

# VOIE FERRÉE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE

## AMÉLIORATION DE L'OFFRE VOYAGEURS ET FRET

### PRÉSENTATION DU PROJET

CERCLE DE TRAVAIL SUR LES ENJEUX ÉCONOMIQUE DU FRET FERROVIAIRE POUR LE TISSU PRODUCTIF RÉGIONAL

NEVERS - LE 23 JANVIER 2017



# SOMMAIRE

## 01. LE PÉRIMÈTRE DE L'OPÉRATION

- + LA CONSISTANCE DU PROJET

## 02. LES ENJEUX ET LES AMÉNAGEMENTS

- + LES FONCTIONNALITÉS ET LES ENJEUX DU PROJET
- + LES CARACTÉRISTIQUES DE LA LIGNE
- + LES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS TECHNIQUES SUR LA LIGNE EXISTANTE

## 03. L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

## 04. LE CALENDRIER

# 01.

## LE PÉRIMÈTRE DE L'OPÉRATION

+ LA CONSISTANCE DU PROJET

# LA CONSISTANCE DU PROJET

**Modernisation de la ligne existante**  
entre Nevers (Nièvre) et Chagny  
(Saône-et-Loire)



**Réalisation d'un raccordement de**  
la ligne Nevers-Chagny à la Ligne à  
Grande Vitesse Paris-Sud-Est en gare  
du Creusot-Montceau-Montchanin  
TGV

**Création d'une halte d'interconnexion**  
TGV/TER en gare du Creusot-Montceau-  
Montchanin TGV



# 02.

## LES ENJEUX ET LES AMÉNAGEMENTS

- + LES FONCTIONNALITÉS ET LES ENJEUX DU PROJET
- + LES CARACTÉRISTIQUES DE LA LIGNE
- + LES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS TECHNIQUES SUR LA LIGNE EXISTANTE

02.

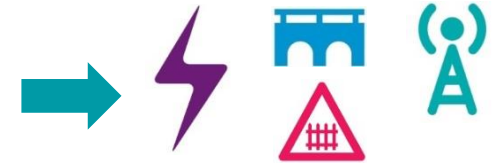
LES ENJEUX ET LES AMÉNAGEMENTS

# LES FONCTIONNALITÉS ET LES ENJEUX DU PROJET

# LES FONCTIONNALITÉS ET LES ENJEUX DU PROJET

## LES DÉPLACEMENTS RÉGIONAUX ET INTERRÉGIONAUX DE VOYAGEURS (TER)

Des relations ferroviaires de bout en bout entre Tours et Dijon plus confortables et moins polluantes



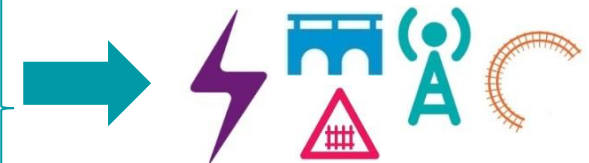
Relier le territoire au réseau à grande vitesse par des correspondances TER/TGV



## LES LIAISONS VOYAGEURS DE GRANDE DISTANCE

Faire évoluer la desserte des gares de l'axe Rhin-Rhône réalisée par les TGV reliant Strasbourg à Lyon

Permettre des évolutions du trajet Nantes-Tours-Lyon



# LES FONCTIONNALITÉS ET LES ENJEUX DU PROJET

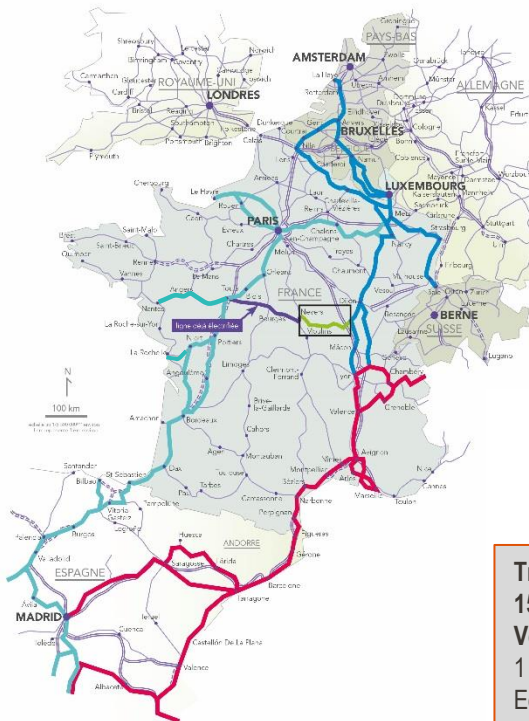
## LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Proposer aux transporteurs une transversale est / ouest électrifiée

Offrir une alternative au passage par l'Île-de-France

Répondre à des besoins de transport de marchandises entre la façade atlantique et les axes Saône-Rhône et Rhin

Contribuer au report modal de la route vers le rail et réduire les émissions polluantes



**Trafic évalué à l'horizon 2025 :**  
 15 trains de fret A/R par jour dont 2 considérés en report modal  
**Volume estimé :**  
 1 410 000 tonnes / an dont 165 000 tonnes en report modal  
 Equivalent à 60 camions en moins sur les routes par jour



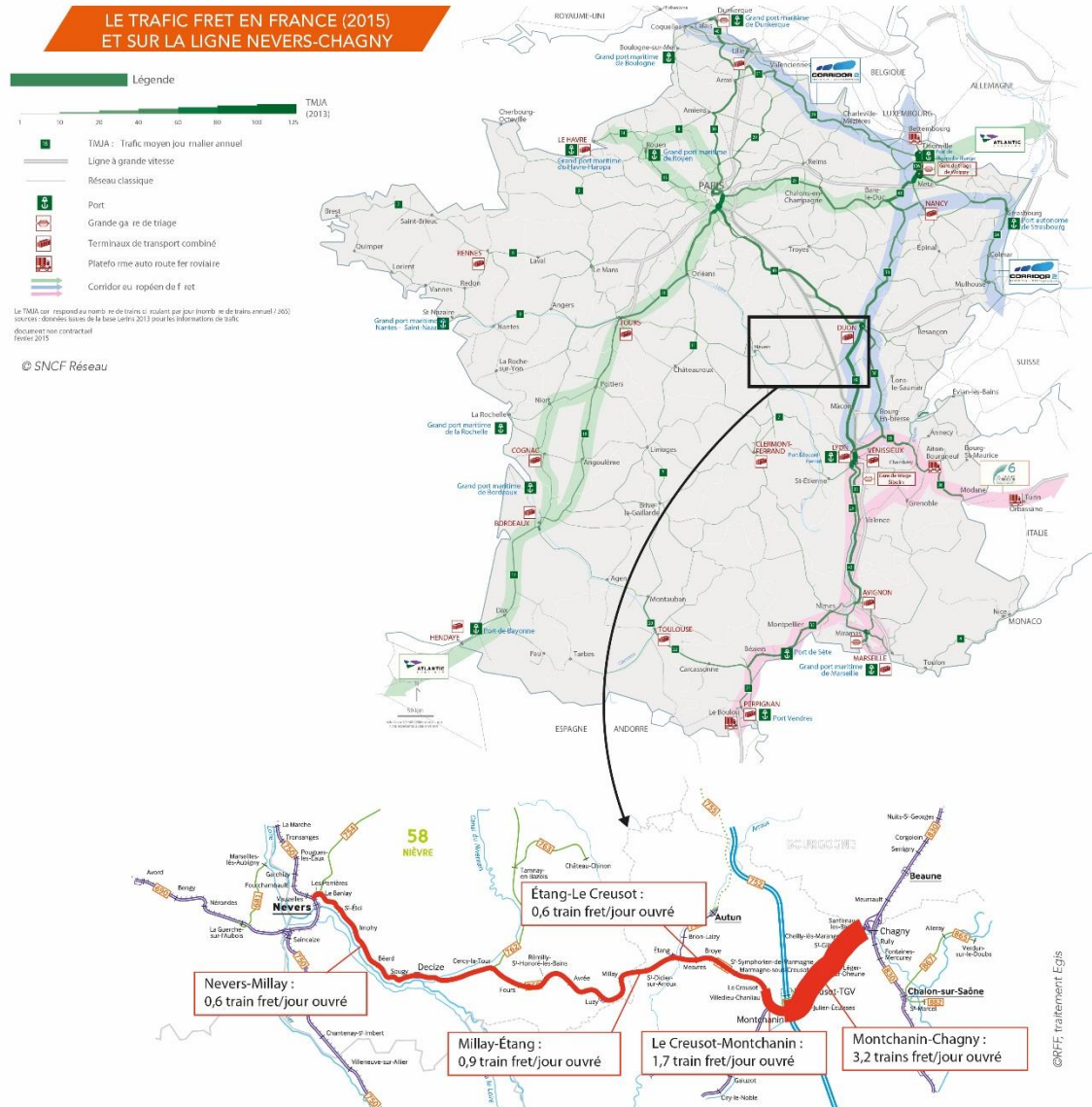
# L'ACTIVITÉ LOGISTIQUE AU SUD DE DIJON ET DANS LE VAL DE SAÔNE

L'ACTIVITÉ LOGISTIQUE AU SUD DE DIJON  
ET DANS LE VAL DE SAÔNE  
(extrait de l'atlas DREAL Bourgogne Franche-Comté 2016)



- Terminal de Transport combiné
- ▲ Zone d'activité logistique
- Ports fluviaux principaux
- Voies navigables gabarit >= 1000 t
- Voies navigables
- Voies (déclassées, alimentations, embranchements, sections court-circuité)
- Réseau autoroutier à péage
- Réseau national
- Ligne à grande vitesse (TGV)
- Ligne électrifiée
- - - Ligne non électrifiée
- ✈ Aéroplanes
- ✈ Bases aériennes
- ✈ Aéroports

# LE TRAFIC FRET EN FRANCE (2015) ET SUR NEVERS CHAGNY



# SYNTHÈSES DES ENJEUX FRET

## SYNTHÈSE DES ENJEUX DE LA VFCEA POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

### ATOUS

- Évitement de la Grande Ceinture Sud de Paris
- Gain de capacité en traversée Est-Ouest
- Gains de distance possibles sur les relations directes Est-Ouest (exemple Centre-Bourgogne)
- Itinéraire complémentaire au corridor n° 4 Atlantique
- Gains environnementaux en passant à la traction électrique

### OPPORTUNITÉS

- Difficultés d'insertion en Île-de-France
- Inscription de la VFCEA dans l'un des corridors européens, notamment le corridor n° 4 Atlantique
- Développement des trafics depuis les ports de la façade atlantique
- Débouché potentiel pour les projets transfrontaliers tels que TELT (Tunnel euralpin Lyon-Turin) et CFAL (Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise)

### FAIBLESSES/CONTRAINTES

- Surcroît de distance sur les relations indirectes (par exemple Centre-Lorraine)
- Partage de la capacité de circulation avec les services ferroviaires de voyageurs
- Difficulté d'insertion sur la ligne Paris-Lyon-Marseille (PLM)
- Réorganisation logistique des opérateurs ferroviaires de fret nécessaire

02.

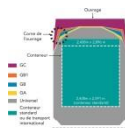
LES ENJEUX ET LES AMÉNAGEMENTS

# LES CARACTÉRISTIQUES DE LA LIGNE

# LA LIGNE EXISTANTE ENTRE NEVERS ET CHAGNY



Vitesse nominale de la ligne  
60 à 140 km/h avec des zones de  
limitations par secteur  
(sinuosité / rampes)



Gabarit GA

Itinéraire apte à 22,5 t à l'essieu  
(charge D4)



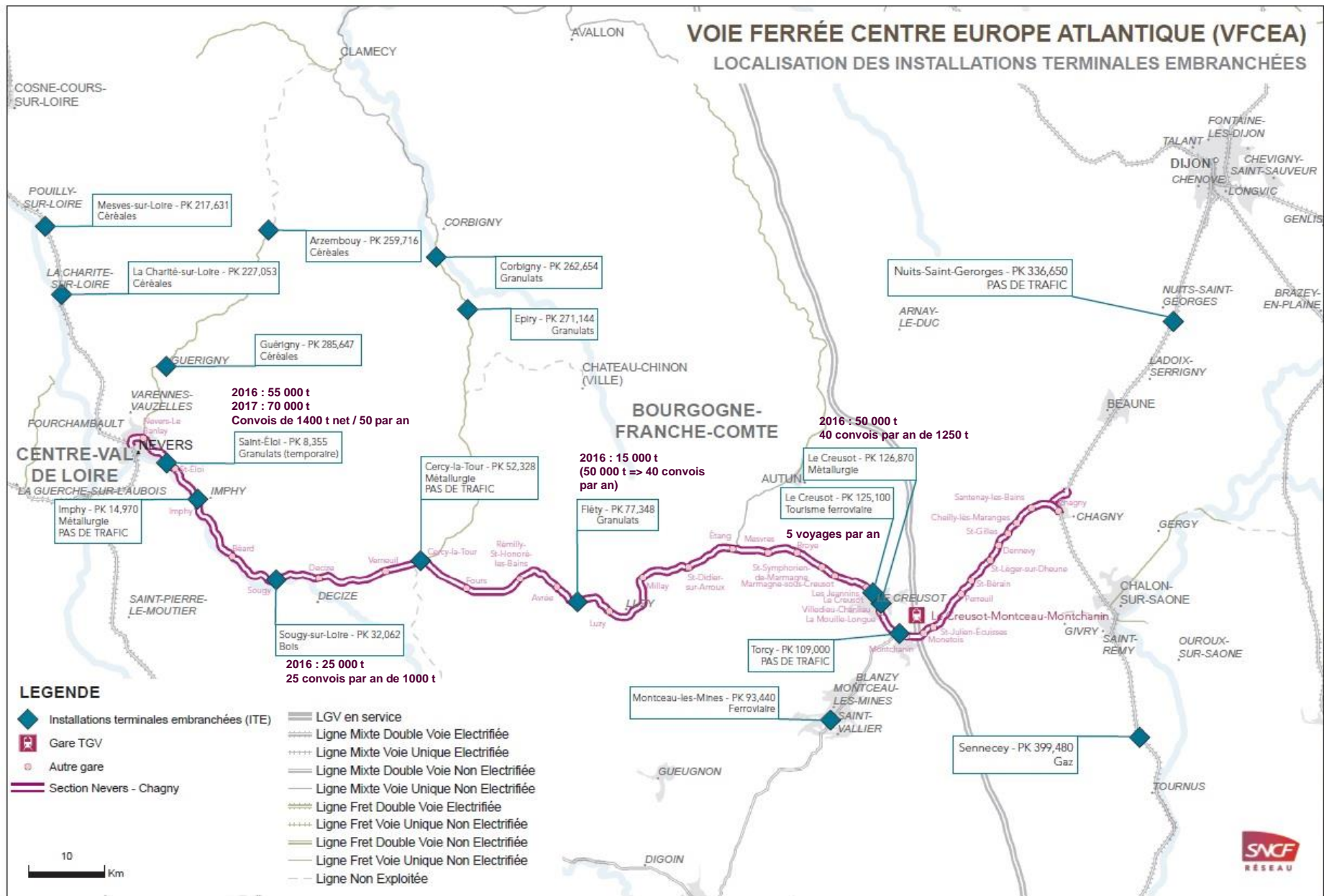
90 passages à niveau

Système de  
communication actuel ne  
permettant que les  
alertes radios



Tunnel du Creusot de  
931 m

# LES INSTALLATIONS TERMINALES EMBRANCHÉES



02.

LES ENJEUX ET LES AMÉNAGEMENTS

# LES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS TECHNIQUES SUR LA LIGNE EXISTANTE

# LA LIGNE EXISTANTE ENTRE NEVERS ET CHAGNY



Electrification en 25 000 Volts

203 M€



Installation du GSM-R

13 M€



Mise au gabarit des ouvrages

28 M€



Traitement des passages à niveau

19 M€



03.

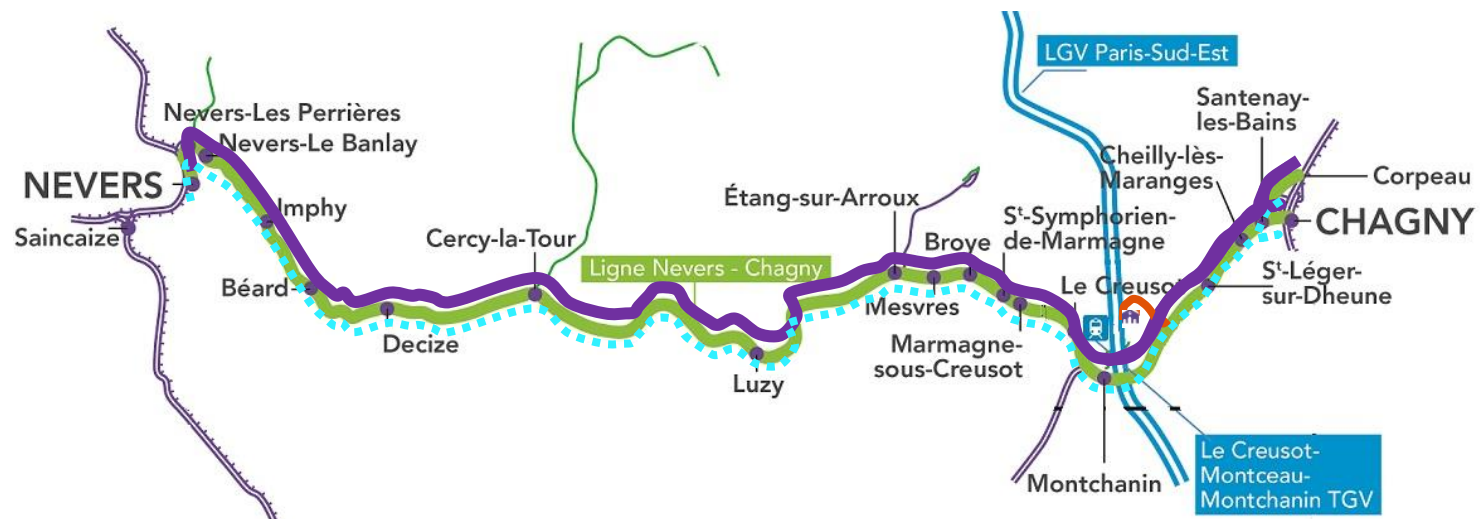
# L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

# L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

Aménagements	Investissements	Fonctionnalités	Rentabilité socio-économique
<u>Hypothèse n°1 du CPER</u> Electrification partielle entre Montchanin et Chagny + raccordement sur la LGV + halte TER + GSM-R sur la totalité de la ligne	342 M€	Passage de TGV Rhin-Rhône Déplacement du hub TER Desserte de la zone Coriolis Desserte de Chalon-sur-Saône Correspondances TGV/TER	Négative - 230 M€
<u>Hypothèse n°2 du CPER</u> Electrification + GSM-R entre Nevers et Chagny	283 M€	Transport de marchandises TER électriques sur la ligne	Positive + 30 M€
Projet global	560 M€	Voyageurs et fret	Négative - 118 M€

**Budget VFCEA inscrit au CPER 2015-2020**

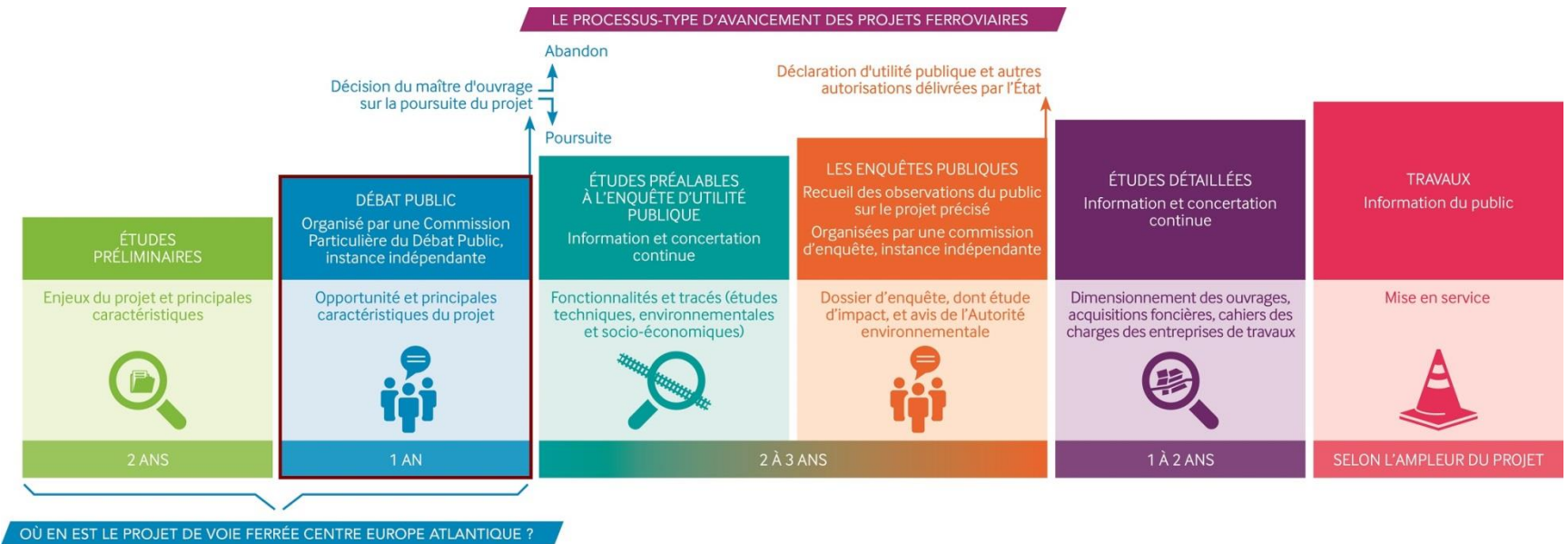
**247,2 M€**



# 05.

## LE CALENDRIER

# LES DIFFERENTES ÉTAPES DU PROJET



**Selon le bilan du débat public : engagement ou non des phases ultérieures d'études, de procédures administratives et de concertation**

MERCI DE VOTRE ATTENTION