, maire d'Ecuisses. Je sais que la question a été posée parce que j'en ai discuté avec les élus de  
976 Montchanin. Par contre, j'entends bien que les trains qui viennent de Paray méritent toujours de s'arrêter en gare de  
977 Montchanin-Ville, mais que font les voyageurs ? Descendent-ils à Montchanin ou reprennent-ils un train pour aller sur  
978 une autre destination ? Je pense que c'est plutôt cela, pour l'avoir fréquenté il y a quelques années quand mes  
979 enfants étaient en âge d'utiliser le train pour leur scolarité. L'arrêt à Montchanin sert bien souvent de connexion.

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

981 Denis GAMARD. Effectivement, Montchanin est un *hub* même aujourd'hui sans le TGV. On a les trains omnibus qui  
982 arrivent de Chalon 10 minutes avant l'heure zéro ; on a les trains de Paray-le-Monial qui arrivent 10 minutes avant  
983 l'heure zéro ; les trains Dijon – Nevers se croisent à l'heure zéro ; puis, à H + 10, le train omnibus repartent vers  
984 Chalon et vers Paray. Cela fait que les gens descendent à Montchanin en venant de Chalon, par exemple, pour aller  
985 soit à Nevers, soit au Creusot, soit à Montceau. Tous ces flux, qui sont peut-être 90 % ou 95 % des montées et  
986 descentes à la gare de Montchanin, sont reportés 1,5 kilomètre plus loin parce que le *hub* est en gare TGV avec en  
987 plus des fonctionnalités d'échange TER-TGV qui n'existent pas aujourd'hui.

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

989 Monsieur MAZZUCHELLI, voulez-vous réagir à cette question ?

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

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

991 Je peux simplement redire qu'on n'a rien modifié. Les dessertes ont été maintenues, et il n'y a pas eu de modification  
992 faite par elle maître d'ouvrage parce qu'il n'a pas à le faire. Comme l'a dit Monsieur GAMARD, on n'avait pas à  
993 prendre la décision de modifier quoi que ce soit, d'autant plus que c'était une hypothèse qu'on avait partagée. Puis,  
994 quelle sera la desserte dans 10 ans ? Peut-être le débat public fera-t-il émerger des évolutions à prendre en compte.

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

996 Y a-t-il d'autres remarques sur cette question ou sur d'autres questions ?

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

998 Une remarque pour la Région. Vous avez dit que ce n'est pas le sujet de ce soir, mais cela montre néanmoins que les  
999 gens attendent une réponse. Ce que vous avez dit ce soir constitue un élément de réponse intéressant pour les  
1000 personnes qui ont légitimement posé la question. Savoir que vous considérez cette question comme étant marginale  
1001 par rapport au projet leur donne une idée de la place de cet arrêt pour la Région. Cela peut leur donner des éléments  
1002 pour mieux comprendre, donc je vous invite vraiment, même si cela ne vous semble pas directement avoir un lien  
1003 avec le sujet traité ce soir, à ne pas hésiter à répéter ce que vous venez de nous dire sur le site Internet. On s'adresse  
1004 au maître d'ouvrage pour avoir les réponses, mais si l'on se rend compte que la Région peut fournir des éléments, on  
1005 vous sollicitera pour donner des éléments importants pour les riverains.

1006 **Lucie ANIZON, membre de la CPDP**

1007 Merci. Y a-t-il d'autres questions ? Des demandes de précision ?

1008 **Henri GRENARD, Mâcon**

1009 Bonjour. Je suis Mâconnais. Monsieur GRENARD. Quelles seront les compensations concernant la suppression  
1010 d'arrêt de Chalon et de Mâcon ? J'ai compris que faire passer le TGV de Strasbourg – Lyon était compliqué compte  
1011 tenu des espacements et des coûts de location. Est-ce que les espacements de la ligne PLM sont vraiment le  
1012 problème majeur pour cette suppression ou pas ? Est-ce uniquement l'arrivée à Lyon qui pose problème ? N'ayant  
1013 pas suivi les débats précédents, peut-être ai-je manqué des informations ?

1014 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1015 Sur la ligne Paris – Lyon – Marseille circulent actuellement environ une centaine de trains voyageurs par jour et une  
1016 cinquantaine de trains de marchandises. Cela vous donne une idée du trafic. Cela fait donc environ 150 trains par jour  
1017 par rapport à la ligne à grande vitesse où c'est lors de certaines journées à l'heure de pointe environ 250 trains par  
1018 jour dans les deux sens. Cela vous donne une équivalence. Le fait d'enlever 3 trains sur PLM libèrera 3 sillons sur cet  
1019 axe ferroviaire. Pour autant, je ne crois pas qu'on en a tenu compte ou qu'on a considéré d'emblée qu'on allait  
1020 réinjecter du trafic, mais Arnaud pourra le confirmer.

1021 S'agissant de l'insertion, comme l'a expliqué Didier ROBLES, on veut démontrer par cette explication que ce n'est pas  
1022 si simple, même quand on fait des études horaires, d'insérer de nouveaux TGV sur une ligne déjà bien remplie. En  
1023 effet, il y a des contraintes horaires et le moindre décalage pègre les circulations suivantes. Pour faire rentrer un train  
1024 au Creusot, il faut qu'un espace se soit libéré auparavant, et cet espace-temps est libéré parce que des trains Paris –  
1025 Besançon, Paris – Mulhouse ou Paris – la Suisse sortent en amont, à Pacy, pour se rendre sur Dijon. Voilà les  
1026 éléments d'explication.

1027 Vous posez la question de la compensation de la perte de ces trains sur Mâcon ou Chalon, mais je n'ai pas de  
1028 réponse à apporter à cette question. D'ici 2025, quelles seront les dessertes de Chalon et de Mâcon par PLM ? Je ne  
1029 sais pas. Peut-être Yves peut-il apporter un éclairage, mais je ne peux pas vous en dire plus ce soir, Monsieur.

1030 **Lucie ANIZON, membre de la CPDP**

1031 D'habitude, par exemple en cas de suppression d'arrêt, y a-t-il des compensations d'une façon ou d'une autre ?

1032 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1033 Je ne sais pas. Je vais passer le micro à Mobilités.

1034 **Yves ETIEVANT, SNCF Mobilités**

1035 En l'occurrence, si les TGV ne desservent plus Chalon et Mâcon, il faudra se tourner vers le Conseil Régional pour  
1036 voir s'ils mettront en place des correspondances pour se rabattre sur les gares, c'est-à-dire à Dijon.

# Débat public

## Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC  
VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- 1037 **Lucie ANIZON, membre de la CPDP**
- 1038 Monsieur avait une question.
- 1039 **Jean-Paul LUARD, maire des Bizots et conseiller communautaire**
- 1040 Jean-Paul LUARD, maire et conseiller communautaire. Concernant la question de la gare de Montchanin-Ville, je  
1041 pense que c'est une question politique sur l'objectif. Je pense qu'un élu communautaire régional, Monsieur  
1042 LAGRANGE, pourrait apporter les réponses au niveau de la Région. C'était le sujet que je voulais aborder pour  
1043 donner une réponse plus précise.
- 1044 **Lucie ANIZON, membre de la CPDP**
- 1045 Qui est Monsieur LAGRANGE ?
- 1046 **Jean-Paul LUARD, maire des Bizots et conseiller communautaire**
- 1047 Jean-Claude LAGRANGE est conseiller régional, conseiller communautaire et vice-président de la Région.
- 1048 **Lucie ANIZON, membre de la CPDP**
- 1049 Merci. Avons-nous répondu à toutes les questions ? Si oui, nous allons clore la réunion. Merci à tous. Merci beaucoup  
1050 aux étudiants pour leur travail éclairant. Bonne soirée.