



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

Projet de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)

DÉBAT PUBLIC

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE CLÔTURE
Le Creusot, le 14 mars 2017, 19 h25 à 23 h30

En tribune

Commission particulière du débat public :

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

Maîtrise d'ouvrage :

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

Invités :

David MARTI, président communauté urbaine Le Creusot Montceau (CUCM) et maire du Creusot
Michel NEUGNOT, 1^{er} vice-président Finances, ressources humaines, transports, déplacements, intermodalités, région Bourgogne – Franche-Comté
Eric PIERRAT, secrétaire général aux affaires régionales, région Bourgogne – Franche-Comté
Gilbert PAYET, préfet de Saône-et-Loire



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

(Début de la réunion à 19h25)

Réunion publique de clôture

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

2 Bonsoir à toutes et à tous, toutes les autorités présentes dans la salle, tous les citoyens et citoyennes qui se sont
3 déplacés pour participer à cette dernière réunion du débat public qui concerne la Voie Ferrée Centre Europe
4 Atlantique (VFCEA). Je pense que je connais désormais la plupart des personnes dans la salle, mais je me présente
5 quand même. Je suis Ilaria CASILLO, la présidente de cette Commission Particulière du Débat Public (CPDP) qui a
6 animé cette procédure autour du projet de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique. Ce soir, avec moi, il y a tous les
7 membres de cette Commission. Ils vont se présenter et intervenir tout à l'heure.

8 Le déroulement de la réunion de ce soir sera un peu particulier. Ceux qui ont participé à ce débat le savent, on a, en
9 général, une présentation de la part du maître d'ouvrage qui explique le projet, ce en quoi il consiste, ses
10 caractéristiques et ses impacts, puis l'on a un moment d'échanges avec la salle. Mais, comme l'on a fait plus de
11 40 réunions publiques et rencontres avec un public très divers, ce soir, on va revivre ensemble tout ce qu'on s'est dit
12 pendant ce débat public, les enjeux qui ont émergé, les alternatives et les interrogations qui sont revenues le plus
13 souvent, les points favorables à ce projet, etc. Le maître d'ouvrage aura l'occasion de reprendre certains éléments
14 des enjeux les plus importants et réagir. On aura aussi plusieurs prises de parole de la part de Région et de l'État,
15 pour apporter, on l'espère, les réponses aux questions qui ont émergé au long de ce débat.

16 Je vais présenter rapidement la manière dont la soirée va se dérouler, mais je souhaiterais d'abord passer la parole
17 pour un mot d'accueil au maire, David MARTI, qu'on remercie pour son accueil, ce soir, dans cette salle. Il pourra
18 ensuite se prononcer dans le cadre de l'échange de ce soir.

19 **David MARTI, président de la Communauté urbaine Le Creusot Monceau (CUCM) et maire du Creusot**

20 Merci. Un mot d'accueil très rapide, rassurez-vous, Madame la Présidente.

21 Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs les élus, je vous salue collectivement, vous êtes très nombreux,

22 Madame la Présidente et les membres de la Commission,

23 Je salue également le directeur de la SNCF, Monsieur AMOURA, Monsieur MAZZUCHELLI et d'autres personnes
24 sans doute, peut-être, qui représentent la SNCF,

25 Mesdames et Messieurs qui êtes en grade et fonction, de manière collective,

26 Mesdames et Messieurs,

27 Quelques mots simplement pour vous dire toute la joie que j'ai au nom de la Ville et de la communauté urbaine à vous
28 accueillir ici pour ce débat de clôture. Je rappelle que le débat introductif avait eu lieu également ici, au Creusot — ce
29 n'était pas sur le même site, mais à Condorcet, pas loin d'ici — et qu'il était logique que ce débat se termine ici.

30 Je tiens à saluer le travail fait par Madame la Présidente et son équipe tout au long de ces 40 réunions, me semble-t-
31 il, des réunions qui ont été faites sur plusieurs territoires, ce qui ne simplifie pas forcément les choses, mais qui
32 permet en tout cas à chacun de s'exprimer. La présence nombreuse de vous toutes et de vous tous ici démontre bien
33 que ce débat et que ce sujet sur la VFCEA est un sujet qui a plus qu'intéressé, je dirais « passionné ». Pour avoir
34 assisté à quelques-unes de ces réunions, j'ai trouvé que les échanges étaient riches. Il nous a permis, aux uns et aux
35 autres, dans un premier temps d'aborder le sujet de la VFCEA dans sa globalité, présenté par la SNCF qui est le
36 maître d'ouvrage de la VFCEA, mais aussi dans des débats qui ont été menés de manière juste et impartiale par la
37 Commission et sa présidente. Il a permis aussi, au-delà de l'aborder sur sa globalité, d'apporter des éléments
38 nouveaux dans le débat, d'apporter des alternatives qui sont toutes intéressantes et qui ont des arguments à faire
39 valoir en fonction de leurs caractéristiques.

40 D'ailleurs, les cahiers qui ont été faits, qui sont quelque part des contributions apportées au débat et écrites par les
41 uns et par les autres, démontrent bien aussi toute la pertinence de cet exercice. La Communauté urbaine, comme
42 d'autres, a apporté des éléments, voire même une alternative dans ce que peut être ce projet défendu aujourd'hui par

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

43 d'autres agglomérations : le Grand Chalons, le Grand Dijon notamment, puis d'autres ; nous aurons l'occasion d'y
44 revenir.

45 En tout cas, je ne serais pas plus long, simplement pour dire que nous sommes là sur un projet stratégique pour nos
46 territoires, globalement, et il faut le mesurer. Je pense que, encore une fois, notre présence nombreuse démontre bien
47 que nous l'avons pleinement mesuré et que nous nous engageons sur un projet qui aura forcément des
48 conséquences pour les années à venir au sein de nos territoires, mais qui aura aussi des conséquences pour le
49 maître d'ouvrage, SNCF, bien entendu.

50 Vous souhaiter une bonne soirée, une bonne dernière réunion, puis vous remercier à nouveau, Madame la
51 Présidente.

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

53 Merci beaucoup. Donc, rentrons rapidement dans le vif du sujet. Je vous ai dit que ce soir il y aura une articulation un
54 peu particulière. D'abord, il y aura une prise de parole de la part de Commission particulière, ce qui est très rare, car,
55 en général, nous présentons juste le cadre du débat et nous essayons de nous taire lors de la réunion. Mais, ce soir,
56 on va parler un peu plus, parce qu'on va rendre compte de ce qui s'est dit autour des grands questionnements de ce
57 projet. Chaque membre ayant pris en charge une thématique en rendra compte très rapidement. On n'a que deux
58 slides par personne, donc on ne sera pas très long. Puis, on aura un petit moment d'échanges avec la salle. Donc, au
59 long de cette soirée, on aura des présentations, puis des moments d'échanges, puis des présentations et des
60 moments d'échanges.

61 À la suite de la prise de parole de la Commission, nous accueillerons les étudiants du master Economie et Transports
62 de l'université de Dijon qui apporteront un regard sur la manière dont ce débat s'est déroulé, une prise de parole qui
63 ne durera pas plus de 15 minutes. On aura aussi des questions de la part de la salle.

64 Pourquoi est-ce que je souligne les temps de prise de parole ? Parce qu'on a plusieurs sujets très importants à
65 aborder, donc je pense que ce sera une soirée très dense. Nous aimerions que ces sujets soient décortiqués et que
66 tout le monde puisse débattre et prendre la parole.

67 Après la prise de parole des étudiants, le maître d'ouvrage réagira et présentera l'expertise complémentaire qu'il a
68 menée sous l'égide de la CPDP sur la question de la régénération. Tout à l'heure, on vous expliquera en quoi cette
69 question a consisté. Il y aura un échange avec la salle pour voir votre réaction par rapport à l'expertise présentée.
70 Ensuite, il abordera aussi la question de l'alternative d'aménagement de halte d'interconnexion proposée par la
71 CUCM (Communauté Urbaine Le Creusot - Montceau). Puis, là encore, à la suite de cette présentation, on aura des
72 moments d'échanges.

73 On aura aussi l'intervention de Monsieur NEUGNOT, vice-président du Conseil régional, qui apportera des éclairages
74 sur un certain nombre d'éléments, notamment financiers, qui ont été pointés au long de ce débat. Puis, les prises de
75 parole s'enchaîneront jusqu'à la fin de cette soirée.

76 On va démarrer. Je passe la parole à Lucie ANIZON qui démarrera la présentation de la Commission. N'oubliez, pas,
77 les membres, de vous présenter aussi, même si les autres désormais vous connaissent.

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

79 Merci. Bonsoir. Lucie ANIZON, membre de cette Commission Particulière du Débat Public. Je vais rapidement vous
80 présenter de quelle manière s'est déroulé le débat public, le nombre de réunions, les différents dispositifs utilisés, etc.
81 D'abord, en quelques chiffres :

- 82 - 2 000 personnes touchées pendant ces trois mois ;
- 83 - 130 heures de débat ;
- 84 - 15 lieux d'échanges, à la fois Nevers, Le Creusot, Montchanin, Luzy, Paris, Lyon, Dijon, Beaune...
- 85 - On a également été assez actifs sur les réseaux sociaux avec 902 posts (Facebook, Twitter, LinkedIn),
86 89 commentaires, 55 avis publiés, 56 questions en ligne, 24 cahiers d'acteurs ; et l'on a publié un journal du
87 débat que vous devez pouvoir trouver à l'accueil.
- 88 - Nous vous avons accueillis pendant ces trois mois dans une Maison du débat qui était ici, au Creusot.

89 Voilà comment s'est déroulé le débat de manière quantitative.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

90 Plus qualitativement, on a essayé d'adapter le dispositif à ce débat. On a eu un projet présenté par la SNCF et qui
91 touchait des sujets très complexes, à la fois les enjeux sur le fret, par exemple, et des enjeux d'impacts
92 environnementaux qui sont assez compliqués, et tout cela touchant en général un périmètre géographique très large :
93 150 kilomètres de ligne, avec des enjeux à l'échelle nationale, européenne, locale et régionale. Ceci explique les
94 différents formats qu'on a utilisés : ceux assez classiques comme des réunions publiques ou des conférences-débat ;
95 des formats plus restreints pour approfondir les thématiques complexes dont je vous ai parlé ; une visite de terrain
96 pour bien appréhender tous les enjeux en matière paysagère ; 9 ateliers thématiques sur le fret, le transport
97 voyageurs à l'échelle nationale, les impacts environnementaux de la modernisation de la ligne, etc.

98 On a également souhaité aller vers les participants, puisqu'on s'est dit que dans un débat public sur une voie ferrée,
99 quoi de mieux que d'aller vers les usagers et d'aller dans les trains ? On a donc fait des débats itinérants, des débats
100 mobiles. On est allé dans les gares et dans les mairies pour permettre à ceux qui ne pouvaient pas se déplacer en
101 soirée dans les réunions comme celle-ci de s'exprimer aussi, d'avoir de l'information et de poser des questions.

102 Enfin, on a utilisé des dispositifs en ligne pour ceux qui ne pouvaient pas ou ne souhaitaient pas se déplacer, avec
103 une cartographie interactive. Il nous a semblé important de permettre une géolocalisation du projet en permettant aux
104 citoyens et aux participants de pointer certains endroits sur lesquels ils avaient des questions, des remarques, des
105 propositions à faire. On a évidemment un site Internet dédié avec tous les documents que vous pourrez y retrouver
106 pendant les prochains mois. Puis, comme je l'ai dit tout à l'heure, une forte présence sur les réseaux sociaux.

107 On a également utilisé les médias, avec 125 retombées presse en tout, me semble-t-il, à la fois locales, régionales et
108 nationales. Vous avez là une petite infographie qui vous permet de voir les retombées de presse écrite. Et l'on a
109 évidemment utilisé aussi d'autres moyens de communication (radio, télé) avec à la fois des médias spécialisés et non
110 spécialisés nationaux (France 3, France Bleu, etc.).

111 Merci beaucoup. Je passe la parole à Marc.

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

113 Marc d'AUBREBY. Indépendamment du caractère relativement consensuel du projet, un certain nombre
114 d'interrogations ont quand même pu naître. Parmi ces interrogations, il y en a eu une relativement forte des gens du
115 Nivernais, qui se sentent parfois dans une situation de périphérie de la région Bourgogne et qui ont beaucoup insisté
116 sur le caractère, pour eux, stratégique des conditions de relation par train entre Nevers et Dijon. Cela a été dès les
117 premières réunions ; cela avait eu lieu ici à la réunion d'ouverture du Creusot, mais aussi dans les réunions à Nevers :
118 une attente très forte sur la problématique des améliorations des conditions de trajet entre Nevers et Dijon.

119 Le premier constat qu'ils ont été amenés à faire est que les temps de parcours avaient tendance à se dégrader pour
120 des raisons diverses. Ils ont peut-être fait une découverte au cours de ce débat, celle que la régénération de la ligne,
121 c'est-à-dire les grosses réparations, sur la partie entre Montchanin et Nevers ne pouvait pas être assurée par SNCF
122 Réseau, parce que les circulations ne dégagent pas de montants financiers tels que l'opérateur, SNCF Réseau,
123 était à même de faire. De grosses réparations qui, de ce fait, relèvent des collectivités locales. Cela a été, pour un
124 certain nombre de gens, une découverte. Ce qui a évidemment émergé a été fortement la notion d'une relation
125 Nevers – Dijon en 2 heures qui, à côté de l'association qui s'est constituée propre à cette notion de Nevers – Dijon en
126 2 heures, relève plutôt d'une demande d'amélioration relativement forte des conditions de la liaison.

127 Donc, des améliorations à étudier, et SNCF Réseau et la Région se sont mis d'accord pour mettre au point une étude
128 spécifique sur cette liaison, dont le cahier des charges a été mis au point sous l'égide de la Commission Particulière
129 du Débat Public, notamment de sa présidente et de moi-même puisqu'on était tous deux dans cette réunion qui a eu
130 lieu à Montchanin. C'est un cahier des charges sur lequel un accord est intervenu entre les différentes parties
131 prenantes, donc SNCF Réseau, la Région, le Conseil général de la Nièvre, la Ville et l'Agglomération de Nevers, la
132 DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) représentant l'État et
133 l'association *Nevers – Dijon en 2 heures*. Je n'en dirais pas beaucoup plus, puisqu'en réalité cette étude vous sera
134 présentée tout à l'heure par SNCF Réseau, qui fera le point sur les possibilités d'amélioration, les recherches qui
135 pouvaient être faites en la matière. Je ne cacherais pas que la Région elle-même, hier, à Nevers, a indiqué qu'elle
136 était aussi soucieuse d'assurer une meilleure desserte de Nevers – Dijon. Je le dis d'autant plus qu'un bon nombre de
137 gens du Nivernais ne peuvent pas être au Creusot aujourd'hui, parce qu'ils sont en train de recevoir la présidente de
138 la Région à Nevers. C'est la raison pour laquelle il me paraissait important d'en rendre un peu plus compte que ce que
139 j'avais pu faire à Nevers.

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



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

141 Merci beaucoup, Marc. Moi, je vais vous résumer ce qui s'est dit autour de trois éléments de ce projet. D'abord, la
142 halte d'interconnexion, dont je rappelle que c'est l'aménagement qui sert à interconnecter les TER (Train Express
143 Régional) et les TGV (Train à Grande Vitesse) pour permettre aux voyageurs de TER de descendre à la gare,
144 changer de quai et prendre un TGV. Je vais ensuite aborder la question du raccordement qui a plutôt une
145 fonctionnalité voyageurs grande vitesse qui vise à faire en sorte que les TGV provenant de Strasbourg puissent se
146 raccorder à la ligne LGV (Ligne à Grande Vitesse) Paris – Lyon. Ensuite, je dirai deux mots sur la question des coûts
147 et des financements, mais ce sera largement détaillé par la suite par d'autres intervenants.

148 La gare d'interconnexion, voilà comment elle a été présentée par le maître d'ouvrage. Quant à son aménagement, le
149 maître d'ouvrage avait deux hypothèses :

- 150 - La halte de passage, avec un coût de 279 millions d'euros. Pour être réalisée, elle nécessitait aussi la mise
151 en place du raccordement, d'où souvent l'ambiguïté pendant le débat sur cette superposition entre
152 l'interconnexion et le raccordement. Mais, cette solution prévoit nécessairement la mise en place du
153 raccordement, elle a une rentabilité négative. Elle est signalée comme la solution ayant l'impact
154 environnemental le moins élevé parmi les hypothèses signalées par le maître d'ouvrage.
- 155 - La deuxième solution proposée par la maîtrise d'ouvrage est celle d'une halte en impasse, qui coûte
156 79 millions d'euros, qui a une rentabilité négative et qui séparerait la fonction TER de la fonction
157 d'interconnexion avec le TGV (il y a une faute dans la *slide*).

158 Quelles sont les interrogations ? Je veux parler des interrogations autour de la fonctionnalité, disons de l'objectif, et
159 des interrogations autour des solutions de l'aménagement, c'est-à-dire si l'on est d'accord avec le principe et
160 comment l'on va le mettre en place ; cela aussi a suscité des interrogations. Quant à la fonctionnalité, pas mal de
161 participants ont pointé la question du manque de clarté sur les TER concernés par cette connexion, le fait qu'il fallait
162 faire un travail sur les horaires et les cadencements, et que cet aménagement, cette fonctionnalité, visait à déplacer le
163 *hub* de Montchanin. Donc, *quid* de la gare de Montchanin à long terme, même si, à plusieurs reprises, le maître
164 d'ouvrage a assuré que la fermeture de la gare de Montchanin n'était pas à l'agenda ? Une autre question revenue
165 souvent portait sur l'articulation avec l'accessibilité de cette gare, les variantes prises en compte, et la question aussi
166 du personnel en gare, s'il y en avait ou pas.

167 Mais, il y a aussi des éléments de satisfaction, parce qu'il faut dire que la halte d'interconnexion, l'aménagement et la
168 fonctionnalité, est, entre guillemets, la plus consensuelle, car, sur le fond, c'est celle qui a été le moins remise en
169 question par rapport à d'autres éléments du projet. Parmi les éléments de satisfaction, il y avait l'amélioration des
170 interconnexions, un impact escompté sur la zone Coriolis qui vise à se développer de plus en plus et, de manière
171 générale, une amélioration du trafic à l'échelle régionale.

172 Les solutions d'aménagement ont aussi fait l'objet de retours de la part des participants. La solution de la gare de
173 passage, qui nécessite la réalisation d'un raccordement, a posé des questions environnementales qui seront
174 soulevées et détaillées tout à l'heure par Madame BARTHE et Madame JEAN. Un autre élément est le manque de
175 prise en compte et d'études sur d'autres types de variantes. Par exemple, des participants ont dit : « Pourquoi n'avez-
176 vous pas pris en compte le fait de réaliser la gare exactement là où les deux lignes se croisent ? » Le maître
177 d'ouvrage a aussi donné des réponses, notamment le fait qu'il avait identifié deux solutions et que c'est sur ces
178 solutions-là qu'il s'était concentré. Mais, grâce au débat aussi, une autre variante d'aménagement a pu être discutée,
179 c'est une variante qui était déjà à la connaissance de SNCF, celle proposée par la CUCM qui a questionné la
180 rentabilité des deux variantes proposées par le maître d'ouvrage et aussi les performabilités des solutions proposées
181 par SNCF Réseau. Donc, ils ont proposé un projet, et nous avons organisé une réunion exclusivement pour faire en
182 sorte que la CUCM puisse présenter son alternative et que le maître d'ouvrage puisse réagir. Le maître d'ouvrage, et
183 c'est normal, a pris un peu de temps. Ce soir, il va présenter les choses qu'il a à dire sur cette alternative. Il faut dire
184 que l'alternative de la CUCM, même si elle présente des avantages, présente aussi des bémols, puisqu'elle n'a pas
185 fait l'objet d'une étude d'impact environnemental et sur le milieu, donc c'est quelque chose qui manque et qui a été
186 pointé aussi par certains participants qui se basent sur des hypothèses différentes. Sur cela, le maître d'ouvrage
187 réagira tout à l'heure. Voilà pour ce qui concerne la halte d'interconnexion.

188 Maintenant, on peut parler du raccordement à la ligne TGV Lyon – Paris. Je vous ai expliqué tout à l'heure la
189 fonctionnalité et ce que vise ce raccordement. Là aussi, on a des questionnements qui ont souvent été repris par les
190 participants. En effet, plusieurs d'entre eux ont considéré cet aménagement trop coûteux par rapport à sa rentabilité,
191 qu'il y avait un manque de clarté sur les données relatives au trafic de voyageurs parce que plusieurs acteurs ont
192 indiqué à un moment du débat des chiffres un peu différents. Le fait que ce TGV venant de Strasbourg ne s'arrêterait
193 pas au Creusot a aussi été pointé comme une faiblesse de cette fonctionnalité, avec un impact sur la desserte, non



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

194 plus desserte partielle de Mâcon et de Chalon-sur-Saône, ainsi que le fait qu'elle ne permettrait pas un gain de temps
195 consistant, et le fait qu'être sous l'égide d'un financement européen semble pour l'instant incertain. Mais, il y a aussi
196 des personnes qui se sont prononcées en faveur, qui regardent cette fonctionnalité avec intérêt et satisfaction parce
197 qu'elle renforcerait la desserte de Dijon dans le cadre de l'émergence d'une capitale régionale d'une région unifiée et
198 parce qu'elle remplace la réalisation de la branche Sud du Rhin – Rhône.

199 La dernière chose dont je vais rendre compte est la question des coûts et des financements. J'ai mis là un résumé
200 préparé par le maître d'ouvrage :

- 201 - Le coût du projet est estimé à 560 millions d'euros,
- 202 - Avec 247 millions d'euros inscrits au CPER (Contrat de Plan Etat-Région) 2015-2020, dont environ
203 120 millions identifiés, mais tout à l'heure, on aura des éclaircissements sur cet aspect-là, avec une
204 hypothèse d'un financement européen.
- 205 - Une rentabilité générale du projet négative.
- 206 - Deux hypothèses, prévues dans le CPER, de phasage.
- 207 - Il faut dire que le phasage a prévu aussi des aménagements et des fonctionnalités ; je parle bien des
208 aménagements et des fonctionnalités, non pas de phasage financier. Le phasage a fait l'objet du débat
209 plusieurs fois tout au long de nos rencontres.

210 Quelles interrogations majeures ont émergé par rapport aux coûts et au montage financier ? Le fait qu'il y a un
211 manque de rentabilité positive globale du projet ; le fait qu'il a peu de clarté sur la totalité des financeurs et leur apport.
212 Qui apporte quoi ? Le montage financier apparaît donc encore flou. Il y a des incertitudes sur les financements
213 européens. Qu'est-ce qui est éligible ou pas au financement européen ? Est-ce le fret ? Le raccordement ? Un budget
214 qui paraît très réduit par rapport aux coûts d'une première phase. Quelle sera l'hypothèse retenue ? Et, un rapport
215 coût/rentabilité de trafic considéré comme peu avantageux par rapport à certaines fonctionnalités. Voilà ce qui est
216 ressorti, mais je tiens quand même à souligner que ce qu'on fait ce soir est un exercice de synthèse, donc il n'est pas
217 exhaustif. Nous nous sommes forcément concentrés sur les aspects qui ont le plus posé le débat, mais cela ne
218 signifie pas que ce sont les seules questions qui ont émergé ni que c'est la totalité des questions. Je rappelle que
219 nous allons rédiger un compte-rendu dans lequel nous serons plus précis et exhaustifs. L'exercice que nous faisons
220 ce soir a ses limites dans le fait que, pour résumer, on simplifie un certain nombre de choses. Je pense que c'est une
221 précision utile à rappeler.

222 Je m'arrête là et je passe la parole à Dominique HOESTLANDT sur la question du fret.

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

224 La question du fret est intéressante. Personne n'est contre. Quand on lit les cahiers d'acteurs, et vous en avez un
225 certain nombre à la porte, vous verrez qu'il y en a huit ou neuf qui disent : « Oui. On est pour le fret ». Le fait est que
226 prendre une telle position n'est pas complètement innocent dans le débat. Pourquoi ? La première chose, qui a servi
227 d'argument à des gens qui ont dit qu'il fallait commencer par traiter toute la ligne, était de dire : « C'est un projet très
228 ancien. D'ailleurs, il s'appelle Centre Europe Atlantique. » Ce qui est vrai, et quand on parle de Centre Europe
229 Atlantique, on pense au fret.

230 Deuxièmement, c'est une liaison entre deux corridors ferroviaires européens, et là aussi c'est assez important. En
231 effet, ces deux corridors européens pourraient gagner à être reliés entre eux par une liaison électrifiée et, de ce fait,
232 devenir éligibles à des financements européens, donc intéressants.

233 Troisièmement, et cela a aussi été très vite remarqué dans les débats, il y a une valeur actualisée nette positive.
234 Quand Ilaria disait que la totalité du projet est négative de - 118, de mémoire, là, + 25. Là-dessus, une partie du débat
235 s'est progressivement arrêtée à un chiffre assez intéressant : 15 trains par jour. D'ailleurs, dans le projet, l'hypothèse
236 qui permet de calculer les 25 millions positifs, c'est de dire qu'il y aura 15 trains de fret dans les deux sens (15 au
237 total) par jour, au lieu de 3 par jour sur la section Montchanin – Chagny ou de 3 par semaine sur la section Nevers –
238 Montchanin. Donc, on voit bien que c'est un chiffre qui est à considérer, mais sous un double aspect. Le premier
239 aspect est que s'il y en a 15, cela peut justifier d'une augmentation de trafic et de report modal, ce qui est assez
240 important, et donc cela fait la valeur de ce projet. Et, je ne vais pas en parler, mais je vous le signale, un certain
241 nombre de riverains dit que si l'on passe de 3 à 15, ce n'est quand même pas la même chose. Ce n'est pas moi qui
242 vais traiter des nuisances et des remarques qui ont été faites dans plusieurs débats, deux en tout cas, sur ce que
243 provoque une augmentation d'un trafic fret, et je peux tout de suite passer à la suite, car elles en parleront.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

244 Sur le fond du problème, il faut reconnaître que le sujet « fret » est un sujet difficile parce que très technique ; on l'a
245 bien vu dans un certain nombre de réunions. C'était des ateliers thématiques, mais quand même... C'était d'anciens
246 cheminots qui avaient des remarques très pertinentes, mais forcément très techniques, et l'on ne savait plus très bien.
247 Ce qu'on peut retenir est :

248 La notion de charge à l'essieu est importante. Ceci étant dit, déjà maintenant, la ligne VFCEA, avec 22,5 tonnes à
249 l'essieu, il n'y aura a priori pas de problème.

250 Longueur et charge des trains : des gens ont dit : « L'avenir, au niveau européen, est d'avoir des trains de plus en
251 plus longs ». Pourra-t-on le faire ? Pas forcément, mais c'est à voir.

252 Les gabarits, et plusieurs opérateurs ferroviaires ont dit que le gabarit est au moins important que l'électrification. Il y a
253 la mise au gabarit d'un tunnel qui est juste après Le Creusot ; il y a des ponts à relever ; il y a un certain nombre de
254 passages à niveau à traiter, ce qui d'ailleurs, et certains l'ont remarqué, provoque une certaine incertitude dans le
255 chiffrage du projet, mais a été pris en compte par le maître d'ouvrage.

256 Le ferroutage. Il y a eu des questions sur les contraintes de pentes, d'absence de variantes. Certains avaient
257 dit : « Êtes-vous sûrs que les trains qui veulent par exemple aller du port de Nantes à Lyon doivent passer par
258 Montchanin ? » La réponse est : « Oui. Ils ne peuvent pas passer par Paray-le-Monial. Là, il y a des contraintes. » Et
259 c'est là qu'on retrouve les considérations techniques, il n'y a pas ce choix-là. Pourra-t-on faire du ferroutage ? En l'état
260 actuel du projet, la réponse du maître d'ouvrage est : « Non. C'est encore un gabarit un peu spécial. » Ceci étant dit,
261 et c'était une opinion assez générale, et pourquoi, dans le fond, le public dit : « Pourquoi, si vous faites des trains de
262 fret, serait-ce mieux ? » C'est pour avoir moins de camions sur les routes. C'est aussi simple que cela. Cela peut avoir
263 un impact européen et cela peut aussi bien avoir un impact local qui est adopté par tout le monde.

264 Je passe la parole à Isabelle.

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

266 Merci. Isabelle BARTHE. Avec Christine JEAN, on va faire une présentation à deux voix sur les impacts du projet à la
267 fois sur le cadre de vie et sur l'environnement. Pour ma part, je vais me concentrer sur les impacts sur le cadre de vie,
268 ceci dans deux thématiques, celle de l'électrification, mise au gabarit, GSM-R (Global System for Mobile
269 communications – Railways), et par ailleurs la thématique du raccordement et de la halte d'interconnexion.

270 Ce qu'on peut dire pour contrebalancer l'impression de consensus du projet qui a été largement exprimée par les
271 collectivités et par les associations de défense des usagers, c'est que des craintes ont été émises de manière
272 récurrente tout au long de ce débat sur les impacts de ce projet sur le cadre de vie. Il s'agit des impacts dans le cadre
273 de l'électrification, ceci avec des thématiques récurrentes : la pollution visuelle liée à l'installation de la caténaire ; le
274 bruit lié à l'augmentation du fret est revenu de manière très forte ; les vibrations et la détérioration des dessertes au
275 droit des passages à niveau dans certains cas. Donc, je vais passer relativement rapidement, mais l'on peut quand
276 même noter que ces craintes ont été surtout fortement exprimées dans la partie Est du projet, la partie Ouest, et
277 notamment le Nivernais, étant plutôt en attente de ce projet par rapport à des questions d'aménagement du territoire
278 et de desserte du territoire. Sur ces questions-là, on peut remarquer que, dans certaines communes traversées par la
279 VFCEA, des zones habitées sont très proches de la voie. Dans son cahier d'acteurs, la commune d'Écuisses cite des
280 habitations situées à moins de 6 mètres de la voie existante. On voit donc que des craintes ont émergé de manière
281 très forte tout au long du parcours.

282 Les questions sur la santé et les ondes électromagnétiques, les nuisances en phase de chantier et les risques de
283 dépréciation patrimoniale ont été moins fortement évoqués, mais notamment sur le risque de dépréciation
284 patrimoniale, il y a des craintes fortes ; je pense à l'atelier à Torcy où cela a été vraiment une question très importante.

285 Sur des questions précises et ponctuelles, des précisions sur les temps d'attente aux passages à niveau ont été
286 demandées au maître d'ouvrage, notamment lors de l'atelier qui a eu lieu à Beaune. Une précision nous sera donc
287 présentée tout à l'heure par le maître d'ouvrage.

288 Je vais maintenant parler de la question des impacts sur le cadre de vie dans les diverses hypothèses de
289 raccordement. C'est pratiquement les mêmes thématiques que celles évoquées dans le cadre de l'électrification, avec
290 en plus la question des emprises foncières sur les propriétés privées et le morcellement du territoire, notamment
291 signalée par la mairie d'Écuisses dans son cahier d'acteurs. La mairie d'Écuisses évoque un risque de morcellement
292 du territoire notamment dans le cadre d'une hypothèse de raccordement court. Notons quand même que ces
293 thématiques ont surtout été très amplifiées par rapport à celles déjà évoquées dans le cadre de l'électrification. Donc,
294 on a eu une visite de terrain qui a rassemblé plus de 100 personnes, un atelier a suivi et ces thématiques y ont été

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

295 fortement évoquées. Également la question des remblais et de leur impact visuel, notamment pour le cas de deux
296 propriétés, l'une au lieu dit Les Morins et l'autre au lieu dit La Sapinette ; c'est la question du remblai dans le cadre
297 d'une hypothèse de raccordement long, avec la question du franchissement de la voie actuelle par viaduc, donc un
298 impact visuel très fort par le remblai pour permettre le passage d'un viaduc. Ces questions-là ont été très fortement
299 évoquées. On peut d'ailleurs signaler qu'une visite de terrain supplémentaire a eu lieu la semaine dernière avec le
300 maître d'ouvrage et la CPDP, pour essayer de voir avec les personnes concernées de quelle manière le projet pouvait
301 tenir de leurs craintes tout à fait légitimes et éventuellement apporter des réductions d'impacts. Enfin, la question de la
302 dépréciation patrimoniale a également été évoquée fortement.

303 Voilà rapidement les principales thématiques de craintes, qui ont été transversales tout au long de ce débat.

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

305 Christine JEAN. Je vais vous parler des impacts sur l'environnement et des inquiétudes vis-à-vis de ces impacts, et
306 cela très rapidement, à la fois de la modernisation de la voie ferrée existante et également du raccordement.

307 Des satisfactions à ce sujet, qui sont liées d'une part au fait que la plus grande part de ce projet consiste en la
308 modernisation d'une infrastructure existante qui par nature impacte beaucoup moins que la création d'une
309 infrastructure nouvelle, et également une satisfaction du fait que ce projet est censé favoriser le report modal de la
310 route vers le rail.

311 Donc, il consiste en l'électrification qui mènera au remplacement des locomotives diesel par des locomotives
312 électriques, et avec un impact positif sur le climat et sur la qualité de l'air, en sachant que l'essentiel attendu est le
313 report modal voyageurs, mais surtout fret. Là, on peut constater que le transport ferroviaire est vraiment considéré
314 comme étant performant sur le plan environnemental ; c'est comme que cela qu'il est perçu et c'est comme cela que
315 ça a été exprimé. Il y a eu beaucoup d'expressions pour dire qu'il y avait tellement de camions sur les routes, et
316 notamment sur la RCEA (Route Centre – Europe Atlantique), que ce projet était bienvenu pour faire en sorte que les
317 choses s'améliorent.

318 Mais, quand même, un bémol puisque le débat a permis de voir que sur les 15 trains de fret attendus selon
319 l'hypothèse prudente retenue par le maître d'ouvrage, seuls 2 trains correspondraient à du report modal, donc 2 trains
320 par jour sur les 15 trains par jour, ce qui correspond à 60 camions par jour à comparer aux 5 000 camions qui
321 circulent tous les jours sur la RCEA.

322 Autre facteur d'inquiétude s'agissant de l'impact du paysage de l'électrification qui s'est particulièrement manifesté
323 dans le secteur de Santenay, dont vous savez certainement que 10 Climats de Bourgogne sont classés au patrimoine
324 de l'UNESCO. Les viticulteurs trouvent qu'il y a une forme de contradiction. En effet, alors qu'ils font des efforts depuis
325 des années pour supprimer les enseignes publicitaires et enterrer des lignes électriques, on leur demande maintenant
326 de voir leur paysage traversé par des lignes électriques. Donc, il y a une forte sensibilité dans le secteur à ce sujet.

327 Également, des expressions sur ces impacts sur le paysage qui se sont manifestées aussi s'agissant du
328 raccordement, avec la crainte d'un viaduc proposé dans le cadre du raccordement long, qui viendrait à côté de l'Étang
329 de Montaubry qui est mis en valeur par la commune du Breuil et qui est un lieu de loisirs manifestement apprécié
330 dans la région. Plusieurs expressions pour dire leur préférence pour un tunnel par rapport à un viaduc, le tunnel étant
331 proposé dans le cadre du raccordement court.

332 S'agissant de l'impact sur le patrimoine naturel, il y a eu assez peu d'expressions, mais quand même des
333 interrogations sur l'impact du raccordement sur la faune, sur la flore et sur les continuités hydrauliques. Et, également
334 des demandes de comparaison entre les différentes solutions proposées, que ce soit celle de raccordement ou la
335 solution proposée par la CUCM pour la halte d'interconnexion comparée aux autres propositions de la SNCF.

336 Certains, favorables au projet, considèrent que les impacts du raccordement sur l'environnement en général et sur le
337 patrimoine naturel seraient relativement limités, donc acceptables. Mais une organisation s'est quand même déplacée
338 sur le terrain lors de la visite d'Écuisses et a pu constater l'intérêt de ce secteur avec des zones humides et un
339 paysage bocager. Elle a considéré qu'au vu des enjeux environnementaux, il fallait rechercher des alternatives. Elle
340 se pose la question de l'opportunité du raccordement au vu d'un certain nombre d'éléments apportés notamment par
341 la SNCF. Et, s'agissant de la halte d'interconnexion, elle propose l'instauration d'un Chronobus en lieu et place d'un
342 aménagement nouveau.

343 Des craintes ont aussi été exprimées au sujet des impacts qui pourraient survenir sur l'agriculture et les communes
344 rurales. S'agissant des agriculteurs et des viticulteurs, je ne vais pas rentrer dans le détail puisqu'on voit que ce sont à
345 peu près les mêmes craintes qu'exprimées par les riverains. Je dirais simplement que le raccordement, ce serait

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

346 environ 60 hectares d'emprise sur des terres agricoles. Pour les vignes, puisqu'elles ne sont concernées que par
347 l'électrification, évidemment moins d'hectares sont concernés, mais les viticulteurs ont posé des questions sur les
348 accès aux mâts GSM-R et l'installation des caténaires en soulignant le fait que tout le secteur, qui est classé en AOC,
349 était cultivé aujourd'hui, et que ne serait-ce qu'un hectare de vignes sous l'emprise de l'aménagement nécessiterait de
350 trouver des compensations, ce qui serait extrêmement difficile.

351 Je dirais aussi que certaines municipalités ont particulièrement craint la suppression de passages à niveau. C'est le
352 cas de la commune de Mesvres où il doit être supprimé compte tenu des accidents qui ont eu lieu sur ce passage à
353 niveau. Elles ont mis en avant le fait qu'elles se battaient beaucoup pour qu'il y ait des commerces dans leur centre-
354 bourg et qu'elles étaient donc très inquiètes de la suppression de ce passage à niveau.

355 Quelques questions transversales. Des interrogations aux différents sujets environnementaux : des frustrations de
356 manière un peu récurrente dans les débats publics, car les études sont souvent jugées insuffisantes puisqu'on n'est
357 pas au stade des études d'impact ; c'est classique. Effectivement, dans ce cadre-là, le maître d'ouvrage dit surtout
358 qu'il va répondre plus tard, donc c'est un peu frustrant pour les personnes. Il y a aussi la faible prise en compte de
359 l'environnement dans le bilan socioéconomique, et l'on sait que notamment la question de la biodiversité n'est pas
360 présente. Puis, souligner, ceci étant dû notamment au fait qu'on est très en amont du processus, un déficit de
361 concertation un peu personnalisée auprès des riverains, des agriculteurs et des communes.

362 Je passe la parole à Isabelle.

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

364 Pour finir, la tonalité relativement consensuelle de ce projet a finalement été remise en cause par certains en regard
365 des inconvénients et des craintes sur l'environnement naturel et sur le cadre de vie. Donc, je peux signaler
366 notamment que dans le cadre du débat a émergé la constitution d'un collectif, qui s'appelle le Collectif de défense de
367 la Vallée de la Dheune (CODEVAD), qui a déposé un cahier d'acteurs. Cette association s'est donnée pour objectif de
368 défendre les intérêts matériels, environnementaux, humains et moraux des riverains de la voie ferrée, notamment sur
369 les communes de Torcy, Écuisses, Le Breuil et Saint-Julien-sur-Dheune, mais également sur toute la traversée du
370 projet. Cette association remet en question l'opportunité du projet en mettant en balance les bénéfices attendus, le
371 coût et les impacts potentiels sur l'environnement et sur le cadre de vie.

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

373 Merci beaucoup. D'ailleurs, un collectif qui est présent dans la salle et qui pourra s'exprimer à tout moment. Y a-t-il
374 des questions par rapport à ce que vous avez entendu ? Oui ? Toujours la même règle ; rappelez-vous que, comme
375 toute réunion, cette réunion-ci est enregistrée et il y aura des verbatim, c'est-à-dire que quelqu'un écrit en écoutant,
376 donc il faut toujours dire son nom et son prénom et si vous faites partie d'une association, si vous le souhaitez. Je
377 vous remercie. Un micro va vous être apporté par quelqu'un dans la salle.

378 **Claude ALLOING, Écuisses, Collectif de défense de la Vallée de la Dheune (CODEVAD)**

379 Bonjour. Claude ALLOING. Riverain de la voie ferrée à Écuisses, et membre de CODEVAD. Je m'inscris d'ailleurs
380 directement en faux par rapport au nombre de passages actuels des trains de marchandises. Si c'est une moyenne
381 sur l'année, peut-être, mais sachez que certains jours, c'est le double ou le triple de ce qui est annoncé qui passe. Je
382 vous invite à planter votre tente dans mon jardin, c'est vraiment au bord de la voie ferrée, et vous pourrez tous les
383 entendre passer si vous venez en dehors des week-ends ou des semaines où il n'y a pas de circulation.

384 Concernant le fret, aucune étude prospective sérieuse n'a été lancée ; c'est totalement aberrant. On sait bien que la
385 SNCF n'est plus le principal acteur en matière de fret et ne le sera pas. Visiblement, à la lecture des cahiers d'acteurs,
386 beaucoup d'intervenants n'ont pas été interrogés. Donc, l'ensemble de ce qui est proposé comme trafic futur n'a
387 aucune valeur, et nous craignons non sans raison qu'il soit beaucoup plus important parce que les vrais acteurs
388 veulent une autoroute ferroviaire. Or faire passer les autoroutes dans les villages et les villes, vous m'excuserez, mais
389 c'est inadmissible. De plus, les trains actuels, alors que c'est bien de la responsabilité du réseau, font déjà, pour
390 certains d'entre eux, trop de bruit. Avec des trains comme Transcérales ou certains vieux bazars qui traînent sur les
391 rails depuis des années, laissez-moi vous dire que vous ne pouvez pas parler sur votre terrasse, car l'on n'entend
392 plus rien. (*Applaudissement et huées dans la salle*).

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

394 Je vous remercie de cette prise de parole. Je sais que les émotions dans un débat public, on ne peut pas les évacuer.
395 Il est normal d'avoir des émotions, alors je ne vous demande pas de ne pas en avoir, mais je vous prie juste d'être

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

396 respectueux de la parole d'autrui et du point de vue. Tous les points de vue peuvent être hués ou applaudis, cela
397 dépend du point de vue dans lequel l'on se situe. Essayons d'avoir un échange. Tout le monde peut parler. Je vous
398 rassure, tout argument a la même dignité. Donc, en partons de cela, écoutons-nous, s'il vous plait.

399 Monsieur le Maître d'ouvrage vous répondra sur la question du fret, sur les critères retenus, sur les analyses et les
400 éléments que vous avez pointés.

401 D'abord, le monsieur tout au fond souhaitait prendre la parole.

402 **Marcel JANKOWSKI, Torcy**

403 C'est Monsieur JANKOWSKI. Je parle simplement du fait qu'il va de Chagny à Nevers en passant devant chez moi. Il
404 n'y a personne dans les trains. Entendez-vous ? Il n'y a personne dans les michelines et le TER. Alors, qu'allez-vous
405 faire ? Puis, Torcy, c'est classé ; il ne faut pas l'oublier. C'est un patrimoine historique. Le saviez-vous, Madame ?

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

407 Oui, car nous sommes allés à Torcy. Nous avons fait une réunion là-bas.

408 **Marcel JANKOWSKI, Torcy**

409 Ah bon.

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

411 Je vous signale que nous ne portons pas le projet ; c'est la maîtrise d'ouvrage qui porte le projet.

412 **Marcel JANKOWSKI, Torcy**

413 Il faut qu'ils viennent voir les riverains, non ? Parce que personne ne vient nous voir. Vous faites des projets sans
414 demander aux riverains.

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

416 Nous ne faisons pas de projet. La CPDP ne fait pas de projets.

417 **Marcel JANKOWSKI, Torcy**

418 Là-bas, le CNR¹ et la SITA ils sont en train de polluer le site de Torcy. Vous comprenez ? Ils ont fait un site en plein
419 centre du parc du château où habitait le marquis de Villedieu. Vous le comprenez, ça ? Le CNR et tout ça, on est en
420 train de crever tous les jours.

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

422 Avez-vous aussi une question précise à poser ?

423 **Marcel JANKOWSKI, Torcy**

424 Non, parce que cela ne sert à rien. De toute façon, le train est vide. C'est tout ce que j'ai à dire.

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

426 D'accord. Merci de votre contribution. Monsieur souhaitait prendre la parole.

427 **Eric LOMBARD, Mellecey**

428 Bonjour. Je suis Eric LOMBARD, de Mellecey. Je suis déjà intervenu dans le débat. Je voudrais revenir sur un point
429 pour lequel l'on a pris le problème à l'envers, me semble-t-il. C'est le problème de la gare d'interconnexion TER-TGV.
430 On n'est pas parti des besoins, mais l'on est parti d'une solution. On a dit : « On a besoin de faire une gare parce qu'il
431 n'y en a pas et il n'y a pas d'interconnexion, alors que dans d'autres gares TGV, il y a des interconnexions ». On
432 débat sur des variantes, mais l'on n'a jamais débattu sur l'utilité de cette gare d'interconnexion. Quand on entend
433 Monsieur dire que les TER sont vides et quand on regarde les chiffres de cette interconnexion qui va apporter
434 seulement 100 passagers de plus par jour à la gare TGV, on se dit que dépenser 100 ou plus de millions d'euros pour
435 cela sans compter les frais d'exploitation après est peut-être un marteau-pilon pour écraser une mouche. Je le dis
436 d'autant plus aisément qu'on est dans la ville du marteau-pilon.

¹ Cercle National du Recyclage

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

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

438 Merci beaucoup. Je signale qu'un atelier a été fait au Creusot sur cette question de la gare, et je crois que vous étiez
439 là, si je ne me trompe pas. C'était au Creusot où la CUCM a proposé son alternative. En tout cas, il n'est jamais trop
440 tard de poser la question de l'opportunité, vous venez de le faire et l'on peut tout à fait en débattre ce soir. On va
441 poser la question au maître d'ouvrage.

442 **Eric LOMBARD, Mellecey**

443 J'ai posé la question sur le site Internet pour savoir si des alternatives avaient été étudiées, car le vrai besoin est
444 d'apporter des voyageurs à la gare TGV. Est-ce que le TER est le moyen le plus adapté pour apporter des voyageurs
445 à la gare TGV ?

446 On a aussi fait les choses à l'envers, puisqu'on a mis un parking payant qui dissuade les gens de venir à la gare TGV.
447 (Applaudissements).

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

449 Merci. Tout à l'heure, le maître d'ouvrage répondra aussi sur cette question. Quelqu'un d'autre voulait prendre la
450 parole, puis j'inviterai les étudiants à venir. Vous pouvez toute question. Tout à l'heure, je vous ai posé la question de
451 savoir si vous aviez des retours précis par rapport à la présentation de la Commission qui, je le répète, ne porte pas le
452 projet, mais vos questions feront l'objet de réponses de la part du maître d'ouvrage tout à l'heure. Il y avait une
453 question au fond. N'oubliez pas de vous présenter.

454 **François DROZDOWSKI, riverain de la voie ferrée, Saint Symphorien de Marmagne**

455 Je suis Monsieur DROZDOWSKI, riverain de la voie ferrée qui existe déjà. C'est déjà une catastrophe ambulante
456 cette voie ferrée. Je suis riverain d'un passage à niveau N°73. Depuis 2000, nous faisons des pétitions et tout, de
457 façon à ce qu'il y ait une amélioration. On se moque directement de nous quand on explique comment aménager un
458 passage à niveau. Je dis que c'est minable. C'est décevant de voir comment cette réalisation est faite. On trouve
459 normal que des soudures de voies cassent, et qu'on soit sans arrêt sur la voie 1 ou la voie 2 en train de modifier, de
460 resserrer, enlever et changer des traverses. Le directeur régional dit que c'est normal. Le problème qu'on a, c'est les
461 vibrations. Quand on est assis sur un fauteuil et les TER ou les trains de marchandises passent à toute vitesse, je
462 vous garantis que la maison est secouée. On a des fissures dans les maisons. Si c'est normal, je ne sais pas ce que
463 cela va devenir si l'on augmente le trafic. Voilà ce que je peux en dire.

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

465 Merci beaucoup. C'est en effet une des questions soulevées par Madame JEAN et par Madame BARTHE lorsqu'elles
466 ont évoqué la question des vibrations. Donc, elles ont rendu compte de ce que vous venez de dire.

467 Quelqu'un voulait prendre la parole là-bas, puis je passerai la parole aux étudiants s'il n'y a plus d'autre question.

468 **Dominique ANDRIES, Le Creusot**

469 Dominique ANDRIES, Le Creusot. Il y a environ deux mois, une enquête publique a eu lieu à Montchanin pour la
470 réalisation de la plateforme logistique Lidl sur le site de Coriolis. Je suis intervenu en tant que citoyen de cette
471 enquête publique, en faisant une remarque sur le fait que le projet est situé exactement entre la voie ferrée qui arrive
472 à Montchanin et la ligne TGV. Or le projet Lidl ne comporte absolument rien pour ce qui est des départs ou des
473 arrivées de marchandises du point de vue ferroviaire ; tout se passera par la RCEA, donc par la route. Y a-t-il eu des
474 avancées depuis sur ce projet en ce qui concerne une meilleure prise en compte de la proximité de la voie ferrée ?
475 Merci.

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

477 Merci beaucoup. Tout à l'heure, le maître d'ouvrage, s'il le souhaite, pourra y répondre, même si le débat public ne
478 porte pas sur ce projet-là.

479 Maintenant, je passe la parole aux étudiants de l'université de Dijon. Je les prie de venir. Oui, Monsieur, je vous vois
480 lever la main. Voulez-vous poser une question ? On va prendre la dernière question. Je demande aux étudiants de se
481 préparer à intervenir.

482 **Jean-Luc NIGAUD, adjoint à la commune de Mesvres**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

483 Jean-Luc NIGAUD, adjoint à la commune de Mesvres. J'étais déjà intervenu dans le débat public à la réunion à
484 Montchanin. Je serais très court. J'ai bien compris qu'il fallait être très synthétique et c'est la raison pour laquelle j'ai
485 préparé cette question. Dans un premier temps, je voudrais vous remercier, Madame la Présidente, ainsi que les
486 membres de la Commission, ainsi que SNCF Réseau, d'avoir délégué des représentants afin que puisse se tenir une
487 journée d'information à Mesvres le 23 février dernier compte tenu d'un projet quand même important de suppression
488 de passage à niveau.

489 Toutefois, après ces formalités de politesse, je voudrais aussi préciser que les interrogations inscrites dans le cahier
490 d'acteurs et proposées au débat public par la commune de Mesvres n'ont pas fait l'objet de réponses suffisamment
491 étayées et précises pour répondre aux attentes de ses habitants sur deux points fondamentaux, qui sont le projet de
492 suppression du passage à niveau 66 et ses impacts sur le développement économique du village que Madame JEAN
493 a bien précisés, et je me permets de l'en remercier, et le projet d'électrification et la prise en compte des impacts
494 environnementaux et humains auprès des riverains dès lors que la ligne traverse une zone urbanisée d'environ d'un
495 kilomètre sur un axe est-ouest. Cette précision donnée me paraissait importante.

496 À ce stade du débat public, j'avais une remarque à faire, mais je pense que cela pourrait être revu dans le cadre de la
497 présentation du Conseil régional. Je voudrais vous adresser, Madame la Présidente, une demande. Cette demande
498 est la suivante. Pour rééquilibrer le débat entre le maître d'ouvrage qui dispose d'énormes moyens humains et
499 techniques et une commune qui ne peut compter que sur la réflexion de ses élus et de ses habitants, je demande que
500 la mission de la Commission que vous présidez, qui doit normalement s'arrêter, si j'ai bien compris le 20 mars ou au-
501 delà dès l'instant où la Commission aura rendu son rapport, puisse être prolongée sur la phase des études préalables
502 à l'enquête d'utilité publique si la décision de poursuite du projet était positive. De notre part, cela pourrait être pris
503 comme une garantie que les arguments et les propositions des petits acteurs locaux puissent continuer à être
504 entendus et être intégrés dans la réflexion aussi bien dans les comités de pilotage que dans les diverses instances
505 décisionnelles, dont nous avons compris que nous serions à la fois très éloignés et non représentés. J'aimerais
506 connaître, Madame la Présidente, votre position ou la position de la Commission à ce sujet. Je vous remercie.

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

508 Merci beaucoup, Monsieur. Les questions que vous soulevez sur le fond du projet feront l'objet d'une réponse de la
509 part du maître d'ouvrage tout à l'heure. Quant à la suite du rôle de la Commission, nous allons en effet rendre notre
510 rapport le 20 mai. La CPDP va se dissoudre, mais la CNDP est toujours là. Au-delà de cela, en général, dans les
511 projets qui font l'objet d'un débat public, la pratique veut qu'ils soient suivis par une concertation. Par ailleurs, les
512 toutes dernières nouveautés législatives font en sorte que dorénavant il sera obligatoire d'avoir une concertation à la
513 suite d'un débat public, c'est-à-dire un garant qui est nommé par la CNDP, la Commission Nationale du Débat Public.
514 C'est des ordonnances qui sont parues le 3 août dernier, qui font en sorte que dorénavant il y a ce *continuum* du
515 débat public. Après, il y a une concertation sous l'égide d'un garant, donc un tiers indépendant nommé par la CNDP
516 qui accompagne le projet jusqu'à l'enquête publique. Et là, vous le savez, c'est le rôle du commissaire-enquêteur et
517 non plus du garant, donc le commissaire-enquêteur prend le relais. Ce projet ne rentre pas encore dans cette nouvelle
518 législative, mais la Commission particulière — et il n'y a aucun mystère, parce que cela fera partie aussi de nos
519 constatations — considère comme opportun le fait qu'il y ait une concertation qui se poursuit mieux avec un garant.
520 Voilà, notre orientation est effectivement celle d'accompagner ce projet avec une concertation jusqu'à l'enquête
521 publique, si le projet se poursuit évidemment.

522 Les étudiants sont prêts. On me dit que j'ai dérogé, mais je cède toujours à la salle. Allez-y, Monsieur, une toute
523 dernière question, puis l'on demandera aux étudiants de monter. N'oubliez pas de vous présenter.

524 **Rémy CHANTEGROS, Autun**

525 Rémy CHANTEGROS, Autun. L'électrification fait l'objet, dans les conditions financières, de choses importantes.
526 C'est un poids important. Je sais que l'Allemagne a commandé ses premières rames de TER en quelque sorte, qui
527 sont à démarrage à batterie électrique et ensuite à fonctionnement à l'hydrogène ; ceci est donc une réalité qui va se
528 mettre en route. Je suppose qu'au terme de quelques années de réalisation, cette hypothèse de fonctionnement est
529 importante. A-t-elle été prise en compte dans un quelconque chiffrage ?

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

531 Merci beaucoup. Vous aurez votre réponse tout à l'heure par le maître d'ouvrage.

532 Les étudiants, vous pouvez monter sur scène. Vous avez vu que le public demande beaucoup à prendre la parole, ce
533 qui est normal, donc je vous prie vraiment d'être dans les temps. De toute manière, je serais là pour vous le rappeler :

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



534 15 minutes pour votre présentation. J'en profite pour dire que les étudiants ont beaucoup participé à ce débat. Il est
535 important de les écouter aussi parce que vous voyez qu'il n'y a pas beaucoup de jeunes autour de nous eux, donc
536 c'est une ressource importante. Ils ont utilisé ce débat aussi dans le cadre de leurs cours, mais ils ont pris le temps de
537 venir à certaines réunions, d'interviewer les gens, d'être sur des marchés, donc ils ont consacré beaucoup de temps
538 au-delà de leurs cours. Je pense qu'il est très important qu'ils soient là. Ils apportent un regard qui est le leur et qu'on
539 accepte tel que. Nous leur avons demandé de s'exprimer sur une chose précise du projet et ils l'ont fait à Mâcon, mais
540 aussi de s'exprimer sur le débat, c'est-à-dire de nous évaluer tous, vous comme nous. C'est donc avec beaucoup de
541 curiosité qu'on accepte ce qu'ils vont nous dire ce soir. On va vous écouter avec beaucoup d'intérêt. Avez-vous un
542 micro ? Non. Je vous passe le mien. Présentez-vous aussi.

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

544 Bonjour à tous. Avant de commencer, je vais me présenter et présenter mes collègues. Je m'appelle Andréa
545 PERRETTE. À mes côtés, nous avons Wilfried ROND, Laurie BOIZOT, Valérie RICHARD, Chudy RAMAL et Méliana
546 HADDADOU. Nous sommes tous étudiants en master Transport, Mobilités, Environnement et Climat (TMEC) à
547 l'université de Bourgogne à Dijon.

548 Dans un premier temps, nous souhaitons remercier la CPDP et la CNDP de nous avoir confié cette mission. Notre
549 objectif de travail était d'évaluer les modalités du débat public. Notre méthodologie s'appuie sur une démarche
550 d'observations participantes des dispositifs et la réalisation d'enquêtes qualitatives. Donc, nous n'avons pas pu
551 évaluer la totalité du travail réalisé par la CPDP et la CNDP, ainsi que les décisionnaires et le maître d'ouvrage. Nous
552 allons vous présenter notre contribution au débat public sous quatre axes de travail. Je laisse la parole à Wilfried.

553 **Wilfried ROND, étudiant, master TMEC**

554 En première partie, on va vous présenter les débats mobiles itinérants, Maison du débat et kit débat. C'est des
555 événements innovants, et l'on a assisté à quelques-uns d'entre eux, mais pas à la globalité.

556 En premier lieu, la Maison du débat. On a réalisé une visite au Creusot le 16 janvier. On a trouvé que c'était un
557 service de qualité qui proposait des prospectus en libre-service, donc de nombreux documents au service du public.
558 Une Maison du débat assez accessible et globalement bien située, puisqu'elle est à proximité de la gare du Creusot -
559 Ville, mais malheureusement un peu loin des commerces, selon nous.

560 Comme points négatifs, on a remarqué que cette Maison du débat avait eu peu de succès ; il y a eu un peu plus de
561 succès après la journée de terrain qui s'est déroulée à Écuisses. Les horaires et les jours d'ouverture ne sont pas
562 optimaux puisqu'elle est fermée pendant la pause déjeuner ; elle ferme à 18 heures le soir et elle ferme le week-end.
563 Il est donc assez difficile pour les gens qui travaillent de s'y rendre. On a également trouvé qu'il y a un manque de
564 communication autour de cette Maison du débat, que ce soit de la communication physique ou virtuelle.

565 Comme pistes pour l'améliorer, on proposerait de faire une Maison débat mobile, ceci sous deux axes. Le premier axe
566 pourrait être d'avoir un camion ambulancier qui sillonnerait les villes et villages du projet, sinon prendre des locaux dans
567 chaque ville phare du projet et ainsi permettre le déplacement de la Commission. On préconise également de faire
568 plus de communication pour cette Maison du débat. Et pourquoi ne pas faire des « portes ouvertes », par exemple le
569 week-end pour que ce soit accessible le week-end ?

570 **Laurie BOIZOT, étudiante, master TMEC**

571 Bonsoir. Laurie BOIZOT, master TMEC. Je vais vous présenter la journée de terrain. Globalement, la journée de
572 terrain a été un succès, avec plus de 100 personnes. On y a trouvé un public diversifié et une satisfaction globale de
573 la part des participants. Cela a été une journée conviviale, et le buffet y a pas mal contribué. C'était accessible,
574 audible grâce au casque. L'information a été de qualité, et les images 3D ont permis aux gens de vraiment se rendre
575 compte de ce qu'allait éventuellement être le projet. Les tables rondes avec les restitutions étudiantes ont été
576 appréciées également puisque les gens, même ceux qui n'osaient pas forcément parler en public, ont pu s'exprimer
577 via les étudiants. C'est donc un dispositif qu'on a trouvé innovant.

578 Pour parler des points négatifs, certains participants ont un peu reproché le fait qu'il était compliqué de s'exprimer sur
579 le terrain même, mais ils ont pu le faire après. Puis, la gestion du temps a été un peu délicate puisqu'il y avait
580 beaucoup de choses à voir sur le terrain, beaucoup de choses à dire, et cela a laissé un peu moins de temps pour
581 débattre après.

582 Pour améliorer cette journée de terrain, on propose une visite virtuelle avant d'aller sur le site pour de premières
583 explications et informations, et peut-être une meilleure pertinence des arrêts choisis. Certains participants auraient

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

584 souhaité, notamment les riverains, des arrêts vers les maisons pour montrer ce qu'allaient être les impacts au niveau
585 des habitations.

586 **Wilfried ROND, étudiant, master TMEC**

587 On s'est également déplacé dans un débat mobile, le marché de Montchanin, le 8 février. On n'a pas fait l'ensemble
588 des débats mobiles, mais l'on a fait celui-là. Les débats mobiles, c'est 15 lieux d'échanges ; c'est un déplacement
589 auprès des riverains. On a trouvé le film présentant le projet et la CNDP assez pertinent et informatif, et les fiches de
590 contribution très utiles pour que les gens puissent donner leur avis et poser des questions. C'est un débat qui a
591 amené des interlocuteurs diversifiés. Comme points négatifs, on a trouvé que le public ciblé n'était pas suffisamment
592 diversifié, avec un manque d'élus locaux qui auraient pu être présents pour renseigner la population. On a également
593 trouvé qu'il y avait peu de communication autour de cet événement, et cela a rencontré un succès moyen.

594 On s'est également déplacé dans les débats itinérants. On en a fait un, celui qui était entre Tour et Dijon, mais celui-là
595 a été annulé pour des raisons météorologiques ; la Commission n'a pas pu se déplacer sur les lieux. Les débats
596 itinérants, c'est quatre débats ; c'est assez expérimental. Les points négatifs rencontrés : on a trouvé qu'il y avait peu
597 de personnes dans le TER entre Tour et Dijon, et le personnel SNCF présent n'était pas du tout au courant de ce
598 débat.

599 Pour l'améliorer, on propose de faire une diffusion de visites virtuelles qui pourraient intéresser les gens pour s'arrêter
600 par exemple aux stands pendant le marché de Montchanin et améliorer la convivialité. On propose de peut-être
601 renommer le « débat mobile » en « Petit-déjeuner – débat » où les gens pourraient venir petit-déjeuner et s'informer
602 sur le projet et poser toutes les questions qu'ils souhaitent.

603 **Laurie BOIZOT, étudiante, master TMEC**

604 En ce qui concerne le kit débat, il est en ligne sur le site et proposé à tous. On a organisé un événement : une
605 conférence-débat à la Maison des sciences de l'Homme à Dijon pour tester ce kit débat proposé. Nous l'avons trouvé
606 innovant. J'allais oublier de dire qu'on a eu environ une quinzaine de participants. Il permet aux petits groupes
607 d'organiser eux-mêmes leur débat et de débattre entre eux sur le projet. De nombreux outils sont mis à disposition
608 pour organiser cela.

609 En ce qui concerne les points plus négatifs, les participants ont trouvé que les nuages de mots n'étaient pas
610 forcément appropriés et que cela ne transmettait pas leurs propres idées. À la suite de notre présentation, on a eu des
611 questions assez précises, donc on s'est demandé qui pouvait vraiment mettre en application ce kit débat, puisqu'il
612 suscitait des questions assez précises et il qu'il fallait pouvoir y répondre. Le kit débat a aussi été trouvé trop guidé et
613 trop long à remplir.

614 Ce qu'on propose est un kit débat plus simple, plus accessible et qui demande moins de temps pour remplir tout le
615 dossier.

616 **Méliana HADDADOU, étudiante, master TMEC**

617 Bonjour. Méliana HADDADOU, master TMEC à l'université de Dijon. Dans un premier temps, on va vous parler des
618 outils en ligne. Comme on le sait tous, la communication en ligne est considérée comme un atout stratégique et
619 essentiel pour un débat public. C'est pour cela que nous avons décidé d'étudier les différents outils en ligne mis à
620 disposition. Pour un premier temps, on va vous présenter le site Internet. Il présente un contenu d'informations
621 structurées, exhaustives et variées. Le calendrier est régulièrement mis à jour. En termes de crédibilité, il présente
622 une accessibilité facile au public et une navigation généralement facile, mais qui devient de plus en plus lente dans le
623 temps à la suite d'ajouts d'informations. Pour ce qui concerne les documents mis en ligne, ils sont correctement
624 agencés, mais le tout manque de hiérarchisation.

625 Je laisse la parole.

626 **Valérie RICHARD, étudiante, master TMEC**

627 Bonjour. Valérie RICHARD. Je vais vous présenter un comparatif que nous avons établi par rapport aux chiffres du
628 débat public de VFCEA et des chiffres d'autres débats publics en ligne. Bien évidemment, nous gardons en tête que
629 chaque débat a sa particularité, et donc qu'il est difficile de comparer avec des chiffres bruts. On voit qu'il y a une
630 forte implication des acteurs locaux au travers des cahiers d'acteurs ; par contre, une participation plus faible des
631 citoyens.

632 **Méliana HADDADOU, étudiante, master TMEC**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

633 Dans le détail, comme vous le voyez sur les camemberts, la plupart des avis exprimés en ligne sont positifs. Plus de
634 la moitié s'expriment directement et indirectement sur le phasage, et plus de 60 % des avis sont favorables à la
635 modernisation. Les plus fortes préoccupations sont relatives au financement et aux impacts sur le territoire. Pour ce
636 qui concerne les questions - réponses posées sur le site, la plupart étaient déjà posées pendant les réunions
637 précédentes. La réponse du maître d'ouvrage devait se faire dans un délai de 15 jours et, comme vous le voyez, le
638 délai n'était pas respecté, mais les réponses sont de qualité et satisfaisantes.

639 **Valérie RICHARD, étudiante, master TMEC**

640 Pour les cahiers d'acteurs, on a un peu le même comparatif que pour les avis, c'est-à-dire avec énormément de
641 cahiers d'acteurs qui ont un avis favorable au projet et qui se prononcent pour un phasage qui commencerait par la
642 modernisation. Donc, les cahiers d'acteurs présentent une convergence vers un consensus et les principales
643 oppositions qui sont liées aux impacts environnementaux et aux questions financières.

644 Pour les outils de cartographie, on a trouvé deux outils de cartographie principaux : les cartographies classiques
645 présentes dans le dossier du maître d'ouvrage qui permettent d'illustrer ses propos, et des cartographies un peu plus
646 innovantes, entre autres les animations présentées également par le maître d'ouvrage qui permettent la discussion
647 entre les participants, mais qui ont été peu utilisées et dont on a peu parlé.

648 **Méliana HADDADOU, étudiante, master TMEC**

649 Quant aux réseaux sociaux et suivant nos observations effectuées sur trois dates successives, on remarque que la
650 page Facebook est moins active que celle de Twitter. Néanmoins, il y a plus de publications sur Facebook. Cela peut
651 être lié au fait que les personnes s'exprimant sont plus des acteurs et que la page Facebook a plus un aspect
652 professionnel.

653 Pour finir sur la partie des outils en ligne, nous avons réalisé un questionnaire au niveau du département de
654 géographie à l'université de Dijon. Sur 27 répondants, il en ressort un avis particulièrement positif, même si quelques
655 bémols ont été soulignés comme le faible nombre d'abonnés à Twitter, mais certaines améliorations peuvent être
656 proposées comme vous les voyez affichées sur l'écran.

657 **Chudy RAMAL, étudiant, master TMEC**

658 On va à présent vous présenter les outils classiques. Pour faire cette étape, on s'est basé sur différents entretiens
659 qu'on a eu à mener, ainsi que sur différentes réunions et ateliers thématiques auxquels nous avons participé.

660 Je voulais vous présenter une première partie qui concerne l'accessibilité du débat. Premièrement, on a remarqué
661 que c'était un débat à tout public. Les lieux choisis pour effectuer ces différents débats sont judicieux. On remarque
662 aussi que ces débats sont variables, donc des ateliers thématiques, des réunions publiques et des sorties de terrain
663 ont été faits. Par rapport aux points négatifs, on a remarqué une insuffisance de communication physique et de
664 diffusion d'informations ; et la définition des horaires est délicate en fonction des lieux. Pour améliorer ceci, on pourrait
665 faire des débats dans la journée pour faciliter l'accessibilité aux utilisateurs des transports en commun ou commencer
666 certains débats plus tôt et mettre plus d'articles de fond dans la presse.

667 Concernant la participation publique au débat, on remarque qu'il y a une forte mobilisation des riverains et aussi une
668 mobilisation des acteurs politiques locaux. Par rapport aux points négatifs, la population est peu impactée, donc les
669 jeunes ont été difficiles à mobiliser. Il y a aussi une absence d'acteurs économiques, donc des opérateurs de fret, et la
670 zone Coriolis. On a aussi remarqué qu'il y avait surreprésentation des élus lors de certaines réunions. Pour améliorer
671 ceci, on aurait pu faire des journées débat dans des universitaires ou le secondaire pour toucher plus de jeunes
672 populations.

673 Concernant la communication et l'information lors des débats, en points positifs : on a remarqué que le discours du
674 maître d'ouvrage est compréhensible de tous ; le comportement de la CPDP et du maître d'ouvrage est apprécié ; les
675 supports sont divers et diversifiés (il y a des animations dans les présentations) ; et l'on a remarqué aussi que la
676 CPDP est impartiale. Par rapport aux points négatifs, on a remarqué qu'il a été difficile de présenter ce projet en
677 seulement 20 minutes, que les thématiques ne se démarquent pas assez des réunions publiques, et de la part du
678 public, il y a un sentiment que les décisions ont déjà été prises. Pour améliorer ceci, on pourrait accorder une
679 présentation plus complète et bien détaillée du projet par le maître d'ouvrage, donc une présentation qui prendrait en
680 compte tous les éléments.

681 Concernant la qualité du débat, on a remarqué que la Commission est neutre, qu'elle veille sur la qualité des
682 échanges, mais qu'elle attend plus de précisions. On a remarqué que les échanges sont constructifs, même si parfois

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

683 certaines questions reviennent, et que les principaux acteurs sont présents aux différents débats. Par rapport aux
684 points négatifs, il y a une appropriation du temps de parole par certaines personnalités. On a aussi remarqué : des
685 problèmes d'organisation ; l'opinion entre les participants est insuffisante puisque les participants ne s'écoutent pas
686 assez entre eux ; il y a peu d'information pour les personnes impactées. Pour améliorer ceci, la CPDP ou CNDP
687 devrait être plus stricte sur le temps de parole, ainsi que sur la prise de ces paroles.

688 **Méliana HADDADOU, étudiante, master TMEC**

689 Les étudiants du master TMEC à l'université de Dijon ont aussi réalisé une enquête qualitative. Sur 18 entretiens
690 qualitatifs, on a pu dégager un avis majoritairement favorable au projet. Ils préfèrent beaucoup plus la modernisation
691 et ils apprécient l'aspect multiscalair du projet. Par contre, ils ont des inquiétudes par rapport à la rentabilité
692 économique, les contraintes budgétaires, ainsi que les différentes contraintes concernant les emprises pour le
693 raccordement et différentes nuisances.

694 **Andréa PERRETTE, étudiante, master TMEC**

695 Pour conclure, concernant l'évolution du débat, on voit qu'on a une amélioration du discours du maître d'ouvrage,
696 mais l'on a aussi une amélioration et des rebondissements au fil des événements et à la fois des répétitions ou des
697 impressions de déjà vu. On a aussi une temporalité du débat double et qui pose question.

698 Le master a fait un bilan par rapport au débat public. On trouve qu'il y a une bonne participation des riverains. Par
699 contre, il y a des hypothèses difficiles à débattre. On se pose la question de l'intégration du projet de la CUCM au
700 débat public. On s'est dit aussi que le projet ferroviaire et fret était peu attractif, ce qui impliquait la participation des
701 habitants, et que le maître d'ouvrage et la CPDP étaient très accessibles et investis. Par contre, les principaux acteurs
702 du territoire le sont moins. On a aussi trouvé qu'il y avait peu d'oppositions, mais des idées divergentes. Et, pour
703 conclure, le débat est plutôt consensuel.

704 Merci de votre attention.

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

706 Merci beaucoup. Je pense qu'on peut les applaudir. (*Applaudissements*).

707 Nous concernant, la CPDP, on va faire trésor des conseils et des critiques que vous nous avez adressés. Pour le
708 prochain débat, on essaiera d'être plus performants, notamment sur la prise de parole. Je vous remercie encore une
709 fois. Vous pouvez continuer à participer au débat. Si vous avez des questions, n'hésitez pas.

710 Maintenant, on va passer la parole au maître d'ouvrage. Souvent, lors des réunions, des intervenants ont dit : « Le
711 maître d'ouvrage doit donner des réponses plus approfondies ». Nous aussi avons été très exigeants avec le maître
712 d'ouvrage en disant qu'il faut aller au-delà d'un certain nombre de questions. C'est le moment, parce que nous avons
713 demandé au maître d'ouvrage de préparer des réponses approfondies sur la question de la régénération et sur la
714 question de l'alternative d'un aménagement proposé par la CUCM. Donc, on va les écouter d'abord sur la question de
715 la régénération. Pour ne pas trop alourdir le temps de parole, on aura un moment d'échanges avec vous où toute
716 question sera prise. Après, on passera à la question de l'alternative et, là encore, on reviendra vers vous. Je vous
717 propose de démarrer et aussi de tenir le temps pour permettre au public la large participation possible. On sait qu'on
718 est tous contraints par cela.

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

720 Merci, Madame la Présidente. Je vais essayer de tenir le délai qui m'est imparti. Tout d'abord, plusieurs thématiques
721 seront abordées ce soir.

722 **L'expertise complémentaire sur la réfection de la voie**

723 La première est une thématique assez importante qui concerne l'expertise complémentaire faite sur la réfection de la
724 voie. Cette expertise a été faite dans des délais assez courts, une quinzaine de jours. Elle traite du diagnostic de la
725 voie, l'optimisation de l'exploitation des circulations, l'identification des points noirs sur la ligne, l'amélioration des
726 performances de la ligne en restant dans ces emprises. Puis, à la fin, on a fait une synthèse de tout cela.

727 **Le contexte**. Très rapidement, je rappelle le contexte de cette expertise complémentaire. Elle s'est faite sur requête de
728 la présidente de la CPDP, Madame Ilaria CASILLO, à la suite de demandes de différentes parties prenantes (la mairie
729 de Nevers, le collectif *Nevers – Dijon en 2 heures*, le Conseil départemental de la Nièvre) et en accord avec Michel
730 NEUGNOT, premier vice-président de la Région, qui était favorable à ce que ces thématiques soient abordées. Donc,

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

731 le maître d'ouvrage s'est engagé, par déclaration du 10 février, à mener ce travail et à le restituer avant la fin du
732 débat. Le débat se terminant le 20 mars, on a une petite semaine d'avance.

733 L'objectif est de pouvoir apprécier les différents travaux à réaliser pour voir s'il y a du potentiel de temps de parcours à
734 améliorer. Sur le cahier des charges qui a été élaboré avec les parties prenantes et sous l'égide de la CPDP, nous
735 traitons du diagnostic de la ligne, de l'optimisation de l'exploitation, de l'identification des points noirs et de
736 l'amélioration des performances de la ligne dans ces emprises.

737 Concernant le diagnostic, quelques principales caractéristiques de cette ligne. Tout d'abord, sur les rayons de
738 courbes, il y en a beaucoup puisqu'il y a 300 courbes sur les 160 kilomètres de ligne, mais vous voyez que ces
739 300 courbes se situent sur un linéaire de 50 % de la ligne. Les rayons de courbure sont assez faibles, ce qui contraint
740 les vitesses de circulation. Le deuxième aspect est les pentes et les rampes. Les valeurs sont inférieures aux valeurs
741 limites acceptables, donc il n'y a pas vraiment d'impact sur le temps de parcours pour ce qui est du trafic voyageurs.
742 Concernant l'armement de la voie, quels sont les principaux composants ? Surtout de longs rails soudés de type U50
743 et des traverses en béton qui ont été posées entre 1950 et 2016. Il subsiste encore quelques sections avec des
744 traverses en bois. Concernant les ouvrages, 600 ouvrages ont été dénombrés sur cette section de 160 kilomètres :
745 35 ponts-routes, 3 passerelles, 120 ponts-rails, un nombre important de petits ouvrages (365), 85 murs de
746 soutènement, puis le tunnel du Creusot de 930 mètres. Donc, cela fait à peu près 3-4 ouvrages au kilomètre, ce qui
747 est assez important. Puis, les passages à niveau, il y en a 90 de différents types, majoritairement avec barrière
748 automatique ; il y a 9 passages à niveau sans barrière avec Croix de Saint-André ; il y a 11 passages à niveau privés
749 avec barrières de type portail ; il y a 6 passages à niveau piéton avec portillon ; et il y a 3 passages à niveau publics
750 pour voitures avec barrière gardées. La conclusion de tout cela est que l'état de la ligne est considéré comme bon.

751 Le diagnostic. Le deuxième sujet concernant le diagnostic est les différentes vitesses de conception de cette voie
752 ferrée qui se situent entre 60 et 145 kilomètres suivant les différentes sections. Ces différences de vitesse sont dues à
753 la sinuosité, et ces rayons de courbes qui sont très courts. Les vitesses de conception sont également calculées en
754 fonction des différents éléments constitutifs de la géométrie, ce qu'on a vu précédemment. Ce qu'on peut observer est
755 que les vitesses les plus importantes se situent de manière générale aux extrémités de la voie ferrée entre Nevers et
756 Chagny.

757 Concernant le deuxième chapitre de cette étude, donc l'optimisation de l'exploitation, tout d'abord un petit rappel des
758 meilleurs temps de parcours. Au service annuel 2016, donc le service précédent, les meilleurs temps de parcours
759 étaient de 2 heures 17 à 2 heures 20. Au service annuel 2017, ils sont passés de 2 heures 22 à 2 heures 25 parce
760 qu'il y a des limitations de vitesse sur la ligne entre Chagny et Dion pour des raisons de travaux. Ces temps de
761 parcours correspondent à des arrêts à Beaune, Montchanin, Le Creusot – Ville, Étang-sur-Arroux, Luzy, Cercy-la-
762 Tour, Decize et Imphy, donc 8 gares et haltes sont desservies.

763 Concernant les marges horaires de tracé, puisque c'était une question qui a souvent été posée lors des réunions et il
764 a été demandé de l'étudier dans cette expertise, d'abord, une circulation s'inscrit dans un sillon horaire qui comprend
765 un certain nombre de choses. Qu'est un sillon horaire ? C'est la capacité de la voie à permettre une circulation d'un
766 train entre deux points à un horaire donné. Pour définir un tracé horaire, plusieurs critères sont pris en compte. Le
767 premier est le temps de marche et de stationnement du train, qui est lié à la puissance du train, donc la motrice. Le
768 deuxième est la marge dite de régularité, qui tient compte des imprécisions du tracé horaire qui tient compte des aléas
769 de circulation. Et, un temps supplémentaire est également pris en considération, qui tient compte des aléas liés à
770 l'infrastructure. Sur la section entre Dijon et Nevers, on observe des marges de régularité et de temps supplémentaire
771 entre 8 et 10 minutes. Elles se décomposent de la façon suivante : entre 5 et un peu plus de 6 minutes sur la ligne
772 Paris – Lyon – Marseille, c'est lié à la densité de la circulation sur cette ligne tous trains confondus, et également par
773 rapport à des contraintes horaires d'insertion sur cette ligne et d'insertion en gare de Dijon. Puis, il y a entre 1 et
774 5 minutes environ de marge entre Nevers et Chagny sur les liaisons Tours – Dijon ; il y a quatre liaisons par jour entre
775 Tours et Dijon qui desservent ces deux gares et Nevers, donc une marge est prise en compte. Par contre, il n'y a pas
776 du tout de marge entre Nevers et Chagny pour les 13 autres trains. Donc, le potentiel sur cette marge horaire de tracé
777 est relativement limité : il se situe entre 1 et 4 minutes sur les quatre TER en origine Tours et destination Dijon.

778 Le deuxième effet est lié à l'électrification. Cela aussi a souvent été évoqué lors de différentes réunions publiques. On
779 a fait le calcul en maintenant la même politique d'arrêts et la même vitesse de ligne, donc 8 arrêts tels qu'on les a vus
780 précédemment et les vitesses de ligne liées à sa conception. Avec l'effet de l'électrification, les trains électriques ont
781 des accélérations un peu plus rapides et permettent des décélérations plus courtes, de l'ordre de 10 à 15 secondes
782 par arrêt. Si l'on fait le calcul sur 8 arrêts, cela donne un potentiel d'une à deux minutes de gain de temps possible.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

783 Le troisième effet est celui lié à l'évolution de la politique d'arrêt. On a regardé, si l'on ne s'arrêtait pas sur ces
784 8 points, quels seraient les temps de parcours. Le temps de parcours serait de 2 heures 04 minutes avec trois arrêts
785 (Beaune, Montchanin, Le Creusot - Ville), et il serait de 2 heures 06 si l'on ajoutait un quatrième arrêt à Decize. Par
786 contre, ceci est une décision de l'autorité organisatrice des transports, et je crois que ce sera évoqué un peu plus loin.

787 L'identification des points noirs. Le troisième chapitre de cette étude est l'identification des différents points noirs. On
788 les a souvent cités lors des présentations au cours du débat public. Je les rappelle. Quelles sont aujourd'hui ces
789 limitations temporaires de vitesse sur la ligne ? Il y en a deux. La première se situe à Banlay où la limitation est
790 passée à 100 km/heure au lieu de 125 km/heure ; il y a un défaut de tracé sur environ 600 mètres ; le coût de la
791 réparation est évalué à 600 000 euros, et l'effet sur le temps est assez limité puisqu'il est inférieur à la minute. La
792 deuxième limitation, c'est le passage à niveau de Mesvres où cette limitation est aujourd'hui à 40 km/heure au lieu de
793 120 km/heure, donc l'écart est assez important, et c'est lié à la sécurité des circulations au passage des convois
794 exceptionnels. Le coût de la suppression de cette limitation temporaire se ferait par la suppression du passage à
795 niveau et la construction d'un ouvrage, et c'est évalué à environ 5,3 millions d'euros. L'effet temps est de 3 minutes.
796 Donc, l'ensemble de ces deux points noirs correspond à un temps perdu aujourd'hui de 3 à 4 minutes.

797 Un deuxième apport concernant l'identification des points noirs, c'est les limitations de vitesse potentielles à moyen
798 terme puisque si l'on ne surveille pas et si l'on n'entretient pas cette ligne, il peut apparaître des limitations de vitesse
799 dues au vieillissement de l'infrastructure. À l'écran s'affiche un tableau d'une liste de travaux qu'il faudrait réaliser pour
800 maintenir la voie dans ses performances actuelles. Ces travaux sont issus d'une visite préalable faite par la Direction
801 de la Maintenance de SNCF Réseau. L'ensemble de ces travaux est aujourd'hui estimé à environ 10 millions d'euros.

802 Le deuxième sujet concernant ces points noirs est les investissements en termes de maintenance, ceux faits par
803 SNCF Réseau. Pour la période 2017-2018, 6 millions d'euros sont investis sur la ligne pour l'entretenir, la maintenir,
804 faire en sorte que la circulation puisse se faire dans les vitesses actuelles. Pour la période 2019, 6 millions seront
805 également investis sur cette ligne. Pour la période 2021, une grosse opération de régénération complète des voies 1
806 et 2 est prévue, ce qui est décrit sur la dernière ligne, pour un montant assez important de 61 millions d'euros. Tous
807 ces points doivent faire l'objet d'une vérification, de manière à valider la nature des travaux et préciser le délai
808 d'intervention. Ce travail sera mené d'ici l'été 2017 par la Direction de la Maintenance de SNCF Réseau.

809 L'amélioration des performances. Le quatrième chapitre de cette expertise concerne l'amélioration des performances.
810 Quel était le principe ? C'était d'amener les caractéristiques de la ligne aux valeurs limites possible, voir comment l'on
811 pouvait retravailler cette infrastructure pour essayer de faire circuler les trains un peu plus vite. Le calcul a été fait sur
812 la base d'une catégorie de train de type AGC et X 7200. Puis, on fait un lissage des différentes vitesses pour avoir
813 une certaine régularité des vitesses sur un certain nombre de kilomètres, et pour maintenir une ergonomie de
814 conduite et un certain confort des voyageurs. Une fois ce calcul fait, on élabore un graphique de circulation de temps
815 de trajet sur un itinéraire donné. Les éléments pris en compte sont d'abord le respect du tracé de manière à rester
816 dans ces emprises ferroviaires. Par contre, une augmentation des dévers dans les courbes a été analysée pour voir
817 quel était le dévers maximum qu'on pouvait mettre sur cette ligne. Il a aussi été pris en compte le remplacement d'un
818 certain nombre d'ouvrages métalliques, ainsi que la modification de la signalisation comme, par exemple, les
819 annonces aux passages à niveau. Si l'on modifie le dévers de la voie ferrée, c'est un certain nombre de dispositifs
820 qu'il faut également prendre en compte. Donc, les gains de temps théoriques sur l'itinéraire Dijon – Nevers sont les
821 suivants. Le travail a été fait par voie puisque les dévers peuvent varier d'une voie à l'autre, puis par section entre
822 Nevers et Imphy, Imphy et Decize, Decize et Cercy-la-Tour, Cercy-la-Tour et Luzy, etc. Cela a donc été décomposé,
823 et l'on arrive à des gains de temps entre 3 minutes 53 et 4 minutes 33, donc en gros entre 4 minutes et 4,5 minutes
824 suivant la voie. On peut remarquer la section Cercy-la-Tour – Luzy où les gains de temps sont les plus intéressants
825 (entre 1 minutes 47 et 1 minute), ainsi que la section entre Étang et Le Creusot où les gains de temps sont de l'ordre
826 de la minute. On voit bien que sur ces deux sections l'on a pratiquement 80 à 90 % du gain de temps total.

827 On a, bien sûr, évalué le montant des travaux de ce traitement de voies par section ; les différents montants sont
828 indiqués sur la *slide*. On arrive à un total d'environ 360 millions d'euros pour l'ensemble de ces sections entre Nevers
829 et Chagny. On peut remarquer que pour les sections où l'on a les meilleurs temps, des montants correspondent. Par
830 exemple, pour bénéficier de ces minutes, il faut prendre en compte un investissement de l'ordre de 80 millions
831 d'euros.

832 La synthèse. Tout d'abord, il faut maintenir cette ligne ; c'est important :

833 - La régénération ponctuelle de l'infrastructure est nécessaire pour éviter l'apparition de nouveaux
834 ralentissements, de manière à maintenir les temps de parcours. Les besoins estimés de ces



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

835 investissements et de cette maintenance se font sur la base d'inspections de terrain, et celle à venir se fera
836 dans les prochains mois par SNCF Réseau.

837 - Ensuite, il y a ces deux points durs qui doivent être supprimés, en particulier le passage à niveau 66 à
838 Mesvres qui représente quand même les 3 minutes sur les 3-4 minutes qu'on peut récupérer.
839 L'investissement de l'ensemble, comme on l'a vu précédemment, est de l'ordre de 6 millions d'euros.

840 Le deuxième levier est l'amélioration possible de la voie ferrée par des aménagements d'infrastructure :

841 - Tout d'abord l'effet de l'électrification, donc si l'on électrifie la ligne, on peut mettre des trains électriques et
842 l'on gagnera 1 à 2 minutes. Le coût de l'électrification est environ de 200 millions d'euros ; c'est ce qui a
843 toujours été présenté depuis le début du débat public.

844 - Le deuxième levier est le relèvement de vitesse dans les emprises, ce que je viens de vous expliquer ; le
845 gain potentiel pour aller jusqu'à 4 minutes. Par contre, l'investissement est assez important, puisqu'il est de
846 400 millions d'euros.

847 Puis, l'effet de l'évolution de l'exploitation par la mise en place de liaisons rapides, des trains qui marqueraient moins
848 d'arrêts entre Nevers et Dijon. Le gain potentiel est de l'ordre du quart d'heure. Il n'y a pas d'investissement spécifique
849 à prévoir sur l'infrastructure. Par contre, il y a un coût d'exploitation supplémentaire puisqu'il y aurait des trains
850 nouveaux en plus sur la ligne Nevers – Chagny entre Dijon et Nevers.

851 Voilà pour cette synthèse, ce rendu très rapide de cette expertise.

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

853 Merci beaucoup. Je propose à la salle de réagir à cela. Et je vous demanderais aussi de répondre aux questions
854 posées tout à l'heure sur le fret, les vibrations, etc.

855 Quelqu'un au fond de la salle a levé la main. Je vous prie de vous présenter.

856 **Christian PEETERS, Écuisses, Collectif de défense de la Vallée de la Dheune (CODEVAD)**

857 Bonsoir. Christian PEETERS, de la commune d'Écuisses. Je vais faire simple par rapport à votre présentation qui est
858 un peu lourde, je trouve. Si j'ai bien compris, et je parle sous votre contrôle, vous dites qu'on peut gagner entre 2 et
859 4 minutes par des travaux de régénération, pour un objectif qui est de l'ordre du quart d'heure quand on cherche à
860 arriver à joindre Nevers à Dijon en 2 heures. Par contre, si l'on supprime trois ou quatre arrêts, je ne sais plus
861 exactement, on gagne 15 minutes. Donc, si vous faites le compte du rendement des opérations, il vaut vraiment
862 mieux supprimer trois arrêts et mettre des bus pour aider les gens à rejoindre les arrêts qui subsistent, plutôt que
863 dépenser 200 millions pour gagner 3 ou 4 minutes. C'est ma première réaction.

864 La deuxième est de dire que par rapport au projet VFCEA, dans quelle mesure une régénération est-elle incluse
865 aujourd'hui dans le coût du projet VFCEA ? Oui ou non, parce qu'il n'est pas évident de savoir si les coûts de la
866 régénération sont inclus en totalité ou partiellement dans les coûts du projet.

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

868 Merci beaucoup. Il y avait une autre question par là.

869 **Henry BEAUBERNARD, Saint-Eusèbe**

870 Je suis un peu ému. Je voudrais dire que j'ai été très touché au cœur quand vous avez parlé de La Sapinette.
871 Peut-être ne connaissez-vous pas La Sapinette. C'est ce gros thuya qu'on voit depuis la gare TGV. En haut du bois, il
872 y a à côté une grande étable, c'était l'étable de mon exploitation. J'étais agriculteur. Je peux vous dire, et c'est
873 exceptionnel, que la Suisse m'a proposé un parking gratuit. Il était situé, par rapport à celui de maintenant, de l'autre
874 côté de la gare. Figurez-vous, pris en charge par la Suisse. Figurez-vous qu'ils proposaient un parking gratuit avec
875 même la possibilité pour les riches que Monsieur MAUMET, maire de Torcy, n'aimait pas à ce moment-là. C'est vrai.
876 C'est émotionnel de voir cela parce que je pourrais en raconter longtemps, mais je serais court, parce que j'ai ma
877 question. Donc, tout cela est gratuit. Cela ne coûtait rien à la France. Et, tout simplement, Monsieur MAUMET voulait
878 des usines. Malgré tout, il en était revenu ; il avait décidé de prendre le chemin en charge.

879 Maintenant, je voudrais quand même revenir à ma question. Je me présente. J'étais agriculteur. Je m'appelle Henri
880 BEAUBERNARD, 82 rue du 19 mars 1962, 71 210 Saint-Eusèbe. Bonjour, Messieurs et Mesdames, Messieurs les

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

881 officiels et tout le monde. Tout d'abord, aux journalistes. La liberté de la presse, c'est bien, mais cela pourrait être bien
882 mieux. La loi devrait vous obliger à publier l'affaire que je vais vous raconter.

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

884 Pourriez-vous raccourcir un peu votre question ?

885 **Henry BEAUBERNARD, Saint-Eusèbe**

886 J'ai 82 ans. Mon épouse, 71 ans. En novembre 2015, elle fait une leucémie. Nous décidons de donner la nue
887 propriété de nos biens à nos enfants en gardant l'usufruit. Cela ne peut pas se faire. Ils ont été mis dans le domaine
888 public par la commune du Breuil sans ma participation, et sans même nous donner l'euro symbolique ou le franc.
889 Mais, nous restons propriétaires en même temps, ce qui veut dire qu'à notre décès, ils seront dans le domaine public,
890 donc rien pour mes enfants, rien pour mes petits-enfants. Alors qu'il était encore responsable de la Police des Polices,
891 j'ai demandé à Monsieur CAZENEUVE, ministre, de me donner le droit de retourner sur ma propriété sans risque d'un
892 PV et plus. Le ministre CAZENEUVE est devenu Premier ministre, et il a transmis mon dossier à Monsieur LE ROUX
893 qui l'a envoyé à Monsieur le Préfet de Saône-et-Loire pour traiter l'affaire. Entre parenthèses, j'ai eu la préfecture, et
894 le papier, on ne sait pas où il l'est. Il paraît qu'on me l'a donné. Je ne vois pas pourquoi on m'aurait donné ce papier.
895 Donc, est-ce que je peux retourner sur mon terrain ?

896 À Monsieur BAUMEL. Monsieur le Député, pouvez-vous me dire comment la commune du Breuil a pu faire pour
897 vendre mon bien à Monsieur et Madame que j'appellerais « x », et le donner également à Monsieur et Madame que
898 j'appellerais également « x ». Le 15 avril 2008, vous étiez maire de la commune. Comment, ce jour-là, avez-vous fait
899 pour m'acheter une parcelle de terrain que je n'ai jamais vue ? À vous de me répondre. Merci.

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

901 Je vous remercie, Monsieur. Je pense que cette question n'était pas en lien direct avec le débat. Vous avez profité de
902 cette arène pour poser une question, donc si parmi les élus, les responsables qui sont là, à la suite de la réunion,
903 vous souhaitez apporter des réponses, vous savez à qui vous adresser. Vous avez, au moins pour ce soir, eu l'oreille
904 de ces personnes-là.

905 Y a-t-il d'autres questions par rapport à la régénération ? Oui. Monsieur, n'oubliez pas de vous présenter.

906 **Jean MANCEL, Le Creusot**

907 Jean MANCEL, retraité SNCF. J'ai participé à l'électrification Paris – Clermont, et je me pose des questions au sujet
908 de celle de Nevers – Chagny. Du point de vue de l'alimentation électrique de la ligne, compte tenu des nombreuses
909 sous-stations envisagées, implantées à Sémelay et à Montchanin, et compte tenu de l'existence de la centrale sous-
910 station en 1 500 volts continus de Chagny, je pose la question au maître d'ouvrage : comment le central sous-station
911 de Paris va-t-il pouvoir gérer l'ensemble de toutes ces circulations, les postes électriques de sectionnement, ainsi que
912 les sous-stations existantes et à venir ?

913 D'autre part, le central sous-station de Paris qui gère déjà la ligne LGV gère également la ligne Paris – Clermont.
914 Existera-t-il un nouveau central sous-station dans le secteur Montchanin, ce qui majorerait excessivement le coût de
915 l'électrification, ou le central sous-station de Paris peut-il gérer l'ensemble ?

916 J'ai une autre petite question, pour terminer, concernant la bifurcation de Chagny. Actuellement alimentée en
917 1 500 volts continus, peut-elle devenir une centrale sous-station mixte ? C'est-à-dire en 25 000 courant alternatif et
918 1 500 volts continus, ce qui nécessite, dans les deux cas où elle serait alimentée par la sous-station de Montchanin,
919 l'implantation à demeure d'une section de séparation avec la signalisation propre à appliquer par les tractionnaires.

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

921 Merci beaucoup, Monsieur. Il y a une autre question par là. Notez-vous toutes les questions ? Non ? Alors, une
922 dernière question, puis il répond. Ensuite, on passera aux réponses. Ils oublient, mais l'on sera là pour les rappeler.
923 Allez-y, Monsieur. Présentez-vous, même si vous avez déjà pris la parole.

924 **Jean-Luc NIGAUD, adjoint à la commune de Mesvres**

925 Jean-Luc NIGAUD, adjoint à la commune de Mesvres. Concernant les propositions alternatives à la suppression du
926 passage à niveau 66, il en est une qui consisterait pour le maître d'ouvrage à reprendre le tracé de la voie pour la
927 reprofiler au niveau du passage à niveau concerné, ce qui permettrait de supprimer cette limitation de vitesse qui nous
928 a été présentée tout à l'heure. Sur la base du coût moyen de 1,5 million/kilomètre, tel qu'il est estimé par le maître

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

929 d'ouvrage dans la réponse qu'il a adressée à la question N° 17 du sénateur GORCE relative à la régénération de la
930 ligne Dijon – Nevers, cette proposition serait moins onéreuse que celle proposée par SNCF Réseau de réalisation
931 d'un ouvrage de franchissement pour un montant de 5,3 millions d'euros. Cela faisait partie de la remarque que je
932 voulais adresser tout à l'heure à la Commission, à savoir que cette alternative a été proposée en réunion publique le
933 11 octobre 2016, qu'elle a été réitérée dans le cahier d'acteurs qui a été déposé par la commune de Mesvres dans les
934 temps impartis et selon les modalités du débat public, et que nous constatons que dans l'étude complète qui a été
935 menée cette proposition alternative n'a malheureusement ni été prise en compte ni été étudiée. Nous demandons
936 donc une réponse précise au maître d'ouvrage à ce sujet.

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

938 Merci beaucoup. Je précise juste que cette Commission particulière n'est pas du tout intervenue sur le projet dont
939 vous parlez, sur lequel, par ailleurs, il n'y a eu aucun débat public, mais une démarche de concertation volontaire, si je
940 ne me trompe pas, de la part du maître d'ouvrage. Juste pour ce qui concerne la Commission particulière et nationale,
941 on n'est jamais intervenu sur ce projet-là.

942 Je propose au maître d'ouvrage de commencer à donner un certain nombre de réponses sur la question de la
943 régénération, les dernières, et même celles posées au départ sur le fret, les vibrations, etc. Allez-y. Je vous en prie.

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

945 Concernant les premières questions, l'expertise faite ces dernières semaines consistait à faire d'une part un
946 diagnostic, à voir quelles étaient les optimisations de circulation, quelles étaient les possibilités de trouver des gains
947 de temps suivant différents critères, et l'on a donc exploré tout ce qui était possible. Aujourd'hui, vous mettez en avant
948 la comparaison entre une modification de la desserte et le coût d'une régénération de la voie, tel que cela a été
949 indiqué. Ce sont des éléments qui faisaient partie du cahier des charges, donc c'est ce qu'on a étudié et c'est ce que
950 je vous présente. C'est une option. C'est une possibilité. Le coût est moindre. Pour autant, cela a un impact sur les
951 dessertes. On peut faire la comparaison, mais ce sont deux leviers différents tels qu'on a dû les étudier dans notre
952 expertise. Aujourd'hui, il n'y a pas de choix qui est fait.

953 Concernant la régénération dans le projet, depuis le début du débat public, on a toujours affirmé qu'aucune
954 régénération n'était prise en compte dans le programme du projet de la VFCEA. Donc, je confirme aujourd'hui que ce
955 n'est pas pris en compte dans le programme de la VFCEA.

956 Ensuite, il y avait une question concernant les sous-stations. Il est vrai que dans le projet deux sous-stations sont
957 envisagées, une à Montchanin et une à Sémelay. Ces sous-stations ont été envisagées et analysées sur la base des
958 études préliminaires réalisées. Une diapositive les présente. La question de la prise en compte de ces sous-stations
959 devra être étudiée au cours des études d'avant-projet, donc les études techniques qu'il faudra mener, si le projet se
960 poursuit, dans les deux prochaines années. Aujourd'hui, il n'y a donc pas de réponse précise, mais la gestion de ces
961 sous-stations électriques se fera probablement par le central sous-station de Dijon.

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

963 Il y avait aussi une question sur une sous-station mixte à Chagny.

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

965 La station 1 500 volts de Chagny, bien sûr nous ne l'avons pas considérée puisque l'électrification est prévue en
966 25 000 volts, donc l'on ne peut pas prendre en compte cette sous-station existante comme l'on peut le faire à ce stade
967 des études par la sous-station de Garchizy, donc à l'extrémité ouest de la ligne. Mais, là, on ne peut pas puisque les
968 caractéristiques de cette sous-station ne sont pas compatibles. Par contre, il n'est pas envisageable d'étudier la
969 question au cours des études techniques à venir.

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

971 Et, une question relative au fret et à la manière dont vous avez calculé le trafic fret, etc. avait été posée au départ, je
972 ne sais plus par qui. Voulez-vous apporter des éclaircissements sur les critères retenus dans vos études pour la
973 prévision des trafics fret ?

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

975 Oui. Je voudrais apporter quelques précisions, notamment sur le fait que les acteurs du fret ferroviaire ont quand
976 même été consultés. Donc, on ne peut pas dire que le travail a été fait en chambre pas SNCF Réseau. Au cours des
977 années 2015 et 2016, Fret SNCF, d'autres opérateurs privés et les ports de la façade atlantique, donc toutes les

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

978 grandes industries qui pourraient être intéressées par le fret ont été questionnées. Elles ont été rencontrées.
979 D'ailleurs, en préalable, il y a eu des études socioéconomiques, avec un atelier spécifique qui a permis de réunir un
980 certain nombre d'acteurs du fret ferroviaire, ce qui nous a permis de prendre en compte leur vision de la chose et de
981 travailler la construction d'un trafic prévisionnel par rapport à l'évolution du transport des marchandises sur cet axe.
982 Ce trafic prévisionnel s'est fait suivant plusieurs hypothèses : une hypothèse plutôt basse, une hypothèse médiane
983 qu'on a considérée comme étant plutôt réaliste, et une hypothèse haute. Ces éléments sont disponibles sur le site du
984 débat, puisque depuis le début du débat public, ils ont été mis à la disposition du public. Tous ces éléments sont
985 expliqués. Dans notre calcul socioéconomique tel qu'on l'a toujours présenté, on est partis sur l'hypothèse médiane
986 d'une quinzaine de trains de marchandises par jour sur cet axe.

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

988 Merci. Une question a été posée sur les coûts de la régénération, et si c'était intégré au projet. Et je vous signale que
989 la question de la régénération n'était pas envisagée au départ par le maître d'ouvrage, qui a accepté ensuite de
990 l'envisager. Mais, je vous laisse répondre si vous voulez apporter des éléments. Oui ? Allez-y, prenez la parole.

991 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial Bourgogne – Franche-Comté, SNCF Réseau**

992 On a déjà répondu à la problématique de la régénération de la voie. Je voudrais juste apporter une petite précision sur
993 les termes utilisés. Pour le relèvement de vitesse qui a été identifié tout à l'heure et les coûts d'investissement
994 nécessaires, ce sont des points bien précis. La régénération globale de la voie n'a jamais été évoquée, et donc elle
995 n'est pas incluse dans le coût du projet.

996 Par contre, je voudrais apporter un éclairage sur la problématique du PN (Passage à Niveau) de Mesvres et sa
997 suppression. Il faut bien prendre en considération que la suppression du PN de Mesvres répond à une problématique
998 de sécurité. Et la sécurité est la première des priorités pour SNCF Réseau ; c'est quelque chose de fondamental.
999 Nous avons eu à vivre un accident tragique ; heureusement, il n'y a pas eu de mort. On a engagé une concertation
1000 volontaire, dans un premier temps avec les parties prenantes (l'État et la Région, les départements et l'ensemble des
1001 acteurs politiques du territoire, en particulier la commune). Puis, nous nous sommes engagés aussi dans une volonté
1002 de concertation publique volontaire, et c'est là que nous avons présenté les solutions aujourd'hui envisagées. Les
1003 trois solutions envisagées avaient pour ambition quelque part de supprimer définitivement le risque en créant un
1004 ouvrage. Trois solutions avaient été retenues. Et, nous avons proposé, et j'ai moi-même proposé que dans le cadre
1005 du travail fait en partenariat avec le Département, on trouve des solutions de compensation pour mettre en valeur la
1006 commune de Mesvres. Je reste toujours dans cette disposition qui consiste à dire que la suppression de ce PN
1007 pourrait être aussi une solution de valorisation de cette ville, ceci pour peut-être gagner par le biais de ces
1008 investissements des aménagements supplémentaires susceptibles d'aider à ne pas trop percevoir le fait qu'on accède
1009 difficilement à la ville, et qui consiste à dire qu'on pourrait trouver des solutions d'aménagement pour la valoriser.

1010 Aujourd'hui, on parle du PN de Mesvres dans le cadre du projet VFCEA parce que sa suppression à elle seule
1011 pourrait engendrer 3 à 4 minutes de temps de parcours. Et c'est la combinaison de ces deux facteurs qui fait que cela
1012 pourra être intéressant de l'intégrer dans le périmètre du projet. Donc, nous continuerons la discussion et nous
1013 continuerons la concertation sur ce sujet.

1014 Je voudrais juste alerter et insister : la sécurité est un élément majeur, et l'on ne peut pas, pour des considérations
1015 multiples, ignorer ce sujet-là. Ce PN, tel qu'il se présente aujourd'hui, sa géométrie est très risquée. On a mis une
1016 limitation de vitesse sur cette ligne-là, donc une perte de temps et un impact direct sur les circulations. C'est SNCF
1017 qui en subit les conséquences. C'est SNCF Mobilités qui est impacté dans le tracé de ses sillons. L'idée qu'il y a derrière
1018 est surtout de protéger les riverains et les utilisateurs de ce PN, et j'espère qu'on pourra arriver avec le Département
1019 et la commune à trouver la bonne solution pour le supprimer dans les meilleures conditions au meilleur coût.

1020 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1021 Merci. Des craintes avaient aussi été exprimées quant aux vibrations. Pouvez-vous donner des éléments sur la
1022 politique de SNCF sur la manière dont vous gérez ces choses-là ? Ceci pour que les personnes comprennent un peu
1023 mieux. Les vibrations ont été évoquées. En général, mettez-vous en place des mesures comme vous le faites pour le
1024 bruit, etc. ? Pouvez-vous apporter des réponses quant à la question des vibrations ?

1025 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial Bourgogne – Franche-Comté, SNCF Réseau**

1026 La problématique du bruit est un sujet qui nous intéresse beaucoup. Sur ce projet-là, il y aura une étude d'impact qui
1027 intégrera les mesures de bruit dans les endroits sensibles, et l'on comparera, après réalisation. Et, s'il y a un
1028 différentiel sur le bruit et que, réglementairement, on doit le traiter, on le traitera. Donc, il sera intégré dans l'étude

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1029 d'impact qui, elle, fera l'objet d'une enquête publique. Au terme de l'enquête publique, on prendra des engagements
1030 pour le traitement du bruit sur cette ligne-là.

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

1032 Merci. En tout cas, c'était les vibrations, et ce n'était pas le bruit.

1033 Voulez-vous poser des questions ? Puis, l'on passera à l'alternative de la CUCM. Oui ? N'oubliez pas de vous
1034 présenter.

1035 **Christian PEETERS, Écuisses, Collectif de défense de la Vallée de la Dheune (CODEVAD)**

1036 Je vais me représenter, mais c'est la suite de la question. Christian PEETERS, de la commune d'Écuisses. Si on a un
1037 débat, je pose une question, mais l'on ne répond pas à la question que je pose, donc je la pose à nouveau. J'avais
1038 deux volets à ma question. Pour le deuxième volet, vous m'avez gentiment répondu. Merci. Donc, il n'y a pas de
1039 régénération incluse dans le coût du projet VFCEA. C'est bien cela ?

1040 *(Commentaire inaudible dans la salle, hors micro).*

1041 Sur le premier point, j'ai un petit problème avec la manière dont le projet global est conçu, parce que j'ai quatre
1042 expressions de besoins, si je ne me trompe : trois expressions de besoins voyageurs et une expression de besoins
1043 fret. Dans les expressions de besoins voyageurs, il y en a une qui est « Nevers – Dijon en 2 heures ». Lorsque je lis,
1044 hier soir, le rapport sur la régénération, je crois comprendre, mais peut-être me suis-je trompé, qu'il existe une solution
1045 pour répondre à ce besoin qui consisterait à supprimer des arrêts sur la ligne et l'on obtiendrait les 15 minutes
1046 recherchées pour arriver à peu près à 2 heures de temps de trajet. Cela éviterait d'investir lourdement en
1047 régénération ; est-ce exact ou n'est-ce pas exact ?

1048 Le deuxième point. On voit bien que l'électrification dans le cadre de cette étude-là ne fait pas gagner grand-chose sur
1049 le trajet en question, puisqu'on gagne de 2 à 4 minutes pour un investissement qui peut varier entre 200 et
1050 400 millions. Donc, je me pose des questions. Peut-on vraiment appliquer aussi ce raisonnement-là au fret ? Parce
1051 qu'à ce moment-là, il y a un vrai problème.

1052 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1053 Merci beaucoup. Sur la question du nombre d'arrêts et de dessertes, je vous signale qu'il y a ici présente l'autorité
1054 organisatrice qui est compétente pour ce faire et qui, tout à l'heure, apportera des réponses. Je pense que ses
1055 réponses seront beaucoup plus appropriées parce qu'elle est compétente sur ce sujet-là. Je pense que vous allez
1056 recevoir quelques éléments de réponses quand la Région prendra la parole en tant qu'autorité organisatrice des
1057 transports. Voulez-vous réagir sur autre chose ?

1058 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial Bourgogne – Franche-Comté, SNCF Réseau**

1059 Je voulais juste apporter un complément. Aujourd'hui, nous sommes dans une phase de débat public, donc nous
1060 sommes à votre écoute. Il n'y a pas de décision prise. À l'instant où je vous parle, aucune décision n'est prise. Vos
1061 questions sont pertinentes. Il est vrai qu'aujourd'hui nous pouvons réduire le temps de parcours en réduisant les
1062 arrêts. La décision appartient à la Région. La Région décidera. Ce n'est pas du ressort du maître d'ouvrage, mais
1063 nous disons qu'on peut réduire le temps de parcours.

1064 À la question du niveau d'investissement, c'est le retour sur investissement qui va conduire à un certain moment à la
1065 prise de décision. Et c'est surtout l'ensemble des éléments recueillis et l'ensemble des éclairages que nous apporte ce
1066 débat public qui vont conduire à ce que le maître d'ouvrage prenne sa décision au moment opportun. Mais, sa
1067 décision ne s'appuiera pas simplement sur un seul critère, mais sur l'ensemble des critères traités dans ce débat
1068 public au regard des avis rendus par tous. Donc, aujourd'hui, nous sommes plus dans une posture d'écoute, et au
1069 terme de ce débat public, quand la CPDP aura rendu son rapport aussi, le maître d'ouvrage prendra sa décision au
1070 mois d'août. Quant à l'exploitation, je laisserais tout à l'heure le vice-président Michel NEUGNOT apporter sa réponse.
1071 Et, il est vrai, vous avez raison, on peut gagner un quart d'heure en réduisant les arrêts ; on verra ce que lui-même
1072 dira.

1073 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1074 Merci. Une question par là, puis l'on passera à la réaction du maître d'ouvrage sur l'alternative proposée par la
1075 CUCM.

1076 **Rémy CHANTEGROS, Autun**

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1077 CHANTEGROS, d'Autun. Je vous ai parlé tout à l'heure du futur immédiat des navettes qui ne seront pas forcément
1078 utilisatrices des caténaires, qui seront donc à démarrage sur batterie de la navette elle-même, et ensuite un
1079 fonctionnement à l'hydrogène. Ces navettes sont commandées à Alstom en Allemagne pour commencer. À
1080 l'échéance de quelques années de réalisation, je suppose que 60 % du réseau SNCF qui n'est pas électrifié va
1081 évidemment provoquer une poussée pour que ces nouvelles navettes, que j'appelle « navettes » pour ne pas dire
1082 « TER », soient autre chose que de l'électrification, électrification qui se chiffre par 100 ou 200 millions, alors que vous
1083 voyez bien que cette perspective technique efface cette obligation. Donc, je repose ma question, est-ce qu'il n'est pas
1084 important d'en débattre ?

1085 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1086 Merci beaucoup.

1087 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial Bourgogne – Franche-Comté, SNCF Réseau**

1088 Je vous remercie pour ces éléments d'information ; nous allons les intégrer dans notre réflexion. Il est vrai que quand
1089 le projet a été réfléchi et conçu, on a réfléchi plutôt à l'infrastructure, mais pas matérielle. On ne va pas ignorer cette
1090 problématique du matériel qu'on va essayer de pousser en réflexion pour voir sa faisabilité dans le temps et trouver
1091 les bons équilibres avec nos partenaires.

1092 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1093 Nous sommes sur le lieu où la halte, si le projet se poursuit, devrait se faire, donc je vous propose d'écouter ce que le
1094 maître d'ouvrage a à dire sur la proposition faite par la CUCM. Puis, on rouvrira le débat, parce que c'est la dernière
1095 présentation du maître d'ouvrage. Allez-y.

1096 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1097 **La proposition d'interconnexion TER-TGV de la CUCM.**

1098 Nous avons regardé la variante de la CUCM suivant trois thématiques : la première sur les éléments techniques de
1099 cette variante d'interconnexion TER, la comparaison socioéconomique avec l'étude faite et présentée dans le dossier
1100 du maître d'ouvrage, puis sur l'environnement.

1101 **L'analyse technique des variantes.** D'abord, pour rappeler rapidement les différentes variantes, vous avez à l'écran
1102 les quatre propositions étudiées par le maître d'ouvrage au titre des études préliminaires. Celle qui va nous intéresser
1103 est celle-ci, qu'on va comparer avec la proposition de la CUCM. Les principes sont un peu différents. La proposition
1104 SNCF Réseau est un raccordement court avec un tunnel, puis une interconnexion TER de type impasse. La
1105 proposition de la CUCM est un raccordement plutôt long, avec une interconnexion TER principe de gare de passage.

1106 Sur l'analyse technique, voici le tracé qui ressort de l'étude TTK qui a travaillé pour la CUCM. On a regardé différents
1107 points. Le premier est la vitesse de débranchement par rapport à ce tracé au niveau de la ligne existante. Cette
1108 vitesse de débranchement est réalisable à 120 kilomètres, qui est la vitesse de ligne. Cela permet un effacement plus
1109 rapide des circulations, donc c'est plutôt intéressant. On a également regardé la courbe située au nord de la gare.
1110 Cette courbe peut être tracée à 60 kilomètres, ce qui permet d'avoir une homogénéité entre entrée et sortie de gare,
1111 donc c'est également un point plutôt intéressant de cette variante.

1112 On a approfondi ce tracé par le biais d'un profil en long qu'on verra un peu plus loin, pour identifier les différents en
1113 terre. Il y a trois ouvrages en terre principaux : un grand déblai puisqu'il faut franchir le bois de La Motte, donc une
1114 colline, puis de chaque côté il y a deux zones de remblai. Je rappelle ce qu'est un déblai ; on installe la plateforme
1115 ferroviaire sous le niveau du terrain naturel. Pour le remblai, on rajoute du matériau sur le terrain naturel pour
1116 surélever la voie ferrée, le but étant que la plateforme puisse avoir un profil en long homogène. Donc, ce tracé met en
1117 évidence un grand déblai et deux zones de remblai, et il y a là un équilibre des terres qu'il faut vérifier pour voir si le
1118 volume du déblai correspond aux besoins des deux remblais ou s'il y a un excédent, que fait-on des terres ? Il y a là
1119 un travail à approfondir.

1120 Voici le profil en long que nous avons tracé par rapport au schéma de principe de la variante. Ce profil en long a une
1121 pente de près de 3 %, qui atteint donc la valeur limite acceptable pour cette circulation TER. Cela franchit le bois de
1122 La Motte. La proposition de la CUCM est de dire que l'on fait un grand déblai ou l'on regarde éventuellement l'idée de
1123 créer un tunnel d'une centaine de mètres. Dans le cas du grand remblai, on remarque que sa profondeur sera de
1124 l'ordre de 25 mètres, donc c'est relativement important.

1125 Sur ces éléments techniques, quels sont les avantages et quels sont les inconvénients ?



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1126 Pour ce qui est des avantages :

- 1127 - Il n'y a pas de mélange des flux TER-TGV, donc cela va simplifier du point de vue de l'exploitation.
- 1128 - C'est réalisable sans électrifier la ligne Nevers – Chagny.
- 1129 - Le trajet des trains est équivalent avec la solution en impasse, donc notre proposition ; il n'y a pas de
1130 linéaire supplémentaire.
- 1131 - Il n'y a pas de rebroussement des trains à la halte, donc c'est plutôt intéressant en termes d'exploitation.

1132 Par contre, il y a un certain nombre d'inconvénients :

- 1133 - Il y a un linéaire de voie nouvelle qui est plus long que la solution en impasse. De ce fait, des impacts
1134 environnementaux seront forcément un peu plus marqués.
- 1135 - Il y a une incompatibilité avec le raccordement de Nantes. Même si celui-ci n'a pas fait l'objet, dans le cadre
1136 de nos études préliminaires, d'un approfondissement socioéconomique, on l'a intégré dans notre dossier de
1137 manière à surtout voir la faisabilité. Donc, là, il y aurait une incompatibilité avec le raccordement de Nantes.
- 1138 - Une largeur importante de déblais, puisqu'avec la solution de déblai profond de 25 mètres, les emprises en
1139 haut du remblai seront assez importantes, de l'ordre de 100 à 120 mètres.
- 1140 - Puis, une estimation des travaux qui est supérieure à la solution de la halte en impasse, avec un effet sur le
1141 coût global du raccordement puisque la solution de la CUCM est évaluée entre 120 et 140 millions d'euros,
1142 alors que la solution du maître d'ouvrage est évaluée à environ 80 millions d'euros.

1143 Voilà pour les éléments techniques.

1144 La comparaison socioéconomique. D'abord, je voudrais très rapidement rappeler quelques éléments sur la
1145 méthodologie d'analyse socioéconomique, parce que c'est assez complexe. Cela consiste à mesurer l'intérêt d'un
1146 projet, pour la collectivité, sur la base d'une analyse multicritères. C'est établi de façon normative, en application d'une
1147 circulaire d'État (instruction-cadre Royal) et sur la base d'un référentiel SNCF Réseau, donc c'est très cadré. Les
1148 indicateurs socioéconomiques sont calculés suivant une méthodologie précise, en s'appuyant sur des outils
1149 spécifiques liés à l'économie des transports tels que les modèles de déplacement des voyageurs. L'évaluation est
1150 basée sur des hypothèses d'évolution des trafics voyageurs, et cela consiste à quantifier et à "monétariser" les
1151 avantages cumulés du projet de diverses natures en prenant en compte l'ensemble des coûts.

1152 Pour illustrer cette méthodologie de travail, voici un graphique très simple, avec les investissements en bas et les
1153 recettes en haut. Les investissements, c'est tous les travaux d'infrastructure qu'il faut faire. Quand l'ouvrage est
1154 terminé, il y a une mise en service, donc l'on commence à avoir des avantages. Pour autant, il y a toujours des
1155 dépenses puisqu'il y a des coûts liés au transporteur et des coûts d'entretien de la voie. On fait un calcul de cette
1156 rentabilité socioéconomique sur une année qui est déterminée par les circulaires qui s'imposent à cette étude, et cette
1157 année, c'est 2 140. Donc, c'est un outil d'aide à la décision, notamment dans la priorisation des investissements.
1158 L'évaluation est engagée au cours des études amont, donc les études préliminaires telles qu'on les a faites, puis une
1159 mise à jour se fait au cours des études ultérieures.

1160 De quoi est composé le bilan socioéconomique ? Le bilan prend la forme d'une Valeur Actualisée Nette (VAN) qui est
1161 décomposée en différents postes : l'investissement sur infrastructure, le bilan des usagers, le bilan des riverains, le
1162 bilan pour la puissance publique, le bilan des transporteurs, du gestionnaire d'infrastructure, et les autres acteurs du
1163 transport, donc un certain nombre de critères doit être pris en compte pour pouvoir définir cette valeur actualisée
1164 nette. Le bilan socioéconomique, c'est la somme de ces différents bilans par acteur.

1165 Je sais que c'est assez compliqué, mais je tenais à vous l'expliquer avant de passer à la présentation des
1166 hypothèses, qui sont différentes entre les solutions présentées par le maître d'ouvrage et la solution présentée par la
1167 CUCM.

1168 Tout d'abord, sur les trafics voyageurs :

- 1169 - Les TGV Paris – Lyon, et notamment par rapport au nombre d'arrêts au Creusot, dans notre étude qui a été
1170 faite par le bureau d'études Systra, nous prenons en compte 14 arrêts TGV. Dans l'étude de la CUCM qui a
1171 été faite par le bureau d'études TTK, la prise en compte est de 16 TGV. Il y a donc un effet de l'ordre de
1172 14 % de fréquence supplémentaire. On a évalué cet effet par rapport à cette différence qui se monte à
1173 environ 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

- 1174 - Sur les TER Autun vers Paris et Lyon, nos études n'ont pas tenu compte d'évolutions. Par contre, l'étude
1175 TTK prend en compte une évolution assez importante de 55 000 voyageurs, ce qui correspond à peu près à
1176 30 % du trafic supplémentaire en projet. L'effet de cette différence de trafic est de l'ordre de 15 millions
1177 d'euros.
- 1178 - Sur les TGV-TER Paris – Chalon, les trafics sont différents. En effet, vous voyez qu'entre l'étude Systra et
1179 l'étude TTK, cela double ; il y a forcément un effet sur le résultat qui ne sera pas le même.
- 1180 - Il en est de même pour l'offre TER concernant les TER Chalon qui se terminent au Creusot-Montceau-
1181 Montchanin TGV.
- 1182 - Concernant l'offre Bus, puisque ces éléments doivent être pris en compte, nous sommes partis sur une offre
1183 bus constante, et dans l'étude TTK, l'offre bus est restructurée.

1184 Ensuite, sur les hypothèses de croissance et les coûts d'investissement :

- 1185 - La croissance du PIB dans l'étude de SNCF Réseau est de 1,3 %, qui est une croissance qui est définie par
1186 le cadre réglementaire. Dans l'étude TTK cette croissance est supérieure (1,9 %). L'effet sur la VAN est
1187 d'environ 10 millions d'euros.
- 1188 - Ensuite, sur le taux de croissance du trafic voyageurs, là aussi, on voit qu'il y a des écarts par rapport à nos
1189 hypothèses et par rapport aux hypothèses prises par le bureau d'études TTK. Les chiffres parlent d'eux-
1190 mêmes, et l'on peut donc évaluer l'effet entre ces deux études.
- 1191 - Concernant les coûts d'investissement, comme je l'ai indiqué précédemment, 80 millions d'euros pour la
1192 solution SNCF Réseau, et entre 120 et 140 millions si l'on rajoute le tunnel pour la solution TTK.

1193 La conclusion est que SNCF Réseau, avec un coût d'investissement de 80 millions d'euros, a présenté une rentabilité
1194 du projet qui est négative de l'ordre de 40 millions d'euros à l'horizon 2040. La Communauté urbaine, avec un coût
1195 compris entre 120 et 140 millions, a présenté une rentabilité du projet plutôt positive de 66 millions d'euros, mais
1196 lorsqu'on prend en compte les différents effets qu'on a évalués, cette valeur actualisée nette devient négative de
1197 l'ordre de - 50 millions qu'on considère au minimum, et cela devient comparable à l'étude faite par SNCF Réseau
1198 avec la solution gare en impasse.

1199 L'environnement. Le dernier chapitre concerne une primo analyse sur l'environnement.

- 1200 - On est parti sur les mêmes critères que ceux qu'on trouve dans le dossier du maître d'ouvrage avec les
1201 emprises foncières. Sur ces emprises foncières, comme le tracé est plus long, l'impact est forcément
1202 supérieur, donc l'on a plutôt mis du jaune.
- 1203 - Sur la proximité des habitations, on considère que c'est équivalent.
- 1204 - Concernant les milieux aquatiques, on considère également que c'est équivalent puisque les deux tracés
1205 sont sur des zones de pâture sans caractère humide aujourd'hui identifié.
- 1206 - Concernant l'équilibre des terres, un tracé majoritairement en déblai et peu profond pour la solution en
1207 impasse. Par contre, un déblai plus profond pour la solution gare de passage. Donc, l'équilibre des terres
1208 est à vérifier et n'est pas forcément positif à ce stade de l'appréciation.
- 1209 - Sur les secteurs boisés, il n'y a pas d'impact ou très peu pour la solution en impasse. Par contre, il y a un
1210 fort impact pour la solution de passage, notamment s'il n'y a pas le tunnel.
- 1211 - Concernant les parcelles agricoles, on considère que c'est équivalent.
- 1212 - Sur les enjeux paysagers, on considère que c'est à peu près équivalent.

1213 Voilà pour cette comparaison environnementale.

1214 La conclusion. Le dossier du maître d'ouvrage est établi, en 2016, sur la base d'études préliminaires qui ont été
1215 réalisées en 2013 et 2015, donc tel qu'on vous l'a décrit dans le document. Le projet VFCEA est un projet à trois
1216 fonctionnalités, donc ces études ont été élaborées sur la base de ces principes de trois fonctionnalités. Les données
1217 d'entrée de l'étude TTK ne sont pas tout à fait les mêmes que celles prises par SNCF Réseau, donc les résultats sont
1218 différents.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1219 La solution proposée par la CUCM nécessite, à notre avis, un approfondissement technique. Toutefois, cette
1220 proposition nouvelle d'interconnexion TER-TGV sera intégrée à la réflexion sur la décision à venir du maître d'ouvrage
1221 en concertation avec les partenaires cofinanceurs.

1222 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1223 Merci beaucoup pour cette présentation qu'on a entendue hier soir aussi. Je propose d'abord aux parties prenantes,
1224 notamment la CUCM, de réagir quant à la réponse qui a été apportée pour l'instant par le maître d'ouvrage, puis tous
1225 les autres qui voudront poser des questions peuvent le faire. Est-ce que des représentants de la CUCM, son président
1226 notamment, Monsieur MARTI, souhaitent intervenir et réagir à ce qu'ils ont entendu sur le projet que vous avez
1227 proposé ?

1228 **Daniel MEUNIER, vice-président de Communauté urbaine le Creusot Montceau (CUCM), chargé des**
1229 **Transports et Déplacements**

1230 Daniel MEUNIER, vice-président de la communauté urbaine Le Creusot Montceau, en charge des Transports et
1231 Déplacements. Je voudrais simplement dire que ce projet VFCEA est un véritable projet structurant du territoire, qui
1232 nécessite d'y accorder, bien entendu, et je pense qu'on l'approuvera tous ici dans cette assemblée, une vision
1233 globale, harmonieuse et maillante sur notre région. Ce projet est au centre d'un véritable débat démocratique, nous
1234 l'avons vu, nous le vivons, qui permet effectivement à tous les acteurs de s'exprimer librement, de discuter,
1235 d'argumenter pour l'intérêt collectif, et j'insiste là-dessus, et le bien-être commun.

1236 La CUCM a apporté sa contribution en proposant une alternative au scénario évoqué par SNCF Réseau. Preuve
1237 aussi de tout l'intérêt que les élus portent à ce dossier. Le scénario proposé, qui vient d'être rappelé, vise à favoriser
1238 les liaisons, les liens, entre nos territoires sans aucune approche partisane. Ce scénario répond à une volonté
1239 affirmée de promouvoir l'intermodalité au service de nos habitants et des habitants des territoires voisins. Cette
1240 interconnexion TGV-TER vise à renforcer les liaisons avec des territoires plus lointains aussi en permettant aux
1241 voyageurs, dans le cadre de leur activité professionnelle, parce qu'il y en a, ou de loisirs, de se déplacer plus
1242 aisément. Gageons désormais que cet ambitieux projet aboutira et sera un bel exemple de travail collectif. C'est dans
1243 cette dynamique que nous nous inscrivons avec volonté et intérêt.

1244 Soucieux que nous sommes d'ouvrir notre territoire aux enjeux d'avenir, je tiens à réaffirmer ce soir que notre seule
1245 volonté, par cette proposition, est de favoriser cette liaison déterminante TER-TGV en apportant un scénario qui
1246 répond à cette attente.

1247 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1248 Merci beaucoup. Est-ce que la salle souhaite intervenir et réagir à cette présentation que vous venez d'entendre ?

1249 **Bernard NOTTEGHEM, Marmagne**

1250 Bernard NOTTEGHEM, de Marmagne. Je suis un peu étonné du festival de centaines de millions pour un quart
1251 d'heure de gain de temps entre Nevers et Dijon. Je sais bien qu'on est dans un monde moderne où tout va vite, mais
1252 est-ce un bien-être de gagner un quart d'heure, en oubliant notamment qu'on a enquiné pas mal de gens au
1253 passage ? Je trouve que le côté négatif pour les individus n'est vraiment pas mis en balance entre la destruction de la
1254 tranquillité de certains, de leurs finances et de leur maison, la tranquillité qu'ils espéraient avoir à vie et le fait de
1255 gagner un quart d'heure sur 200 kilomètres. Moi, cela me fait un peu rigoler ; jaune, bien sûr.

1256 Quant au projet de dire qu'on aura 15 trains, à Torcy, j'ai entendu 8 trains, puis l'on a dit 15, puis peut-être 30. Quand
1257 on fait le bilan, si beaucoup de trains passent, la régénération de la voie sera obligatoire parce qu'elle sera pulvérisée
1258 par les gros trains. Cela tourne tout le temps, donc elle sera pulvérisée. J'ai quand même du mal à croire qu'on
1259 restera à 30 trains pour un projet aussi pharaonique. Si c'est 30 trains, 15 trains ou peut-être 8 trains pour des
1260 finances pareilles, j'ai mal à mes finances... enfin, aux finances de la France. (*Applaudissements*).

1261 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1262 Merci beaucoup. Le maître d'ouvrage souhaite-t-il réagir ?

1263 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial Bourgogne – Franche-Comté, SNCF Réseau**

1264 Le quart d'heure gagné tel qu'on l'a précisé tout à l'heure ne nécessite aucun investissement. On a expliqué que c'est
1265 réduction du nombre d'arrêts qui va conduire à permettre de gagner un quart d'heure de temps de parcours. Là, il n'y
1266 a donc pas d'investissement fait, et on laissera la Région se prononcer sur sa volonté de réduire le nombre d'arrêts et
1267 d'offrir une desserte plus performante pour répondre aux attentes d'un certain nombre d'acteurs.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1268 Concernant le fait qu'il y a un peu plus de trains, je voudrais que les choses soient claires. Pour SNCF Réseau,
1269 l'objectif est de mettre plus de trains sur le réseau. On ne fait pas d'investissements pour avoir moins de trains. Donc,
1270 aujourd'hui, sur le nombre de trains fret, les prévisions qu'on a faites, c'est 15. Mais, si demain il y en avait 10, 20 ou
1271 30 de plus et qu'on peut les mettre sur le réseau... (*Exclamations dans la salle*).

1272 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1273 Je vous en prie. Prenez le micro. Une personne à la fois. Si vous voulez exprimer quelque chose, vous pouvez le
1274 faire.

1275 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial Bourgogne – Franche-Comté, SNCF Réseau**

1276 Si l'on peut mettre plus de trains, on le fera, mais cela dépend des acteurs économiques qui voudront bien venir faire
1277 passer les trains. Mais, quand on met plus de trains, on traitera l'impact de ces trains-là. Si c'est un sujet de bruit, on
1278 le traitera. Si c'est un sujet d'aménagement urbain, on le traitera. Et, on traitera le plus petit détail des impacts
1279 qu'auront à subir les riverains. Je voudrais juste rassurer ceux qui habitent à côté, ce n'est pas le premier projet
1280 ferroviaire qu'on réalise. Si l'on devait continuer, si la décision qui devrait être prise était de continuer, on traiterait
1281 dans le cadre de l'étude d'impact n'importe quel petit élément qui pourrait impacter n'importe lequel d'entre vous.
1282 Soyez rassurés, on n'ignorera personne. Et, Monsieur Laurent MAZZUCHELLI, ici présent, sera disponible et
1283 disposé pour venir vous voir puisque, comme vous l'avez dit, après le débat public, il y a une concertation avec garant
1284 qui s'assurera que tous les engagements qu'on aura pris seront mis en œuvre. Donc, rassurez-vous, s'il y a des
1285 impacts, on les traitera. Notre objectif est de créer de la richesse sur le territoire, et non pas d'embêter ou d'impacter
1286 négativement les riverains et les habitants.

1287 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1288 Merci beaucoup. Y a-t-il d'autres questions dans la salle ? Oui. Une question par là.

1289 **Tobit CAUDWELL, Le Creusot**

1290 Bonsoir. Tobit CAUDWELL, enseignant chercheur. Je ne suis pas sûr d'avoir bien vu, mais j'ai feuilleté votre fascicule.
1291 Pour le calcul socioéconomique, on parle d'une rentabilité négative de 60 millions d'euros, et j'ai bien vu la date qui
1292 est 2140. Je vous rappelle qu'il y a 140 ans, on n'avait ni train, ni voiture, ni avion. Il y a seulement 20 ans, on n'avait
1293 pas Internet. Alors, si j'ai bien compris, il me semble que cela découle d'une obligation réglementaire de prendre cette
1294 date-là, mais je m'interroge vraiment sur la pertinence de prendre une décision sur la base d'un chiffre qui n'a
1295 strictement aucun sens. Personne ne sait de quoi le monde sera fait dans 5 ou 10 ans, alors dans 130 ans, cela
1296 m'intrigue. (*Applaudissement*).

1297 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1298 Merci Beaucoup. Souhaitez-vous répondre ?

1299 **Laurent MAZZUCHELLI, directeur de projets, SNCF Réseau**

1300 Oui. Je vais confirmer que cette année qui doit être prise en compte est une année qui s'impose dans le cadre
1301 réglementaire de toutes les études socioéconomiques qui doivent être faites. C'est pour cela que j'ai voulu, avant de
1302 vous présenter les différents chiffres et les différentes hypothèses, prendre un peu de temps pour vous expliquer la
1303 méthodologie de l'étude socioéconomique et les critères qui s'imposent au travail qui est fait sur cette thématique, qui
1304 n'est pas forcément facile à appréhender.

1305 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1306 Une autre question.

1307 **Christian GILOT, conseiller départemental d'Autun**

1308 Christian GILOT, conseiller départemental d'Autun. J'ai entendu pour la première fois parler de gain de temps en
1309 supprimant des arrêts. Je vous dis franchement mon inquiétude. Supprimer des arrêts pour gagner un quart d'heure,
1310 c'est ce que j'ai compris, cela a peut-être un avantage, néanmoins si l'on supprime des arrêts, je pense que la
1311 clientèle ne montera pas dans le train. Je pense notamment à l'un d'entre eux, qui concerne la région que je
1312 représente, c'est Étang-sur-Arroux. Étang-sur-Arroux se situe à un nœud ferroviaire important pour l'Autunois et pour
1313 Autun. Imaginez qu'à un moment donné, pour gagner quelques minutes, l'on supprime les arrêts à Étang-sur-Arroux,
1314 je pense que cela poserait un réel problème pour la population de cette région. Ma question s'adresse évidemment

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1315 plus aux politiques et sans doute aux représentants de la région. Je souhaiterais qu'une réflexion importante s'installe,
1316 et elle s'impose fatalement autour de l'Autunois sur cette question des arrêts et du gain de temps envisagé.

1317 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1318 Les représentants de la Région vont prendre la parole. Je pense qu'ils apporteront tout de suite les réponses. Une
1319 autre question.

1320 **Christian PEETERS, Écuisses, Collectif de défense de la Vallée de la Dheune (CODEVAD)**

1321 Christian PEETERS, de la commune d'Écuisses. Nuisances ; vous parlez du bruit. 15 trains, 30 trains ou 40 trains,
1322 c'est une façon de voir les choses, encore faut-il les attirer. Encore hier, dans le journal, il y avait la situation de
1323 l'évolution du fret à la SNCF, et ce n'était pas très encourageant. Ceci étant dit, les nuisances, ce n'est pas seulement
1324 le bruit, mais c'est aussi les vibrations. Dans la réunion que nous avons eue ensemble, avec le maître d'ouvrage, pas
1325 plus tard que mercredi passé, avec Monsieur et Madame MULOT et Monsieur et Madame DURET (on parle là des
1326 Morins et de La Sapinette), on parlait des vibrations, et quel ne fut pas notre étonnement d'entendre une des
1327 collaboratrices du maître d'ouvrage nous dire : « Oui, les vibrations, de toute façon, le diagnostic est très difficile à
1328 faire parce qu'il doit se faire maison par maison. Dans chaque maison, cela dépend du type de fondations, du type de
1329 sol, etc. » Donc, le diagnostic lui-même est très compliqué. Et, au-delà de cela, il n'existe pas vraiment de méthode
1330 pour compenser les vibrations. C'est évidemment un sujet assez impressionnant parce que cela veut dire qu'il n'y pas
1331 de solution et que les vibrations, on les prend, et il n'y a rien à y faire. J'aime bien votre engagement à dire : « On va
1332 traiter vos problèmes », mais si les problèmes ne sont pas traitables, que faites-vous ?

1333 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1334 Merci. Il s'agissait d'une collègue expert chargée de mission, et non pas d'une collaboratrice.

1335 **Abdelkrim AMOURA, directeur territorial Bourgogne – Franche-Comté, SNCF Réseau**

1336 Tous les problèmes seront traités. Il n'y a pas de problème intraitable. Quelle que soit la problématique posée dans un
1337 projet, on la traitera. Bien entendu, cette problématique de la vibration est variable selon l'état de la maison. Il est vrai
1338 qu'aujourd'hui, nous ne pouvons pas expertiser à l'instant T ; nous ne connaissons pas l'état de ses fondations et la
1339 façon dont elle va réagir et le terrain naturel.

1340 Ce que j'ai envie de faire passer comme message, c'est qu'on s'inscrit dans un projet de développement et de
1341 création de richesses. L'idée derrière est qu'on n'a pas envie de dépenser de l'argent pour un investissement de cette
1342 nature, dont le seul objectif serait de perturber la vie d'un certain nombre de riverains. Ce qui nous intéresse est de
1343 créer de la richesse sur ce territoire, c'est de le désenclaver et de ramener un peu plus de monde, et peut-être un peu
1344 plus d'activité économique et donc plus d'emploi. Si une maison doit être traitée, elle sera traitée. Nous avons
1345 l'obligation de la traiter et, croyez-moi, rien qu'en Bourgogne Franche-Comté, on fait un peu plus 400 millions en 2017
1346 d'investissement. Et croyez bien que ce genre de problématiques, on les rencontre au quotidien. Ayons confiance en
1347 l'avenir. Essayons de construire pour demain un territoire qui permet aux riverains et à leurs enfants de rester, pour ne
1348 pas se retrouver dans un territoire qui se meurt petit à petit. Donc, ayez confiance, c'est minime. Cette problématique
1349 de vibrations, aussi complexe soit-elle, est minime.

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

1351 Cela dépend du point de vue. Je prends acte de votre réponse, mais chacun se positionne dans des postures qui sont
1352 les siennes, donc ils le formulent d'une certaine manière, et c'est légitime.

1353 Je propose à la Région de s'exprimer. Y a-t-il d'autres questions de la salle ? Après, il y aura aussi des questions par
1354 rapport à ce que la Région va exposer. Je prie Monsieur Michel NEUGNOT, vice-président du Conseil régional, de
1355 monter, et d'apporter des éclaircissements parce que vous avez été évoqué à plusieurs reprises.

1356 **Michel NEUGNOT, 1^{er} vice-président Finances, ressources humaines, transports, déplacements,**
1357 **intermodalités, région Bourgogne - Franche-Comté**

1358 Je me félicite de ce débat public. On était déjà au Creusot pour le lancement, comme cela a été rappelé par David
1359 MARTI. Maintenant, on a beaucoup d'éléments sur le sujet. D'autre part, je tiens à dire que le temps est bien placé,
1360 puisque nous allons délibérer le 31 mars à la région Bourgogne – Franche-Comté pour la nouvelle base de discussion
1361 sur la convention SNCF, puisque nous aboutissons au terme à la fois de la convention Bourgogne et de la convention
1362 Franche-Comté. Donc, il y a un alignement des planètes qui nous permet, par rapport à l'ensemble des



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1363 problématiques posées, de vous amener dès maintenant un certain nombre d'indications sur ce que pourrait être
1364 l'avenir immédiat, prochain et futur.

1365 Je voudrais dire que tout ce qu'on a vu là a été fait dans un contexte, je pense, d'avant COP 21. La COP 21 démontre
1366 que l'enjeu climatique est un enjeu essentiel. Je voudrais dire à tous les citoyens qui sont ici que la façon de vivre, de
1367 se déplacer, de consommer, l'habitat, tout cela va évoluer fortement. Cela va évoluer fortement globalement, mais
1368 aussi dans le comportement individuel de chacun. Et ne pas prendre cela en compte serait assez dangereux pour
1369 l'avenir. Un certain nombre de remises en cause devront être faites, et je crois que le train a un avenir qui peut être
1370 radieux si l'on prend les bonnes décisions au bon moment. Il y a toutes les projections que l'on peut faire en regardant
1371 dans le rétroviseur, en disant : « Voilà comment cela s'est passé depuis 15, 20, 30 et 40 ans, et cela va continuer
1372 comme cela », mais je pense qu'il y a une rupture qu'il va falloir digérer assez rapidement, et notamment pendant ce
1373 mandat. Et c'est dans cette perspective que la région Bourgogne – Franche-Comté, Marie-Guite DUFAY, se met.

1374 L'axe Dijon – Nevers, ses investissements régionaux prioritaires depuis 2005. Alors, je vais déjà corriger un certain
1375 nombre d'idées reçues du passé. Notamment cette ligne Dijon – Nevers n'a pas été une ligne oubliée, loin s'en faut.
1376 C'est la ligne où, sur le secteur bourguignon, il y a eu le plus d'investissements. Je vais donner quelques éléments. En
1377 2005, les deux tiers des trains étaient non climatisés, limités à 120 km/heure, et le temps de parcours, on l'oublie, était
1378 à l'époque entre 2 heures 40 et 3 heures. D'autre part, le matériel a été renouvelé ; je donne le coût. Il est climatisé.
1379 Le confort de l'usager est une nécessité, et la capacité à occuper son temps pendant le temps de transport est aussi
1380 une nécessité, donc des prises de courant. Nous allons continuer, avec des matériels nouveaux, à faire en sorte
1381 d'améliorer cela sur l'ensemble de notre réseau Bourgogne – Franche-Comté.

1382 Ensuite, le temps de parcours. Il y a un temps de parcours théorique qui était celui de l'exercice 2016, et qui n'est pas
1383 maintenu en 2017, non pas parce que la ligne s'est dégradée, mais tout simplement parce qu'entre Dijon et Chagny,
1384 énormément de travaux sont réalisés. Monsieur AMOURA le disait, on est à un rythme, cette année, de 405 millions
1385 d'euros de travaux sur l'ensemble de la Bourgogne – Franche-Comté. Il y a trois ans, on était à 160 millions d'euros,
1386 et ce rythme va encore s'accélérer. Chaque fois que vous faites des travaux, vous avez des nuisances sur le temps
1387 de parcours, sur des trains annulés, sur des solutions alternatives, et ça, il faut le prendre en compte. Dans un débat
1388 public, il est bon de dire que le temps des travaux est un temps qui amène des contraintes. Pour autant, on dit qu'il
1389 faut le faire pour qu'à l'avenir cela aille mieux. Donc, je tiens à le dire, si l'on est aux alentours de 2 heures 25, c'est
1390 pour cette raison-là et non pas parce qu'il y a une dégradation du réseau. Je le dis d'autant plus que sur d'autres
1391 parties du réseau Bourgogne – Franche-Comté, vous avez des temps de parcours plus importants parce qu'il y a
1392 réellement une dégradation de la qualité du réseau. Et ce ne sont pas uniquement des points noirs circonstanciés qui
1393 limitent, mais c'est sur 15 à 20 kilomètres, ce qui nous a amenés avec le département de Saône-et-Loire à travailler
1394 ensemble, en direction de Lamure-sur-Azergue, en direction de Lyon, et d'avoir là une régénération de la voie unique
1395 qui existe pour permettre d'aller un peu plus vite.

1396 Ensuite, au niveau de l'exploitation, on a un cadencement en 2 heures avec une grille qui était plus lisible et sans
1397 trous dans la desserte ; c'est un élément nouveau. Laquelle voie était régulièrement améliorées, notamment autour de
1398 Luzy, d'une capacité pour le fret qui était de 20 tonnes/essieu et qui maintenant est passé à 22,5 tonnes, ce qui
1399 correspond aux besoins des opérateurs de fret. Ensuite, la sécurité a été travaillée avec une nouvelle signalisation, la
1400 BAPR (Block Automatique à Permissivité Restreinte), et cela a été fait dans le cadre des deux précédents contrats de
1401 plan. Ensuite, les dessertes : il y a 30 % de dessertes en plus par rapport à 2005, ce qui est quand même significatif
1402 et montre que des efforts ont été faits pour que cette ligne soit une ligne prioritaire.

1403 Le contexte financier CPER 2015-2020. Il y a un deuxième point sur lequel je veux revenir, parce que c'est assez
1404 complexe et parce que c'est une commande de Madame la Présidente de la Commission particulière du débat public.
1405 En effet, il faut expliquer ce qu'il y a actuellement dans le CPER (Contrat de Plan Etat-Région). Le CPER, c'est un
1406 contrat entre l'État et la Région ; un contrat qui, souvent, essaie de prendre en compte tous les cofinanceurs
1407 potentiels. Mais, sur ces cofinanceurs potentiels, la certitude du financement n'est pas de même nature.

1408 - Les financements quasi certains sur les 247 millions du CPER sont 91 millions, à savoir 42 millions de l'État
1409 et 49 millions de la Région. Ce sont des financements quasi certains qui nous amènent à être quasi sûrs
1410 que nous disposerons de cette somme-là.

1411 - Nous avons sollicité des financements auprès de l'Europe, et Péter BALÁZS², de la Commission
1412 européenne, va venir nous rendre visite après-demain. On va lui montrer le projet ici. Là, c'est un sujet

² Péter Balázs Directeur Général Adjoint de la DG trade de la Commission Européenne



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1413 relativement complexe puisque vous avez deux types de financements européens : un type de financement
1414 européen fret, c'est la VFCEA Centre Europe Atlantique avec une fonctionnalité Nord – Sud, et un
1415 financement européen dans le cadre de la continuité de la LGV Rhin – Rhône.

1416 Là, quelques mots d'explication pour être clair, puisque c'est un accord que nous avons eu avec la région
1417 Alsace, la région Franche-Comté et la région Bourgogne avant qu'il y ait les fusions. Il reste à faire, par
1418 rapport au projet initial de la LGV Rhin - Rhône, deux secteurs : vers le nord, 35 kilomètres entre Petit-Croix
1419 et Lutterbach (c'est la banlieue de Mulhouse), et un secteur après Genlis, Villers-les-Pots en direction de
1420 Dijon, 15 kilomètres qui étaient prévus. L'accord qu'on a eu (et qui sera reformalisé) entre les différentes
1421 régions financeurs de ce projet était de ne pas faire les 15 kilomètres entre Villers-les-Pots et Dijon, puisque
1422 ces 15 kilomètres ne nous amenaient qu'un gain de temps de 2 minutes qui, en termes d'exploitation, ne
1423 donnaient que très peu d'avantages parce qu'on ne pouvait pas améliorer quelque desserte que ce soit. Et
1424 il y a le fait qu'à la gare de Dijon, qui a 6 quais plus un seul, alors que cela amenait beaucoup plus de trafic,
1425 il y a un certain engorgement, ces 2 minutes étaient inexploitable. Ce qu'on a vendu à l'époque, avec
1426 François PATRIAT, au président de région Franche-Comté et de l'Alsace c'est qu'effectivement, ces
1427 330 millions, on demandait à les mettre dans cette interconnexion TGV-TER et TGV-TGV au niveau du
1428 Creusot Montchanin. Ceci pour qu'il y ait une alternative à la construction de la branche Sud prévue dans le
1429 long terme, mais dont la réalisation, compte tenu de tout ce qu'il y a faire, sera plutôt 2060-2070. On a dit
1430 qu'on pourrait peut-être faire quelque chose d'alternatif, puis l'on verrait ce qu'on ferait dans 40 ans. C'est la
1431 logique. C'est un peu long à dire, mais les 78 millions ne sont pas encore captés. Concernant le délai, il faut
1432 le mettre dans un calendrier, les décisions seront prises en 2018-2019, donc c'est à ce moment-là qu'on
1433 saura s'il y a captation de ces 78 millions.

1434 - Sur les financements escomptés par ailleurs, il y a dans le contrat de plan 48 millions de la part de SNCF
1435 Réseau. Or vous savez qu'il y a la règle d'or qui va s'appliquer à SNCF Réseau, l'article IV sur
1436 l'autofinancement, et cela a été dit par Monsieur AMOURA, qui dit qu'il doit y avoir un retour sur
1437 investissement qui se fait soit par du fret en plus soit par des voyageurs en plus pour que SNCF Réseau y
1438 aille ; et il le fait plutôt sur les lignes jusqu'à 6, et les lignes de 7 à 9 sont laissées au financement des
1439 collectivités. Donc là, c'est un financement escompté.

1440 - Puis, il y a toutes les collectivités qui s'expriment et qui sont favorables au projet. Dans le plan général,
1441 nous avons estimé dans le contrat de plan pouvoir solliciter 30 millions d'euros. Ce sont les départements,
1442 les agglomérations dont la CUCM, cela peut être éventuellement l'Ile-de-France parce que la partie fret
1443 dessert le passage du fret sur Paris et, à ce titre-là, cela peut permettre de désengorger et d'avoir une
1444 exploitation un peu plus forte de voyageurs sur Paris. Puis, il y a aussi le grand Est au nom de ce que nous
1445 avons convenu sur la poursuite du Rhin – Rhône.

1446 Le coût du projet. Sur le coût du projet, deux façons d'appréhender. Nous sommes sur un coût global et ce coût global
1447 répond à plusieurs fonctionnalités, qui sont : la fonctionnalité électrification, mise au gabarit, GSM-R, grande vitesse,
1448 gare d'échange TER-TGV, c'est-à-dire l'ensemble des trois fonctionnalités qu'on peut avoir. On arrive à un coût total
1449 de 560 millions d'euros. Ces 560 millions d'euros, si l'on prend fonctionnalité par fonctionnalité, on arrive à :

1450 - 283 millions pour une première fonctionnalité qui est l'intégralité de l'électrification, la mise au gabarit et le
1451 GSM-R, c'est-à-dire un système qui s'appuie sur le système GSM pour avoir des discussions à la fois sur
1452 les réseaux, l'information voyageurs. C'est tout un ensemble qui permet aussi pour le fret de ne plus avoir
1453 qu'un conducteur dans les trains au lieu de deux, donc des gains de productivité réels. Mais, si vous mettez
1454 cela, des emplois disparaissent pour toutes les entreprises de fret, puisqu'au lieu de deux, il y en a un. La
1455 vie, c'est comme ça. C'est toujours à qui perd gagne. On ne peut pas avoir tous les avantages.

1456 - Puis, il y a la fonctionnalité Grande vitesse à 342 millions,

1457 - Et la fonctionnalité Gare d'échange TER-TGV à 79 millions.

1458 Quand vous faites le total, vous êtes au-dessus du coût du montant global, parce qu'il y a un tronc commun à tout
1459 cela qui est la partie de l'électrification nécessaire à chacune des fonctionnalités entre l'électrification qui est prévue
1460 dans un premier temps dans le contrat de plan entre Chagny et Montchanin, Montchanin et Le Creusot. Il est
1461 important de voir aussi comment se font ces fonctionnalités.

1462 L'état du dossier dans le cadre du CPER actuel 2015-2020. Avec les financements certains ou quasi certains État et
1463 Région — je le dis parce que lorsqu'on passe une commande à la SNCF Réseau, ils n'enclenchent le processus que
1464 s'il y a l'accord de tous les financements, autrement ils ne le font pas. Donc, si l'on ne veut pas retarder le projet, il

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1465 faut pouvoir travailler sur ce qui est financé, car si vous attendez d'avoir la totalité, vous ne ferez pas tout. Donc, ce
1466 que l'on peut faire avec l'argent dont nous disposons de façon quasi certaine :

- 1467 - Les études d'AVP (avant-projet) sur l'intégralité du projet.
- 1468 - Électrifier la première phase d'électrification entre Chagny et Montchanin.
- 1469 - Installer le GSM-R sur la totalité de la ligne, et c'est quelque chose de très important pour développer dès
1470 maintenant le fret. Les exploitants voient l'intérêt qu'ils ont à le faire.
- 1471 - Faire la mise au gabarit des ouvrages d'art nécessaires à l'électrification de la totalité.

1472 C'est ce qu'on peut se payer aujourd'hui.

1473 Comment cela peut-il s'enclencher dans le temps ? Dans un premier temps, cette partie-là peut se faire sur le contrat
1474 de plan 2015-2020. Je dis que c'est enclenché dans le contrat de plan, mais il y a toujours des décalages de
1475 réalisation ; c'est commencer tout cela sur cette période-là. Ensuite, c'est faire l'électrification Montchanin – Nevers ou
1476 la grande vitesse et gare d'échange ou l'inverse ou les deux, selon l'arrivée lente ou rapide des financements qu'on
1477 pourra récupérer pour faire la totalité. Il y a un certain nombre d'éléments qu'on ne peut pas prendre en compte tout
1478 de suite, mais qui peuvent arriver : il y a le débat au niveau présidentiel sur les grands travaux de l'Europe, la
1479 nécessité d'avoir des réseaux qui fonctionnent, des plans de relance qui peuvent être faits, ce qu'a fait le
1480 Gouvernement actuel, sur les échangeurs d'autoroutes ; il peut y avoir aussi un gouvernement qui décide de faire un
1481 plan de relance. Donc, l'idée est d'avoir tout le dossier prêt avec ses différents angles d'entrée pour les financements
1482 pour que, le moment venu, l'on ait des dossiers qui pourront être retenus si des éléments favorables arrivent. Par
1483 contre, il faut aussi se préparer à ce qu'il n'y ait pas d'éléments favorables. Et, il faut dire clairement que la totalité du
1484 projet peut être conçue à horizon 2030.

1485 Pourquoi commencer par l'électrification de Chagny – CUCM, le GSM-R et le gabarit ? Déjà, pour des raisons
1486 tactiques, parce que ce tronçon-là répond aux trois fonctionnalités qui n'insultent pas l'avenir quelles que soient les
1487 évolutions ultérieures.

1488 La deuxième raison est purement technique. Cela peut amener une amélioration immédiatement exploitable, d'abord
1489 pour le fret parce qu'avec une traction électrique jusqu'à un site industriel du Creusot et l'utilisation du GSM-R jusqu'à
1490 Nevers, on a des gains de productivité qui peuvent amener un développement du fret avec la ligne telle qu'elle est
1491 actuellement, étant entendu que le fret ne fait pas du 120 km/h, mais plutôt du 60. Ensuite, pour le transport
1492 voyageurs, on peut concevoir à nouveau une desserte avec une traction électrique des TER Chalon – Montchanin où
1493 il a 7 allers-retours par jour. Donc, la raison technique est qu'en faisant cela l'on a un retour sur investissement, un
1494 développement temps-fret de voyageurs, immédiat. Si l'on mettait la même somme en partant de Nevers, on n'aurait
1495 pas tous ces éléments-là ; c'est ce que j'ai essayé de développer à Nevers. Ici, ce n'est pas trop la peine, mais je le
1496 dis quand même pour dire la même chose des deux côtés.

1497 Il y a aussi une raison financière. La partie de financement quasi certain permet de réaliser cette partie-là et de ne pas
1498 retarder le projet en respectant toutes les procédures nécessaires.

1499 Les apports de l'étude SNCF Réseau sur la régénération totale de la ligne. On a été totalement favorable à cette
1500 étude sur la régénération totale de la ligne parce que cela pose clairement les problématiques. Le premier point, la
1501 régénération, qui a été expliquée, au sens défini, c'est-à-dire qu'on ne change pas le parcours, mais l'on fait en sorte
1502 d'avoir du travail réalisé pour améliorer. C'est donc 400 millions pour 4 minutes (en chiffre rond), c'est 100 millions la
1503 minute.

1504 Sur les points noirs, il y en a un à 5 millions. Au total, cela fait 6 millions pour les deux points noirs. Mais, un point noir
1505 peut gagner 3 minutes, et l'on est à 4 minutes si l'on met les 6 millions avec le deuxième point noir. Celui qui pose le
1506 plus problématique puisqu'il y a eu un débat des interventions, c'est celui de Mesvres où, effectivement, il y a des
1507 expressions par rapport à ce point noir qui mériterait qu'on l'approfondisse.

1508 Ensuite, il y a le travail de SNCF dans tout son programme pour maintenir la qualité du réseau pour qu'il ne se
1509 dégrade pas. Il y a, en gros, 10 millions à mettre en 2019, mais c'est un peu votre problématique.

1510 Puis, mais je l'avais dit la première que nous étions venus ici, le moyen immédiat pour gagner du temps et être plus
1511 performant, c'est celui de réduire le nombre d'arrêts et passer de 8 à 3 ou 4, et l'on arrive à 2 heures 06, voir
1512 2 heures 03.

1513 Donc, en traitant les points noirs et en ayant ramené à 3 ou 4 arrêts, vous arrivez à Dijon – Nevers en 2 heures.



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- 1514 La position du CRBFC (Conseil régional de Bourgogne – Franche-Comté). Les propositions que nous faisons :
- 1515 L'état des voies est bon. Il est même de qualité supérieure par rapport à toutes les lignes que nous avons en
1516 Bourgogne – Franche-Comté. J'ai cité celle du sud de Saône-et-Loire en allant vers Lyon, Paray-le-Monial, Lamure-
1517 sur-Azergue après Lyon, mais il y en a d'autres, des lignes merveilleuses en Franche-Comté, où le problème n'est
1518 pas de savoir si le train va rouler de 60 à 145 km/h sur toute la ligne, mais s'il y aura encore un train dans 10 ans sur
1519 ces lignes-là. Donc, parlant couramment maintenant Bourguignon franc-comtois, on essaie de faire en sorte de mettre
1520 l'argent là où il y a un effet levier maximum.
- 1521 Nous sommes favorables pour trouver des financements permettant de résoudre, dans le cadre de la première phase
1522 du contrat de plan, le point noir de Mesvres et l'autre, en prenant en compte tous les doutes émis.
- 1523 Nous voulons travailler sur un projet global qui se fera de façon étalée. Et, en fonction de l'obtention de tel ou tel
1524 financement extérieur et des engagements qu'on pourra avoir avec les collectivités, il y aura des opportunités à saisir
1525 pour parfois accélérer l'un ou l'autre des projets fret ou voyageurs. C'est un peu l'arbre de décisions qu'on peut se
1526 donner, en sachant très bien que 2018-2019 sera le rendez-vous avec l'Europe sur le fret ou sur les voyageurs, et ce
1527 sera quelque chose de déterminant. Mais, cela ne veut pas dire qu'on abandonne la globalité du projet, qui mettra
1528 peut-être plus de temps à horizon 2030 pour être fait, mais qui devra être fait.
- 1529 Ensuite, on veut proposer de définir les types de fonctionnalités, parce qu'il faudra commencer à avancer avec les
1530 collectivités, pour lesquelles chaque collectivité, de son point de vue, est prête à s'engager, parce que, dans le contrat
1531 de plan, on a aussi prévu ces financements. Ça, c'est 2020, 2025, 2030.
- 1532 Par contre, il y a un enjeu pour utiliser le train dès maintenant : que fait-on pour développer le train ? C'est ce qu'on va
1533 faire dans la convention nouvelle SNCF qu'on va négocier. Nous ne sommes pas dans une politique malthusienne.
1534 On peut se poser la question, en disant que le train est très concurrencé par d'autres moyens, qu'il y a de la
1535 concurrence intermodale, et donc qu'on réduit l'offre. En réduisant l'offre, on sait ce qui va se passer, c'est-à-dire
1536 moins de trains, moins de monde dans les trains. Il y a des coûts fixes incompressibles, et dans ce cas-là l'on peut se
1537 retrouver avec moins de trains, moins de voyageurs, et un coût qui ne cesse d'exploser comme on l'a connu pendant
1538 un certain temps.
- 1539 Le pari de la région Bourgogne – Franche-Comté, que l'on va discuter le 31, c'est de dire qu'on n'est pas dans une
1540 politique malthusienne, et notamment ce qui nous intéresse est de développer l'offre. La clientèle qui nous intéresse
1541 fortement est les occasionnels, parce qu'un occasionnel contribue, par le prix des billets, deux fois et demie plus qu'un
1542 abonné. Donc, développer cela c'est remettre un peu plus de trains sur l'ensemble de la Bourgogne – Franche-
1543 Comté.
- 1544 Ce qu'on propose, en gardant les bases de trains que nous avons actuellement, est un accroissement de l'offre et que
1545 l'accroissement de cette offre se fasse avec des trains « bolides », c'est-à-dire des trains qui approcheront les deux
1546 2 heures. Restera, puisqu'on se donne comme objectif la desserte de décembre 2018, donc en 2019 la nécessité
1547 d'une concertation avec les territoires, et c'est ce qu'on engagera pour savoir si c'est 3 ou 4, parce qu'il y a un calcul à
1548 faire entre les usagers qu'on récupérera suivant les arrêts avec les territoires. Si c'est 3 ou 4, quelles seront les
1549 communes concernées ? Et, d'autre part, quelles sont les répartitions de ces trains rapides dans la journée, à quel
1550 moment ils doivent tomber. Cet équilibre, on doit l'avoir à travers le dialogue, mais aussi avec la donne économique,
1551 c'est-à-dire que moins vous mettez d'arrêts moins de personnes montent dans le train, plus vous encouragez les
1552 personnes sur de longues distances et plus vous avez de recettes. Donc, il y a un certain nombre d'éléments, mais
1553 qu'on échangera avec les territoires.
- 1554 Voilà donc ce qu'on voulait vous proposer sans anticiper de la suite. Je suis disponible pour répondre à toutes vos
1555 interrogations.
- 1556 Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP
- 1557 Merci beaucoup. Je souligne juste que nous attendons la décision du maître d'ouvrage pour le 30 août prochain, donc
1558 il s'agit là d'orientations que la Région soumet au débat et qui, pour la CPDP, n'ont pas le statut de décision du maître
1559 d'ouvrage. Y a-t-il des réactions ? Des prises de parole ? Oui. Présentez-vous, Monsieur.
- 1560 Pierre PRIBETICH, 1^{er} vice-président de la communauté urbaine du Grand Dijon
- 1561 Pierre PRIBETICH. Je suis le 1^{er} vice-président de la communauté urbaine du Grand Dijon.
- 1562 Je voudrais saluer Monsieur le Préfet,

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

- 1563 Saluer l'ensemble de mes collègues présidents et le président MARTI,
- 1564 Saluer l'ensemble des élus,
- 1565 Saluer, Mesdames et Messieurs, en vos grades et qualités, mais surtout pour avoir participé,
- 1566 Peut-être aussi saluer à travers vous, Madame la Présidente, l'ensemble des membres de la Commission du débat public.
- 1568 Je vais peut-être simplement m'exprimer au nom de François REBSAMEN, président de la communauté urbaine du Grand Dijon et maire de Dijon, et donner le point de vue des 257 habitants de notre communauté urbaine. Depuis le 1^{er} janvier 2016, nous sommes capitale régionale, capitale régionale d'une nouvelle grande région... Oui ?
- 1569
- 1570
- 1571 **Michel NEUGNOT, 1^{er} vice-président Finances, ressources humaines, transports, déplacements,**
- 1572 **intermodalités, région Bourgogne - Franche-Comté**
- 1573 Et métropole.
- 1574 **Pierre PRIBETICH, 1^{er} vice-président de la communauté urbaine du Grand Dijon**
- 1575 Oui. Je vais y venir, Michel, rassure-toi. Je voudrais saluer le 1^{er} vice-président, qui sera peut-être encore vice-président en 2140. En tout cas, depuis le 1^{er} janvier, nous sommes capitale régionale de la grande région Bourgogne – Franche-Comté, avec une responsabilité nouvelle. En effet, la loi du 16 février 2017 a permis notamment à la capitale régionale, puisqu'elle l'a voté le 6 mars, de devenir, lorsque ce sera acté par les 24 communes de la communauté urbaine actuelle, métropole.
- 1576
- 1577
- 1578
- 1579
- 1580 Donc, nous avons une responsabilité nouvelle vis-à-vis de la Région, vis-à-vis de l'État, et vis-à-vis de l'Europe puisque c'est une organisation qui permet d'avoir des échanges. Donc, nous entendons aussi nous exprimer ici au débat pour avoir entendu vos expressions riches et variées par rapport aux situations évoquées, par rapport aux interrogations et aux perceptions. Moi, je vais évoquer la position de François REBSAMEN et de l'ensemble des élus à la suite du débat public.
- 1581
- 1582
- 1583
- 1584
- 1585 D'abord, redire assez simplement qu'il faut essayer de dégager un intérêt général collectif pour l'ensemble de notre territoire. Ceci en prenant en compte, et cela a été rappelé à de nombreuses reprises, les intérêts particuliers et notamment l'intérêt écologique qu'a souligné le vice-président Michel NEUGNOT. Les évolutions des mentalités sont liées notamment au changement climatique et à la COP 21 qui nous oblige, mais au-delà de nous obliger, nous amènent sans doute à repenser nos modes de mobilité à l'intérieur d'un espace commun pour essayer justement de répondre à ces attentes et répondre à cette lutte contre le changement climatique.
- 1586
- 1587
- 1588
- 1589
- 1590
- 1591 Au-delà de ces éléments, il y a des éléments forts sur lesquels nous pouvons nous entendre. La mobilité est structurante, structurante dans l'ensemble de l'espace. Et, ce qu'il nous faut faire sur l'ensemble de ce territoire est non seulement d'essayer de trouver les conditions du bien-vivre qui sont respectueuses du développement durable et de l'environnement, mais qui nous permettent aussi de créer de la richesse pour assumer de la solidarité et nous permettre de nous développer, de faire des choix de vie et d'alimenter notamment le mouvement associatif. Bref, permettre de vivre en commun et de faire société ensemble.
- 1592
- 1593
- 1594
- 1595
- 1596
- 1597 Dans cette démarche, Dijon métropole entend naturellement s'exprimer. Le président REBSAMEN, lors du 6 mars, a rappelé publiquement la stratégie et la feuille de route que nous entendions mener dans le concert régional pour essayer d'apporter notre contribution et permettre de nous développer, ceci pas simplement seuls, mais avec l'ensemble de l'espace. Cela repose notamment sur des coopérations. Une des coopérations mises en avant est celle autour de l'arc urbain bourguignon, avec notamment le Grand Chalon que je salue, la CUCM, Mâcon, pour permettre d'échanger autour de grandes problématiques, de grands dossiers (l'université, le transfert de technologies, le développement économique, la représentation au niveau de l'ensemble de la compétitivité territoriale) pour essayer d'attirer des entreprises et aussi créer du développement économique ; bref, nous doter des moyens de coopération et de collaboration nous permettant de nous développer. Deuxième élément. Une fois qu'on aura constitué cet arc urbain, cela nous permettra d'aller plus loin avec l'ensemble de la Région, Besançon, Belfort et Montbéliard.
- 1600
- 1601
- 1602
- 1603
- 1604
- 1605
- 1606
- 1607 Bref, dans ce développement, il était initialement prévu au niveau européen — et c'est pour cela que j'insiste, parce que je me souviens des 78,5 millions d'euros promis au niveau européen — il était prévu que Dijon soit le point de concours d'une étoile de lignes à grande vitesse à trois branches. Et, lorsque les financements européens ont été obtenus, en priorisant notamment au niveau du schéma de la desserte des voyageurs, les trois branches étaient bien inscrites. Une des branches a été faite, celle entre Dijon et Mulhouse, en simplifiant. Restait deux branches, une branche qui remontait sur Paris et une autre branche qui descendait sur le sud, c'est-à-dire sur Lyon. Le rapport
- 1608
- 1609
- 1610
- 1611
- 1612

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1613 DURON, un rapport sénatorial, a conclu qu'il n'était pas possible en l'état, compte tenu des stratégies, de mettre en
1614 œuvre ces investissements, et qu'on reportait cela à 2060-2070, bref à un autre siècle, et qu'il fallait sans doute
1615 envisager d'autres voies. À cet égard, et c'est pour cela que j'insiste, au niveau du respect de la stratégie européenne,
1616 l'alternative proposée par la VFCEA est un élément structurant.

1617 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1618 Excusez-moi. Je me permets de vous interrompre. Cela fait 6 minutes que vous avez la parole et je vous invite à vous
1619 recentrer, si possible, pour faire en sorte que tout le monde puisse prendre la parole, car c'est la fin du débat.

1620 **Pierre PRIBETICH, 1^{er} vice-président de la communauté urbaine du Grand Dijon**

1621 Vous avez tout à fait raison, mais j'entends aussi m'exprimer parce que s'il faut des financements, on pourra peut-être
1622 aussi participer.

1623 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1624 Absolument, mais si vous pouviez vous recentrer sur le débat, on reviendrait au sujet. Merci.

1625 **Pierre PRIBETICH, 1^{er} vice-président de la communauté urbaine du Grand Dijon**

1626 Attendez.

1627 (*Expressions inaudibles dans la salle*).

1628 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1629 Je vous en prie. On laisse Monsieur terminer ; il allait sans aucun doute se diriger vers la conclusion. Je vous en prie.

1630 **Pierre PRIBETICH, 1^{er} vice-président de la communauté urbaine du Grand Dijon**

1631 Non. Je ne vais pas me diriger vers la conclusion, parce que je vais terminer mon propos. Respectez. Soyez tolérants.
1632 Moi, j'ai écouté durant 3 heures l'ensemble des interventions intéressantes ; écoutez au moins, ayant tout de même
1633 fait 110 kilomètres, qu'on puisse aussi s'exprimer calmement, respectueusement pour dire en fait que cette
1634 alternative, notamment sur la VFCEA est un élément structurant. Elle a un intérêt notamment pour permettre à Dijon
1635 d'être en relation avec, dans le cadre de l'arc urbain, une stratégie qui permet d'avoir des échanges. Deuxième
1636 élément, pour développer la liaison sur Lyon et avoir une connectivité d'utiliser l'ensemble des artères. Et redire aussi
1637 que la gare de correspondance TGV-TER est un enjeu majeur pour le devenir de ce territoire, permettant à ce
1638 territoire d'assumer les coopérations, d'assumer cette solidarité souhaitée.

1639 Et, enfin, puisqu'il faut s'exprimer, c'est le rôle du débat, Madame la Présidente qu'on puisse aussi s'exprimer au nom
1640 des 257 000 habitants, et donc nous considérons, nous en tant que Dijon métropole, que la gare TGV-TER passante
1641 est un élément de structuration du développement économique qui permet d'assurer l'ensemble des dispositions et de
1642 respecter l'ensemble des crédits publics qui pourraient être mis, notamment pour le développement économique de
1643 cette région. (*Applaudissements*).

1644 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1645 Merci. Y a-t-il d'autres demandes de prise de parole ?

1646 **Sébastien MARTIN, président du Grand Chalonnais**

1647 Merci, Madame la Présidente. Sébastien MARTIN, président du Grand Chalonnais. Je voulais dire quelques mots
1648 rapidement parce que l'intervention de Michel NEUGNIOT a permis de montrer qu'on ne ferait pas tout. La question
1649 qu'on doit se poser est une question de priorités. La SNCF l'a écrit dans son cahier d'acteurs, sa priorité, et c'est son
1650 choix, est le fret ; électrifier la ligne pour faire passer du fret parce que SNCF a des enjeux. Très bien, mais, moi, je ne
1651 suis pas l'avocat de la SNCF. Le président du Grand Chalonnais est l'avocat du territoire du nord du département. Je me
1652 suis déjà exprimé à Montchanin pour dire que si l'on a des choix à faire et des enjeux à prioriser, cet enjeu-là, c'est
1653 tout faire pour renforcer la gare du Creusot TGV.

1654 La gare du Creusot TGV, j'ai la faiblesse de penser que c'est aussi un peu, et sans doute beaucoup aussi, la gare
1655 TGV du Chalonnais. Il y a chaque jour un nombre extrêmement important de personnes qui vont prendre le train à la
1656 gare du Creusot TGV. On a la chance d'avoir deux gares TGV en Saône-et-Loire ; ce n'est pas gravé dans le marbre
1657 et il faut tout faire pour les consolider parce que ce ne sont pas les plus grosses gares TGV en France. La proposition
1658 de la CUCCM consiste à prioriser l'enjeu de la connexion TER – gare TGV, parce qu'on sait très bien qu'aujourd'hui le

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1659 prolongement des TGV Rhin – Rhône ne se fera pas et que, par ailleurs, les autres options sont repoussées à très
1660 loin. Je pense qu'on ne peut pas attendre le « très loin » pour conforter la gare du Creusot TGV, qui est un enjeu
1661 majeur pour le développement économique de la CUCM, qui est un enjeu majeur pour le développement économique
1662 pour le Grand Chalon, et qui est un enjeu majeur pour le développement économique de la Saône-et-Loire dans son
1663 ensemble.

1664 Donc, si l'on doit faire des choix, si l'on doit défendre des positions, et j'ai eu la position de défendre la proposition
1665 faite par la communauté urbaine, il faut tout faire pour apporter TER-TGV qui serait une offre en plus performante par
1666 un raccordement direct et passant, et pas forcément par l'aller-retour qui est proposé, même si les deux ont la même
1667 finalité. C'est ce que je veux retenir dans ce qui est proposé.

1668 Je tenais à faire ce témoignage en tant que président de l'agglomération de Chalon-sur-Saône. On est un peu moins
1669 nombreux que l'agglomération dijonnaise, mais on est 110 000 et cela compte. Et vraiment réaffirmer tout le soutien
1670 de l'agglomération de Chalon à un raccordement depuis la gare de Chalon-sur-Saône, en passant par Chagny et
1671 ensuite de cette direction de la gare du Creusot TGV, pour qu'on arrive à renforcer les flux de voyageurs en
1672 directement de la gare du Creusot-Montceau TGV.

1673 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1674 Merci. Merci d'être resté dans les trois minutes qu'on propose à chaque intervenant. Monsieur, présentez-vous.

1675 **Yvon PUZENAT, Le Creusot³**

1676 PUZENAT Yvon, ville du Creusot. J'ai été surpris par quelques interventions, quelques petits cris et quelques
1677 chuchotements. J'arrive au bout du voyage ; j'ai 70 ans bientôt et je ne me préoccupe pas de moi, mais je regarde
1678 pour les jeunes qui sont derrière et qui sont intervenus tout à l'heure.

1679 J'apprécie particulièrement l'intervention de Monsieur MARTIN, ainsi que celle de Monsieur MEUNIER pour la
1680 communauté urbaine. Qui n'a pas entendu, parmi nous, parmi tous ceux qui sont intervenus : « Mon village est en
1681 train de crever », passez-moi l'expression. Les jeunes partent. Économiquement, on crève ; on meurt sur la route ; on
1682 meurt de pollution. Qui n'a pas entendu cela une seule fois et journalièrement. Parmi ceux qui sont intervenus, qui n'a
1683 pas entendu dire : « Mon hôpital est en train de crever ». Heureusement qu'un chirurgien vient de Lyon ou de Dijon et
1684 qu'il bénéficie de la gare TGV pour venir opérer. Je crois qu'à un moment, on devait regarder l'intérêt collectif. Ce
1685 n'est pas son petit problème. Quel élu n'a pas été sollicité journalièrement pour défendre des PME quel que soit sa
1686 couleur politique, et sollicité par des artisans qui crient : « Au secours. On veut travailler. On veut donner du boulot à
1687 nos employés » ? Quelle grande entreprise n'a pas sollicité les collectivités pour avoir les infrastructures nécessaires
1688 pour développer leur entreprise ? Je crois qu'il arrive un moment où il faut regarder l'avenir. L'avenir, c'est eux, c'est
1689 les jeunes. Donc, c'est à nous, à vous, de tout mettre en œuvre. C'est vrai, le développement économique est vital.
1690 On ne parlera pas de ferroutage s'il n'y a plus de développement économique. Lorsque je prends la RCEA, quels
1691 camions vois-je circuler ? Des camions allemands, des camions tchèques, des camions yougoslaves, roumains,
1692 bulgares, etc., des pays de l'est en général. Donc, la voie ferrée peut être un moyen de diminuer ce flot de camions
1693 continu sur nos routes. Je tenais à le préciser.

1694 Bien sûr, cela peut créer des inconvénients. Alors, pour ceux qui ont parfois de petites indigestions et qui habitent à
1695 proximité d'une voie ferrée, je vous invite à écouter Charles Trenet qui a acheté la maison de sa mère pour à nouveau
1696 pouvoir jouir et entendre les trains circuler, comme il les avait entendus toute son enfance. Merci. (*Applaudissements*).

1697 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1698 Merci beaucoup, Monsieur. Il y avait une autre demande de prise de parole.

1699 **Salvatore CILIBERTI, Écuisses**

1700 Bonsoir. CILIBERTI Salvatore. Je suis riverain à Écuisses et je suis riverain à côté du train. Je ne pense pas que
1701 Monsieur habite à côté. Dire ce qu'il a dit est impensable. Des chuchotements, bien sûr, et l'on n'a pas fini d'en avoir.
1702 Si l'on a créé une association, c'est pour cela n'ait pas lieu. Tout le monde ici parle de politique et de millions, mais
1703 personne ne parle des riverains. Les riverains n'ont même pas été approchés. Ils n'ont même pas reçu dans leur boîte
1704 aux lettres le projet de la VFCEA. Je n'en peux plus. C'est incroyable d'entendre toutes ces choses-là. Aujourd'hui, on
1705 a une association et l'on ira jusqu'au bout. On défendra nos intérêts. C'est tout. (*Applaudissements*).

³ Elu au Creusot, Conseiller délégué à l'accessibilité

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1706

Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP

1707

Merci de votre intervention. Je vous laisse prendre la parole.

1708

André ACCARY, président du département de Saône-et-Loire

1709

Merci, Madame la Présidente. Je vais prendre la parole d'une manière rapide, puisque l'heure commence à être tardive. André ACCARY, président du département de Saône-et-Loire. Même si le Département n'a pas la compétence ferroviaire, un exemple a été cité et, effectivement, on va participer financièrement à la rénovation complète de la ligne entre Paray-le-Monial et Lyon, parce que c'est de l'aménagement du territoire et de l'économie.

1710

1711

1712

1713

1714

1715

1716

1717

1718

1719

Je voudrais saluer la qualité de ce débat et la diversité des interventions, parce que cela permet malgré tout d'évoluer sur le projet. Évidemment, le département s'y intéresse et s'y intéressera, même si ce n'est pas de notre compétence. Mais, lorsqu'on parle d'aménagement du territoire, c'est à dire de diversification et d'économie derrière, le Département s'associe bien naturellement aux travaux qui pourraient se faire. En tout cas, c'est un beau projet qui se dessine, même si cela provoque des inquiétudes. Ce type de débat permet de les entendre et d'en tenir compte dans les aménagements ; c'est indispensable. On a eu, notamment avec Monsieur le Préfet, de précédents débats, notamment concernant le Center Parcs ; c'est indispensable pour évoluer sur les dossiers.

1720

1721

1722

1723

Le Département s'occupe pour l'instant, en priorité, de l'aménagement numérique en plus des questions de solidarité, mais sur ces questions-là, comme on a pu le prouver et comme l'on pourra le prouver dans quelques jours sur la ligne Paray – Lyon, on s'intéressera et l'on accompagnera, en fonction de la finalité de ce projet, la Région. J'ai vu que Monsieur NEUGNOT anticipait de longues années. Et, en tout cas, c'est bien parce que...

1724

(Commentaire inaudible hors micro).

1725

1726

1727

1728

Voilà, c'est cela. Mais, même au-delà, parce qu'on sait très bien que ce genre de projet va mettre beaucoup de temps. En tout cas, il est temps de se pencher sur la question pour éviter d'arriver à des problématiques et des désertifications complètes aussi bien économiques qu'en nombre d'habitants. C'est tout. Je ne serais pas plus long. À toutes et à tous, un grand merci pour la qualité de ces débats. Je vous souhaite une bonne fin de soirée.

1729

Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP

1730

1731

Merci Beaucoup. Y a-t-il d'autres questions ou prises de parole ? Je donne la priorité à ceux qui n'ont jamais pris la parole.

1732

Philippe CHARLEUX, agriculteur à Écuisses

1733

1734

1735

1736

1737

1738

1739

Bonsoir à tous. Philippe CHARLEUX. Je suis agriculteur sur la commune d'Écuisses. Quand on écoute de nombreuses, ce projet est formidable. À croire qu'il suffit de faire circuler des trains pour remettre du travail dans les usines, mais c'est autre chose. On parle de beaucoup de choses ; on parle de l'environnement, de la COP21, de l'évolution du climat. Cela tombe bien, parce que j'ai lu récemment une étude du ministère de l'Agriculture selon laquelle, entre le réchauffement climatique et l'artificialisation des terres, d'ici quelques décennies, la ferme France pourrait perdre de 10 à 15 % de sa capacité à nourrir les gens. 10 à 15 %, dit comme ça, cela ne paraît peut-être pas être grand-chose tant que les assiettes sont pleines, mais les choses sont en train de changer.

1740

1741

1742

1743

1744

1745

1746

1747

1748

1749

Quand on voit des projets comme celui-ci, ils semblent formidables. À notre niveau, nous, agriculteurs — j'ai aperçu des collègues dans la salle — je vais parler notamment du raccordement TGV. On parle d'une soixantaine d'hectares d'emprise. 60 hectares, ce n'est pas grand, mais l'on en discutait l'autre jour entre collègues, et 60 hectares, par rapport à la commune d'Écuisses, cela représente environ 10 % des surfaces de la commune. Donc, pour nous, c'est important. Alors, il y a cette histoire de disparition de surface, puis de morcellement des exploitations. On est concerné, puisqu'on a des parcelles qui seront coupées en deux. On a des parcelles pour lesquelles, en 91, on avait fait le remembrement sur la commune. On n'est pas en Beauce avec des parcelles de plusieurs centaines d'hectares. Dans notre région, les parcelles font entre 2 hectares et 10 hectares, donc de petites parcelles. On avait fait un remembrement pour restructurer les exploitations, et aujourd'hui des parcelles d'une dizaine d'hectares risquent d'être coupées en deux dans le cadre de ce projet. On a beaucoup d'interrogations.

1750

1751

1752

1753

Puis, quand on parle de COP 21, d'environnement et de bon sens, je pense que cela ferait partie du bon sens de réfléchir de façon intelligente à l'utilisation des terres dans le futur. Il y a certainement des enjeux de déplacement des personnes. Se déplacer est une chose, mais prendre le train, si cela dure deux heures et si l'on a le ventre vide, cela ne doit pas être rigolo. *(Applaudissements).*

1754

Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1755 Merci beaucoup, Monsieur. Une prise de parole au fond de la salle. Je crois reconnaître le maire d'Autun qui voulait
1756 prendre la parole. Ensuite, Monsieur PEETERS. Désormais, je commence à vous connaître. Allez-y.

1757 **Rémy REBEYROTTE, maire d'Autun, président de la communauté de communes Grand Autunois Morvan**

1758 Merci beaucoup. Rémy REBEYROTTE, maire d'Autun et président du Grand Autunois Morvan. Je m'excuse d'être
1759 arrivé très tard puisque nous étions sur les questions de maisons de Santé ; vous voyez qu'il y a d'autres sujets
1760 passionnants sur le territoire.

1761 Simplement, rappeler la position du Grand Autunois Morvan. « Oui » au projet dans sa globalité si, éventuellement, il y
1762 a les moyens financiers pour le faire. Mais, s'il n'y a pas les moyens financiers, « oui » surtout à l'électrification de la
1763 ligne entre Nevers et Chagny, et une amélioration de cette ligne, de sorte à avoir un vrai projet de voie ferrée Centre
1764 Europe Atlantique, c'est à dire avoir véritablement un maillon qui continue à irriguer l'ensemble de ces territoires et à
1765 faire qu'on décharge l'agglomération parisienne, qu'on fasse en sorte que les flux se répartissent différemment, qu'on
1766 en finisse encore un peu plus avec la toile d'araignée des transports en France où tout remonte vers Paris, y compris
1767 le fret de manière excessive.

1768 Ce projet-là, qui est quand même au départ dans la finalité du débat et du projet, nous semble extrêmement
1769 prioritaire. Alors, si l'on peut faire l'ensemble, après tout, pourquoi pas, mais il est clair que cette hypothèse, pour
1770 nous, est à privilégier, parce qu'elle est porteuse à la fois d'emplois, d'économies, de liens entre l'Europe centrale et la
1771 façade Atlantique et de possibilités de régler à la fois des questions pour le fret et pour le trafic voyageurs.

1772 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1773 Merci beaucoup. Il y avait une autre question, puis je propose au SGAR (Secrétaire Général aux Affaires Régionales)
1774 et à Monsieur MARTI de prendre la parole. Allez-y, Monsieur PEETERS.

1775 **Christian PEETERS, Écuisses, Collectif de défense de la Vallée de la Dheune (CODEVAD)**

1776 J'ai l'impression qu'on arrive au temps des déclarations ; on va donc faire une déclaration. Christian PEETERS. Cette
1777 fois, je parle au nom de CODEVAD, le collectif de défense de la Vallée de la Dheune. Vous avez ressenti très
1778 clairement le niveau de frustration d'un certain nombre, je ne dirais pas de riverains, mais d'habitants, parce que le
1779 problème dépasse largement le cadre des riverains eux-mêmes. C'est le cadre de vie d'un certain nombre de
1780 communes qui est en jeu.

1781 D'abord, je voudrais remercier la Commission du débat public pour sa disponibilité et son professionnalisme. Il est
1782 heureux que la loi prévoit ce type de dispositif, car chacun peut y participer et s'exprimer, ce qui est un peu nouveau
1783 et très agréable à vivre, mais nous espérons que le processus ne s'arrêtera pas là. On est au milieu du gué, et l'on
1784 voit très clairement que les points de vue ne se sont pas rapprochés pour différentes raisons, et en particulier parce
1785 que le dialogue ne s'installe pas entre un certain nombre d'habitants et les promoteurs du projet et la SNCF.

1786 Bien entendu, il faut marcher avec son temps, mais pas n'importe comment et à n'importe prix. Nous ne pouvons ni
1787 accepter ni cautionner un projet construit sur des bases aussi incertaines et aussi fragiles. Au cours du processus,
1788 nous avons noté un certain nombre de déficiences que nous ne pouvons pas accepter, et cela ne nous a pas permis
1789 de nous forger une opinion favorable au projet.

1790 Le retard et le déficit d'information des habitants ont été le premier maillon d'une longue chaîne. On parlait tout à
1791 l'heure de calvaire ; oui, c'est une sorte de clavaire. L'information n'a pas été faite correctement. Je comprends que
1792 les maires et les élus aient été informés. Ils ont commencé les discussions en mai de l'année dernière. J'ai reçu dans
1793 ma boîte aux lettres, le 15 décembre, jour de la première réunion du débat public, un petit flyer m'indiquant qu'il y avait
1794 le même jour une réunion du débat public. J'ai fait le tour de tout le village, de toute la commune et de toutes les rues,
1795 en faisant du boîtage et en allant sonner aux portes. Pratiquement deux personnes sur sept étaient informées du
1796 projet à la mi-janvier, donc il y a un retard d'information et un déficit d'information, et cela ne permet évidemment pas
1797 aux habitants de s'exprimer à temps et correctement. On n'a pas perdu de temps et l'on a tout de même réagi à la fin
1798 du mois de janvier le mieux possible et dès qu'on a eu l'occasion de faire une visite sur site.

1799 Deuxième point, le regroupement artificiel de quatre expressions de besoins : trois expressions de besoins
1800 voyageurs ; une expression de besoins fret. Je n'ai vu nulle part une mise en rapport direct de chacune de ces quatre
1801 expressions de besoins, avec les bénéfices clairement décrits et les coûts clairement définis et complets. Peut-être
1802 n'ai-je pas bien lu, mais je ne l'ai pas vu. La faiblesse des expressions de besoins est un troisième problème. Elles
1803 sont certes exprimées dans certains cas, mais elles sont vagues. Ce sont souvent des déclarations d'intention ou des

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1804 vœux pieux, et rarement des chiffres. Donc, moi, je considère qu'on ne peut pas travailler correctement si l'on n'a pas
1805 des études chiffrées et des études de marché indépendantes et dûment quantifiées.

1806 En matière de coûts, on utilise des coûts de 2012. Si je fais un rapide calcul, 6 % d'augmentation du coût des travaux
1807 publics à intérêts composés pendant cinq ans, cela fait plus de 30 % d'augmentation du coût déjà au départ. Ça, c'est
1808 pour arriver jusqu'en 2017. Si les travaux commencent plus tard, en 2022, il faut ajouter quatre ans de plus. De plus,
1809 en matière de coûts, un nombre assez important de coûts n'est pas comptabilisé, en tout cas pas à ma connaissance.
1810 Ces coûts, ce sont ceux de tous les travaux qui devront être conduits pour l'aménagement des ouvrages : c'est les
1811 coûts d'adaptation, quand il y aura les études d'impacts, sur les problèmes de circulation des personnes dans les
1812 communes, parce que ce sera très compliqué, et Mesvres n'est qu'un seul exemple, mais il y en a plein d'autres.

1813 Concernant la performance socioéconomique des deux projets, on regroupe les projets en fonctionnalités et pas en
1814 fonction des expressions de besoins, ce que je trouve curieux pour quelqu'un qui a fait des projets toute sa vie. La
1815 performance socioéconomique est négative pour toutes les expressions de besoins, en tout cas toutes les
1816 fonctionnalités. Elle est également négative pour le fret, parce que si l'on ne prend pas l'hypothèse centrale en
1817 matière de coûts et qu'on prend l'hypothèse prudente en matière d'utilisation du fret, on se retrouve en négatif
1818 également sur le fret. Donc, tous les projets sont négatifs.

1819 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1820 Merci.

1821 **Christian PEETERS, Écuisses, Collectif de défense de la Vallée de la Dheune (CODEVAD)**

1822 Si vous le permettez, je termine. Je m'en suis déjà ouvert à plusieurs reprises ; le temps de parole et le temps des
1823 questions et des échanges des habitants sont nettement inférieurs, et encore ce soir pour des raisons différentes, par
1824 rapport à l'expression des promoteurs du projet et à celle de SNCF.

1825 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1826 Vous pouvez toujours prendre la parole dans le cadre du débat, même plusieurs fois. Vous, c'est la troisième fois.

1827 **Christian PEETERS, Écuisses, Collectif de défense de la Vallée de la Dheune (CODEVAD)**

1828 Je termine en disant que pour un projet d'avenir, il est tout de même assez curieux qu'on n'ait pas eu de
1829 communication de manière plus structurée et plus large de la vision que les promoteurs ont des déplacements des
1830 personnes et des marchandises sur le territoire, de la manière dont le territoire va fonctionner, de la prise en compte
1831 des évolutions technologiques. On parlait de Google Car, de BlaBlaCar, de Blablabus ; plein de choses se passent,
1832 elles vont continuer à se passer et l'on ne peut pas se permettre simplement de raisonner « chemin de fer ». Je n'ai
1833 pas vu de vision à cet égard dans laquelle s'insérerait ce projet. Je trouve que c'est regrettable. Alors, j'espère, et
1834 c'est ce que vous nous avez dit tout à l'heure, puisque nous sommes au milieu du gué, qu'on commencera enfin à
1835 dialoguer, à instaurer une concertation et qu'enfin l'on aura de vrais échanges. Voilà, c'était ce que je voulais dire.
1836 (*Applaudissements*).

1837 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1838 Merci beaucoup. Je propose au SGAR (Secrétaire Général aux Affaires Régionales) de prendre la parole. Monsieur
1839 PIERRAT.

1840 **Eric PIERRAT, secrétaire général aux affaires régionales, région Bourgogne – Franche-Comté**

1841 Merci, Madame la Présidente. C'est un exercice redoutable en fin de débat. Après l'intervention de Monsieur
1842 NEUGNOT, tout le monde a compris ici que l'État et le Conseil régional étaient des acteurs incontournables du sujet.
1843 Je crois pouvoir dire que l'État et le Conseil régional s'entendent sur l'essentiel, c'est-à-dire ce qu'a présenté Monsieur
1844 NEUGNOT tout à l'heure sur le phasage des travaux et sur ce que nous pouvons faire en vertu des maigres moyens
1845 qui nous sont alloués pour le moment. C'est-à-dire que sur cette génération du CPER, nous pourrions donner lieu à
1846 l'ensemble des études sur l'ensemble de la ligne, et procéder à l'électrification sur la partie Chagny – Le Creusot.

1847 Il est bien entendu que ce projet global est un projet qui doit se faire dans le temps. On se rend bien compte qu'on
1848 aura besoin de financements autres et que tout ceci ne sera pas réglé dans le cadre du CPER 2015-2020, mais bien
1849 au-delà, peut-être 2021-2026, et peut-être encore au-delà sur un CPER suivant. On ne peut pas aller aussi vite qu'on
1850 le souhaite. On va lentement, mais l'on va sûrement.

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1851 Pourquoi l'État soutient-il ce projet ? Parce que c'est un projet global, cela a été dit, avec des fonctionnalités fret et
1852 des fonctionnalités voyageurs. C'est un projet structurant puisqu'il répond à des intermodalités à la fois locales,
1853 nationales et internationales. C'est également un projet cohérent, puisqu'il ne nous manque plus que le maillon
1854 Nevers – Chagny sur une électrification qui a déjà eu lieu sur Tours – Nevers, donc l'on voit bien que c'est le chaînon
1855 qui manque.

1856 Je voudrais également dire que c'est un projet stratégique, et c'est un sujet qui a été abordé par plusieurs d'entre
1857 vous ce soir. Un projet ferroviaire se raisonne au moins à 100 ans, puisque la valeur actualisée nette se calcule à
1858 l'horizon 2140, cela a été précisé par SNCF Réseau tout à l'heure. Je crois que quelqu'un a dit : « Comment peut-on
1859 savoir de quoi sera fait le monde en 2140 ? » Effectivement, les trains auront peut-être disparu et tout le monde
1860 circulera en hélicoptère, je n'en sais rien, mais il me semble qu'on a tout de même quelques indices. Je pense qu'en
1861 2140, on peut à peu près être sûr que les transports routiers diesel et le fret sur la route auront un peu près disparu, et
1862 qu'on aura forcément d'autres modes de transport. Et, il me semble que, dans l'horizon temporel qu'on peut maîtriser,
1863 le train pourra être dans une fonctionnalité qui me paraît être intéressante. Donc, il me semble que cette ambition
1864 stratégique peut permettre de donner un grand intérêt à notre projet. Nous sommes aujourd'hui réunis pour essayer
1865 de nous faire une idée sur ce débat, et quand la Commission particulière aura rendu ses travaux, nous pourrions nous
1866 décider en connaissance de cause.

1867 Je voudrais m'associer aux remerciements envers la Commission particulière du débat public pour les travaux qu'elle
1868 a menés et la qualité de ses travaux, l'investissement qu'elle y a mis et la qualité de ce qui a été produit. Je voudrais
1869 aussi remercier SNCF Réseau pour son investissement sur le sujet. Et féliciter aussi l'ensemble des gens, des
1870 associations, des citoyens qui ont participé à l'ensemble des débats, pas simplement celui de ce soir, mais l'ensemble
1871 des débats — je crois qu'il y a eu 55 réunions — et la qualité de vos échanges dont nous allons ensuite tenir compte
1872 dans la poursuite du projet. Merci.

1873 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1874 Merci beaucoup, Monsieur PIERRAT, secrétaire général aux affaires régionales. Monsieur MARTI.

1875 **David MARTI, président de la Communauté urbaine Le Creusot Monceau (CUCM) et maire du Creusot**

1876 David MARTI, président de la communauté urbaine et maire du Creusot. Je ne vais pas défendre à nouveau la
1877 présentation qui a été faite tout à l'heure et l'option de la communauté urbaine, parce que d'autres l'ont fait. Donc, je
1878 ne reviendrais pas sur la mise en avant de cette hypothèse-là. Mais, simplement, quand je vous ai accueillis tout à
1879 l'heure, je disais que ce débat permettait d'appréhender le projet dans sa globalité, mais aussi dans ses particularités,
1880 et je crois que le débat de ce soir en est un parfait exemple. C'est la première chose.

1881 Deuxième chose, rappeler que nous sommes dans le cadre d'une contractualisation, le vice-président à la Région l'a
1882 dit tout à l'heure, dans le cadre du CPER, et que les travaux doivent absolument débiter avant la fin de ce CPER.
1883 C'est un engagement qui avait été pris au début par l'État, la Région, pour que ces travaux débutent dans le cadre de
1884 ce CPER. Ce qui a été présenté ce soir, et dans les hypothèses différentes qui ont été présentées, il y a — cela n'a
1885 pas été dit, donc je me permets de le dire — des hypothèses, et notamment une, celle que nous avons présentée, qui
1886 permet que les travaux débutent avant 2020, et les autres de manière incertaine. Je préfère ramener cet élément-là
1887 simplement sur ce cas précis qui est le cas du financement, car le risque, si les travaux ne commencent pas avant
1888 2020, c'est que rien ne se fasse.

1889 Je vois Monsieur CORNELOUP, l'ancien maire de Montchanin, qui est là et que je salue, qui était à la réunion de
1890 Montchanin, et qui a été un des premiers à prendre la parole, je pense même le premier, pour dire : « Il y a 30 ans, ici
1891 même, nous avons déjà le même débat ». Il y a 30 ans ! Je crains que dans 30 ans, nous ayons encore le même
1892 débat si les bonnes décisions ne sont pas prises ; j'alerte là-dessus.

1893 Je conclus en disant que, bien entendu, c'est le maître d'œuvre qui prendra la décision, et nous respecterons cette
1894 décision, que bien entendu le maître d'œuvre a participé à tous les débats que vous avez menés et dirigés, Madame
1895 la Présidente, avec les membres de la Commission, et qu'il ne peut ignorer tout ce qui s'est dit au long de ces débats.
1896 Nous nous sommes mobilisés, les uns et les autres, pour faire entendre notre voix. Je mets l'accent sur un élément, et
1897 j'en terminerais par là. Sur l'hypothèse qui a été présentée par la Communauté, aujourd'hui, ce ne sont pas moins de
1898 deux communautés urbaines, une agglomération de plus de 110 000 habitants, soit au total entre 420 000 et
1899 430 000 habitants qui se sont exprimés clairement pour une hypothèse ; cela pèse. Donc, il faudra tenir compte aussi
1900 à la fois du poids démographique et du poids économique dans les décisions qui seront prises, parce que Monsieur
1901 AMOURA parlait tout à l'heure, à juste titre d'ailleurs, d'aménagement et de développement des territoires ; nous

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1902 sommes dans ce cadre-là. Donc, à ce stade du débat et avant que la décision tombe, il faut que tout cela soit pris en
1903 considération.

1904 Je conclus en vous remerciant encore une fois, Madame la Présidente, ainsi que vos membres, pour la qualité des
1905 débats.

1906 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1907 Merci à vous. Monsieur NEUGNOT voulait réagir à quelque chose. Puis, je propose à Monsieur le Préfet PAYET de
1908 dire un mot pour clôturer les interventions institutionnelles.

1909 **Michel NEUGNOT, 1^{er} vice-président Finances, ressources humaines, transports, déplacements,**
1910 **intermodalités, région Bourgogne - Franche-Comté**

1911 Il n'y a pas eu énormément de questions, mais je vais profiter de deux interventions pour préciser des choses. Sur la
1912 vision qu'on peut avoir ou qu'on n'aurait pas sur l'avenir du train, je propose à tous ceux qui en doutent pour la
1913 Bourgogne – Franche-Comté soit de venir à Dijon le 31 mars à la session où l'on débattera à la fois de ce qui s'est
1914 passé dans les différentes conventions depuis 2005 en Bourgogne – Franche-Comté et de la vision que nous avons
1915 du train voyageurs pour l'avenir. Je vous demande soit de venir soit de vous connecter sur le site, puisque les débats
1916 sont publics et que vous pouvez les entendre sans aucun problème. Vous verrez, parce que je ne veux pas profiter de
1917 la tribune pour en débattre, que nous avons bien une vision de l'avenir et que nous avons une volonté de développer
1918 les transports alternatifs aux véhicules thermiques à usage individuel. Cela résume toute la politique que nous allons
1919 mener en matière de mobilités.

1920 Sur ce qu'a dit le maire du Creusot, je pense que la Région a montré, en préfinançant dans la VFCEA le pont du
1921 Creusot, qu'effectivement nous souhaitons que cela commence et que cela ne prenne pas de retard.

1922 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1923 Merci beaucoup. Je propose à Monsieur le Préfet, Monsieur PAYET, de se joindre à nous.

1924 **Gilbert PAYET, préfet de Saône-et-Loire**

1925 Merci, Madame la Présidente. Je serais extrêmement bref. Je vais peut-être — vous auriez pu le faire également,
1926 Madame la Présidente — rappeler à ce stade une règle essentielle, c'est que, par définition, il n'y a pas de débat
1927 public si la décision d'investissement est déjà prise. Cela mérite quand même d'être dit. Le débat est destiné à éclairer
1928 les décideurs et, aujourd'hui, aucune décision n'est prise. Ce débat riche, particulièrement nourri, va permettre aux
1929 différents décideurs d'avoir les éléments nécessaires. Il a été beaucoup question de la maîtrise d'ouvrage et de la
1930 SNCF, mais chacun l'aura compris, dans ce dossier particulier, il n'y aura pas de décision du maître d'ouvrage sans
1931 décision des cofinanceurs, qui jouent un rôle essentiel, État, Conseil régional, qui se trouvent être également autorité
1932 organisatrice des transports, et aussi toutes les autres collectivités et autres partenaires qui pourraient être sollicités
1933 dans le cadre de ce financement. Grâce à vous, Madame la Présidente, grâce à l'ensemble des membres de votre
1934 équipe, grâce aussi à tous les acteurs de ce débat public, tous les participants à ce débat, les décisions nécessaires
1935 pourront être éclairées, et justement éclairées.

1936 On dit souvent, et cela a d'ailleurs été rappelé par l'un des intervenants, que le débat public a énormément de
1937 qualités. Malheureusement, cela permet rarement de rapprocher les points de vue. On n'a peut-être jamais été aussi
1938 près d'obtenir ce résultat-là. En tout cas, pour avoir vécu quelques débats, sans doute en raison de la nature du
1939 dossier, même si les problèmes existent et on l'a encore entendu ce soir, j'ai rarement, pour ma part, pu assister à un
1940 débat aussi serein, avec autant d'éléments permettant, en particulier à un moment, à des décideurs publics d'analyser
1941 la justesse d'un choix et d'engager l'argent public, les deniers du contribuable, pour un investissement en analysant
1942 les avantages et les inconvénients.

1943 Merci, une fois de plus, à vous, aux membres de la Commission et à tous les acteurs de ce débat.
1944 (*Applaudissements*).

1945 **Ilaria CASILLO, présidente de la CPDP**

1946 Merci de votre intervention, Monsieur le Préfet PAYET.

1947 Quant à moi, il faut que je vous dise des choses qui paraissent liminaires pour clôturer ce débat, mais qui ne le sont
1948 pas. Vous savez qu'à plusieurs reprises au cours de cette soirée, on a dit qu'on avait fait plus de 40 rencontres
1949 publiques. Chaque rencontre publique faisait parfois l'objet de discussions au sein de la Commission. Comment
1950 s'organiser ? Met-on des tables ? Quelles sont les modalités des réunions générales ? On a fait des ateliers ? Qui fait-

Débat public

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE



Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017

1951 on intervenir ? Comment faire en sorte de mélanger le public ? On s'est posé plein de questions, et il y a des
1952 personnes qui nous ont aidés à organiser tout cela. Une machine énorme s'est mise en place, et je pense que le
1953 minimum est de les remercier, tout d'abord les membres de la Commission particulière : Madame Christine JEAN,
1954 Isabelle BARTHE, Monsieur Dominique HOESTLANDT, Madame Lucie ANIZON, Monsieur Marc d'AUBREBY, mais
1955 aussi et surtout le secrétaire général de ce débat, Léo PILLET, que je prie de se montrer au public, parce que vous
1956 avez été l'interface entre nous et toute une série d'acteurs. Vous avez fait un travail remarquable. Et, aussi, le
1957 secrétaire général adjoint Sylvain ROLAND. Vraiment, merci beaucoup. (*Applaudissements*). Oui, ils le méritent. Là,
1958 les émotions peuvent ressortir parce qu'ils le méritent très largement.

1959 Je voulais aussi remercier la maîtrise d'ouvrage. Ceux qui ont participé à ce débat ont vu que la Commission a
1960 souvent été très exigeante avec le maître d'ouvrage en demandant de plus en plus. Je tiens beaucoup à reconnaître
1961 qu'on s'est trouvé face à un maître d'ouvrage disponible et à l'écoute. On a appris à se connaître petit à petit. On a
1962 appris à faire se confiance petit à petit, mais c'est normal, car c'était une découverte. Je tiens à remercier Monsieur
1963 Laurent MAZZUCHELLI, naturellement, Monsieur Abdelkrim AMOURA, mais aussi Madame Karine MAGALHAES,
1964 Madame Adeline DORBANI, Madame Emmanuelle HONRE, Céline FIEUX, Valérie LEPINAY, Geneviève SALAIRE,
1965 qui sont l'équipe locale qui a accompagné Monsieur MAZZUCHELLI et Monsieur AMOURA, donc pas des
1966 collaboratrices, mais des collègues, des expertes, des personnes qui se sont beaucoup consacrées à ce type de
1967 débat. Je remercie vraiment la maîtrise d'ouvrage pour sa disponibilité et sa patience.

1968 Puis, je remercie vous tous, parce que vous nous avez beaucoup apporté. Vous savez qu'il y a deux manières
1969 d'arriver à la mer ; on dit que vous pouvez aller directement dans les vagues et les prendre en plein visage, et arriver
1970 par le fleuve. Je suis un peu géographe et j'aime bien la géographie physique. Quand vous arrivez par le petit fleuve
1971 doucement, vous avez le temps de faire le chemin calmement et dans la tranquillité. À la fin, dans les deux manières,
1972 vous arrivez à la mer. La mer, elle est diverse, variée, compliquée ; parfois, elle est calme, mais elle vous étonne
1973 parce qu'elle est riche. Je pense que, chacun par son chemin, parfois en prenant les vagues en plein visage et parfois
1974 par des chemins plus sereins par le petit fleuve, nous sommes arrivés lors du débat à découvrir une série de choses,
1975 les points de vue de chacun en nous regardant dans les yeux, et à nous écouter. Le rôle de la Commission, par
1976 contre, s'arrête après vous avoir acheminé à la mer. Maintenant, vous et le maître d'ouvrage ferez votre trajet. Vous
1977 allez arriver à des ports, on ne sait pas lesquels. Mais, nous, on s'arrête discrètement après notre compte-rendu.
1978 Notre rôle était de faire en sorte que tout cela puisse se mettre en marche pour vous conduire, les uns et les autres, à
1979 ce moment qui débouchera peut-être sur d'autres suites. Donc, je tenais à vous remercier parce que le chemin fait
1980 ensemble a été très riche pour nous, et vous y avez tous contribué. Les riverains, les habitants, les citoyens qui ont
1981 été là souvent, les élus locaux qui ont été aussi beaucoup présents pour certains, on tenait vraiment à vous remercier
1982 pour la richesse des échanges que nous avons eus.

1983 La Commission va rendre son rapport le 20 mai, mais je l'ai souvent dit, elle ne va pas disparaître. Elle va quand
1984 même suivre la suite de ce qui se passera. Je ne peux que renouveler les remerciements de ma part, mais aussi de la
1985 part de toute la Commission. J'espère n'avoir oublié personne, parce que pas mal de monde s'est consacré à ce
1986 débat.

1987 Le débat, vous pouvez continuer à le suivre sur les réseaux sociaux sur Internet. Jusqu'au 20 mars, et même au-delà,
1988 on nourrira, pour vous tenir au courant, la page Facebook et le site Internet du débat. Nous essayerons de vous
1989 mettre au courant des suites de ce qui se passe. Je rappelle que la décision du maître d'ouvrage est attendue pour le
1990 30 août. Je vous dis encore une fois un grand merci, et je vous souhaite une très bonne fin de soirée. Au revoir.
1991 (*Applaudissements*).