

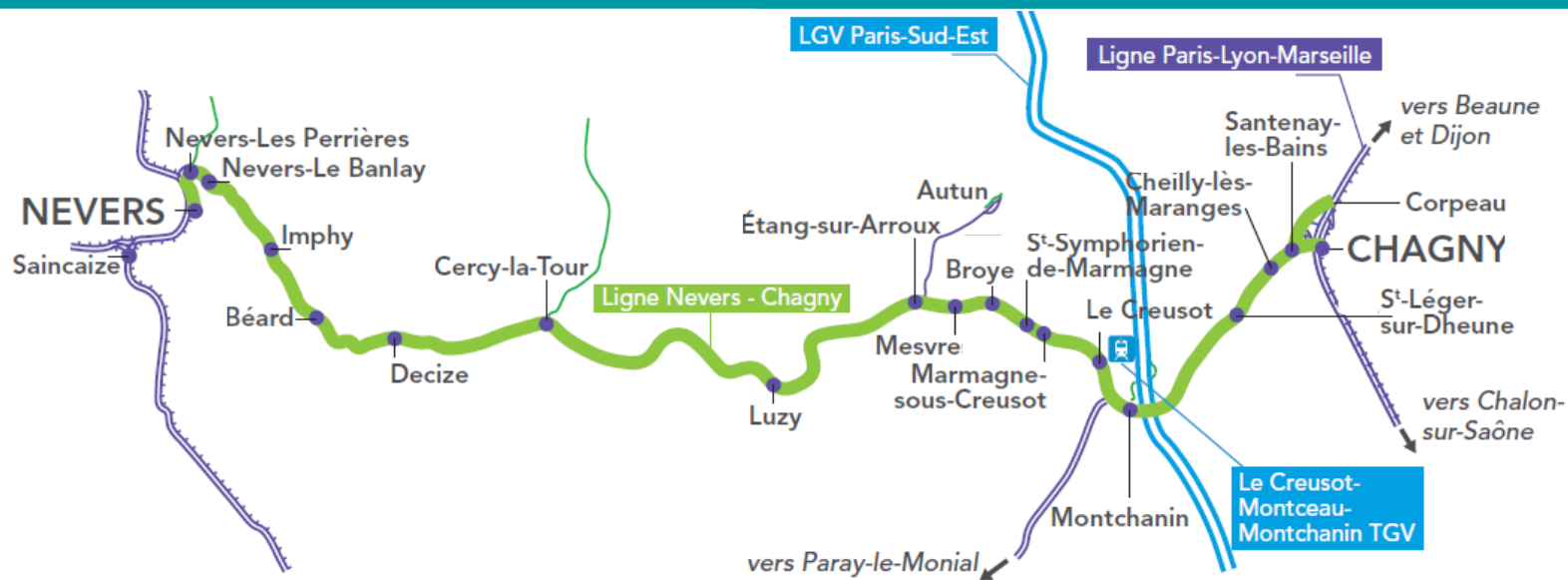
# VOIE FERRÉE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE

AMÉLIORATION DE L'OFFRE VOYAGEURS ET FRET

PRÉSENTATION DU PROJET

RÉUNION PUBLIQUE THÉMATIQUE - PHASAGE ET FAISABILITÉ FINANCIÈRE

DIJON LE 27 JANVIER 2017



# SOMMAIRE

## 01. LE PÉRIMÈTRE ET LES ENJEUX DE L'OPÉRATION

- + LA CONSISTANCE DU PROJET
- + LES FONCTIONNALITÉS ET LES ENJEUX

## 02. LES AMÉNAGEMENTS ET LES COÛTS

- + LA LIGNE EXISTANTE
- + LE RACCORDEMENT ET LA HALTE D'INTERCONNEXION TGV / TER

## 03. L'ÉVALUATION SOCIO ÉCONOMIQUE

- + LA MÉTHODOLOGIE
- + LES DIFFÉRENTES FONCTIONNALITÉS
- + LES RÉSULTATS SOCIO-ÉCONOMIQUES

## 04. LE FINANCEMENT

- + EXTRAIT DU CONTRAT DE PLAN ÉTAT RÉGION 2015 /2020

## 05. LE CALENDRIER

# 01.

## LE PÉRIMÈTRE ET LES ENJEUX DE L'OPÉRATION

+ LA CONSISTANCE DU PROJET

+ LES FONCTIONNALITÉS ET LES ENJEUX

01.

LE PÉRIMÈTRE ET LES ENJEUX 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 (LGV) 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

01.

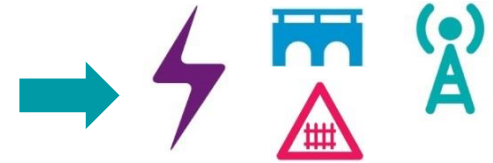
LE PÉRIMÈTRE ET LES ENJEUX DE L'OPÉRATION

# LES FONCTIONNALITÉS ET LES ENJEUX

# 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



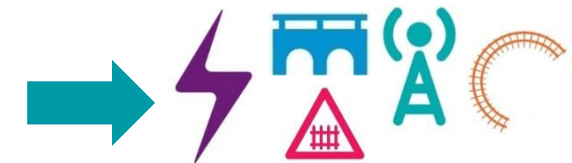
Relier le territoire au réseau à grande vitesse par des correspondances TER/TGV



## 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

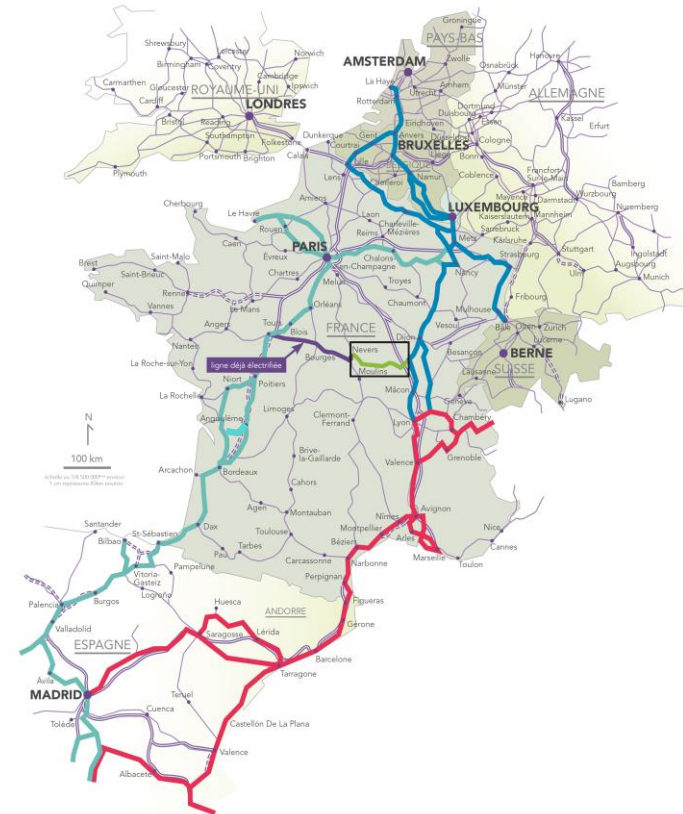
## LE TRANSPORT DE MARCHANDISE

Proposer aux transporteurs une transversale électrifiée, reliant les grands corridors Nord-Sud

Offrir une alternative au passage actuel 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





# 02.

## LES AMÉNAGEMENTS ET LES COÛTS

+ LA LIGNE EXISTANTE

+ LE RACCORDEMENT ET LA HALTE D'INTERCONNEXION TGV / TER

02.

LES AMÉNAGEMENTS ET LES COÛTS

LA LIGNE EXISTANTE

# LA LIGNE EXISTANTE ENTRE NEVERS ET CHAGNY



Electrification en 25 000 Volts

**203 M€**

*Installations caténaïres : 179 M€*

*Adaptation signalisation : 24 M€*



Installation du GSM-R

**13 M€**



Mise au gabarit des ouvrages

**28 M€**



Traitement des passages à niveau

**19 M€**

Ratio du coût de régénération  $\approx 750$  k€ / km / voie

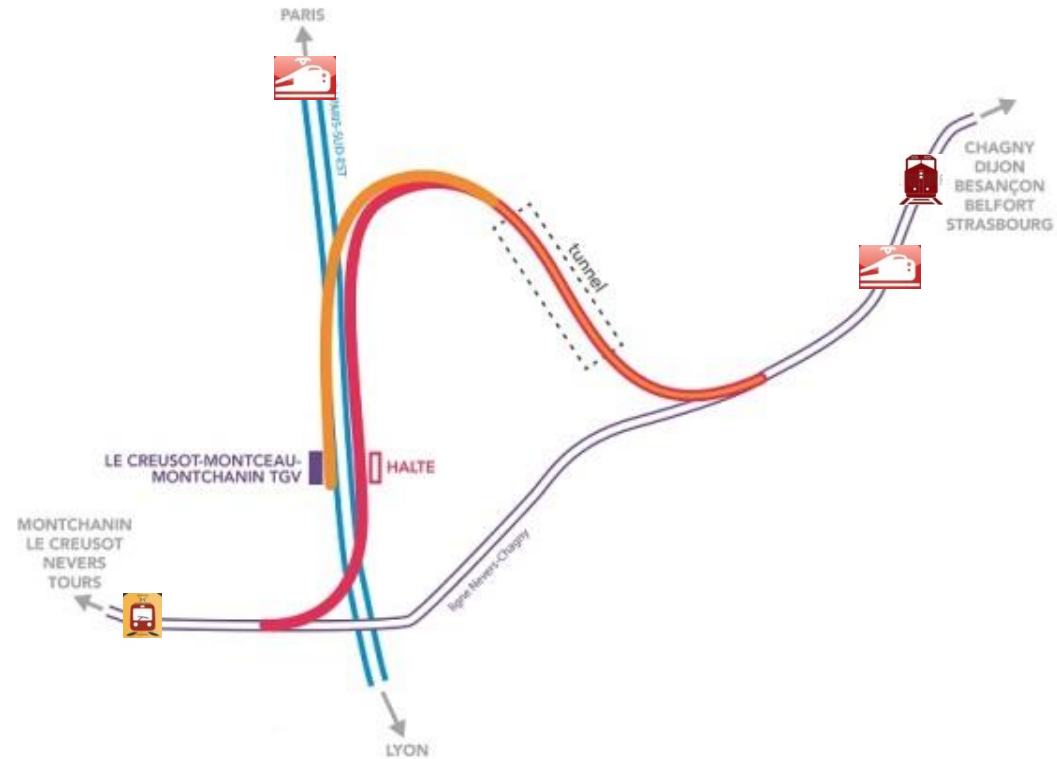
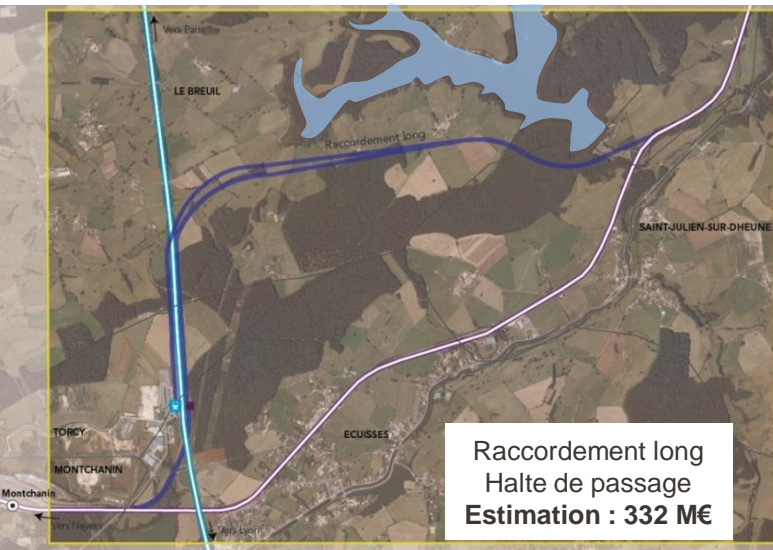
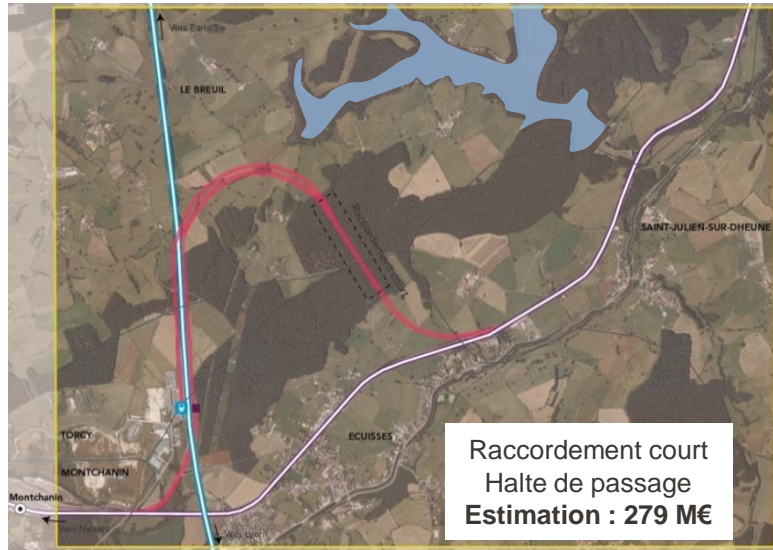
02.

LES AMÉNAGEMENTS ET LES COÛTS

# LE RACCORDEMENT ET LA HALTE

# LE RACCORDEMENT ET LA HALTE D'INTERCONNEXION

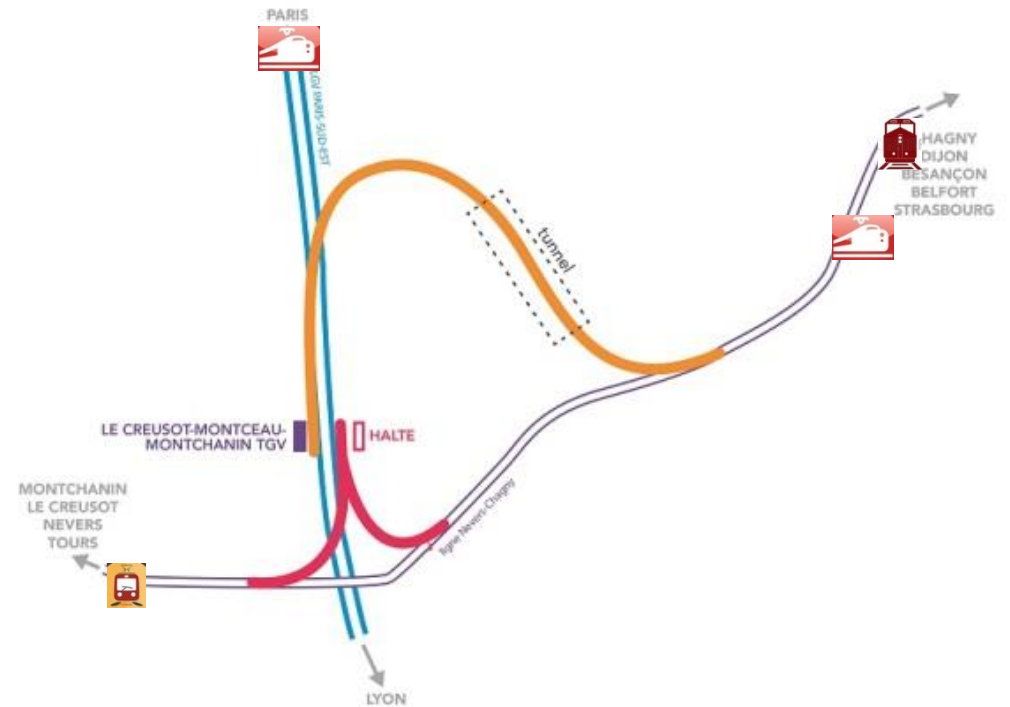
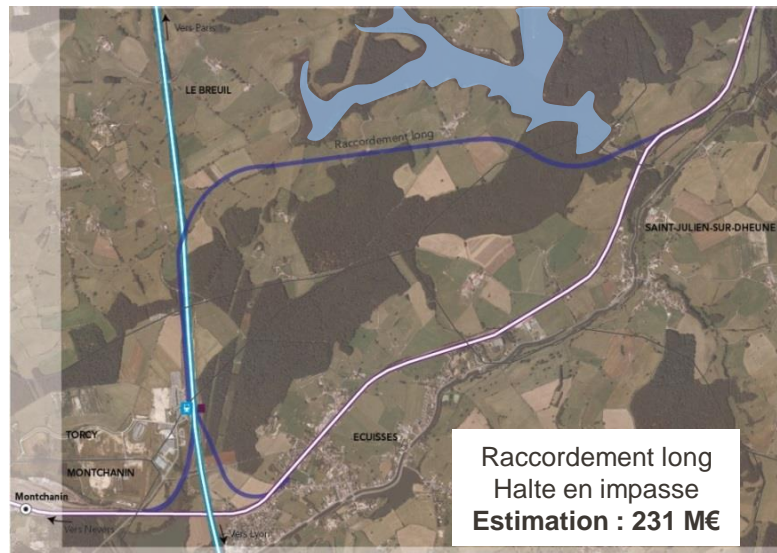
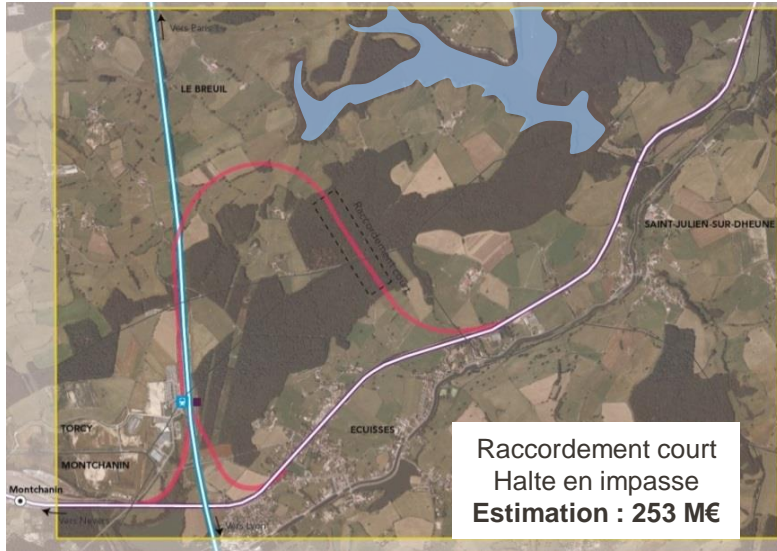
➤ Les variantes de raccordement et de halte d'interconnexion TER / TGV



Le principe de fonctionnement avec une  
halte de passage

# LE RACCORDEMENT ET LA HALTE D'INTERCONNEXION

➤ Les variantes de raccordement et de halte d'interconnexion TER / TGV



Le principe de fonctionnement avec une **halte en impasse**

# 03.

## L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

- + LA MÉTHODOLOGIE
- + LES DIFFÉRENTES FONCTIONNALITÉS
- + LES RÉSULTATS SOCIO-ÉCONOMIQUES

03.

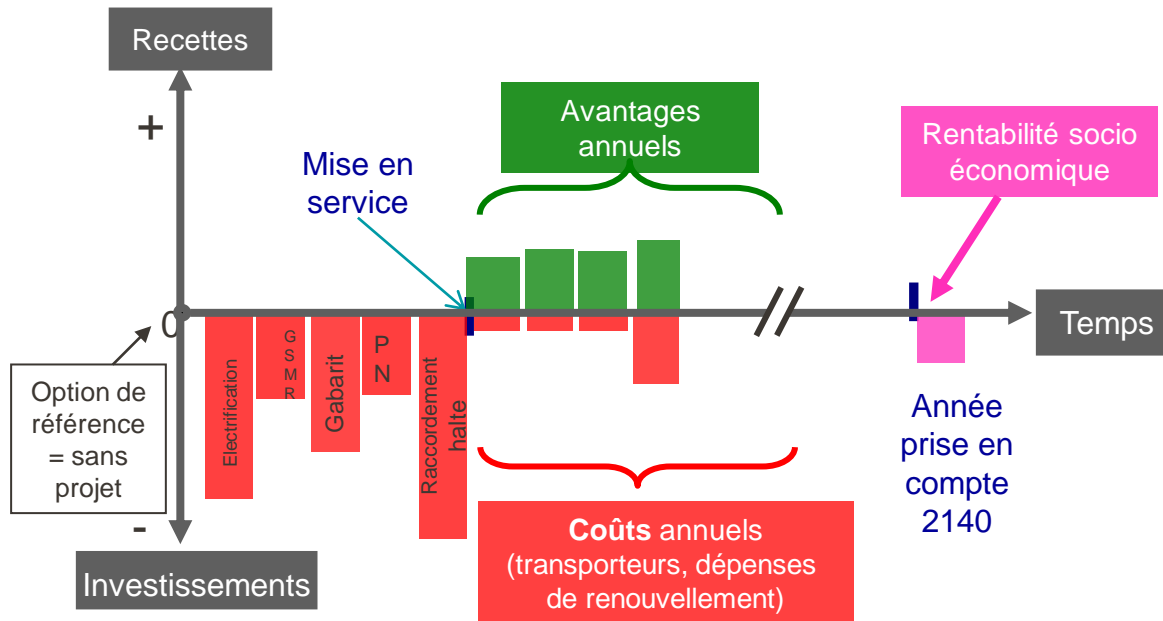
L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

LA MÉTHODOLOGIE



# ÉLÉMENTS SUR LA MÉTHODOLOGIE

- Consiste à mesurer l'intérêt d'un projet pour la collectivité - Analyse multicritères
- Etablie de façon normative en application d'une circulaire d'Etat (Instruction cadre Royal) et sur la base d'un référentiel SNCF Réseau
- Les indicateurs socio-économiques sont calculés suivant une méthodologie précise en s'appuyant sur des outils spécifiques liés à l'économie des transports, tels que les modèles de déplacements
- L'évaluation est basée sur des hypothèses d'évolution des trafics voyageurs et fret
- Consiste à quantifier et à monétariser les avantages cumulés du projet de diverses natures en prenant en compte l'ensemble des coûts



C'est un outil d'aide à la décision notamment dans la priorisation des investissements et sur le phasage des projets.

L'évaluation est engagée au cours des études amont (EP)

Une mise à jour se fait au cours des études ultérieures

# LA COMPOSITION DU BILAN SOCIO ÉCONOMIQUE

Le bilan prend la forme d'une Valeur Actualisée Nette de l'investissement (VAN) qui est décomposée en différents postes :

- **Investissement** sur l'infrastructure et pour le matériel roulant
- **Bilan des usagers** : gains de temps et de qualité de service (fréquence, confort, régularité), variation de prix des billets, décongestion routière.  
*On distingue les usagers actuels des usagers induits ou reportés des autres modes de transport.*
- **Bilan des riverains** : pollution atmosphérique, bruit
- **Bilan pour la puissance publique** : effet de serre, sécurité routière, variation de taxes, subventions d'exploitations (AOT)
- **Bilan transporteur(s)** : coûts d'exploitation, redevances, recettes et subventions,
- **Bilan du gestionnaire d'infrastructure** : coûts d'entretien, d'exploitation, de maintenance, redevances
- **Autres acteurs des transports** : sociétés d'autoroute, du mode aérien

**Le bilan socio-économique est la somme des différents bilans par acteur**

03.

L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

# LES DIFFÉRENTES FONCTIONNALITÉS

# LES DÉPLACEMENTS RÉGIONAUX ET INTERRÉGIONAUX

## Croissance régionale :

- 2015/2030 : +1.4%/an
- 2030/2050 : +1.1%/an

## Contexte local :

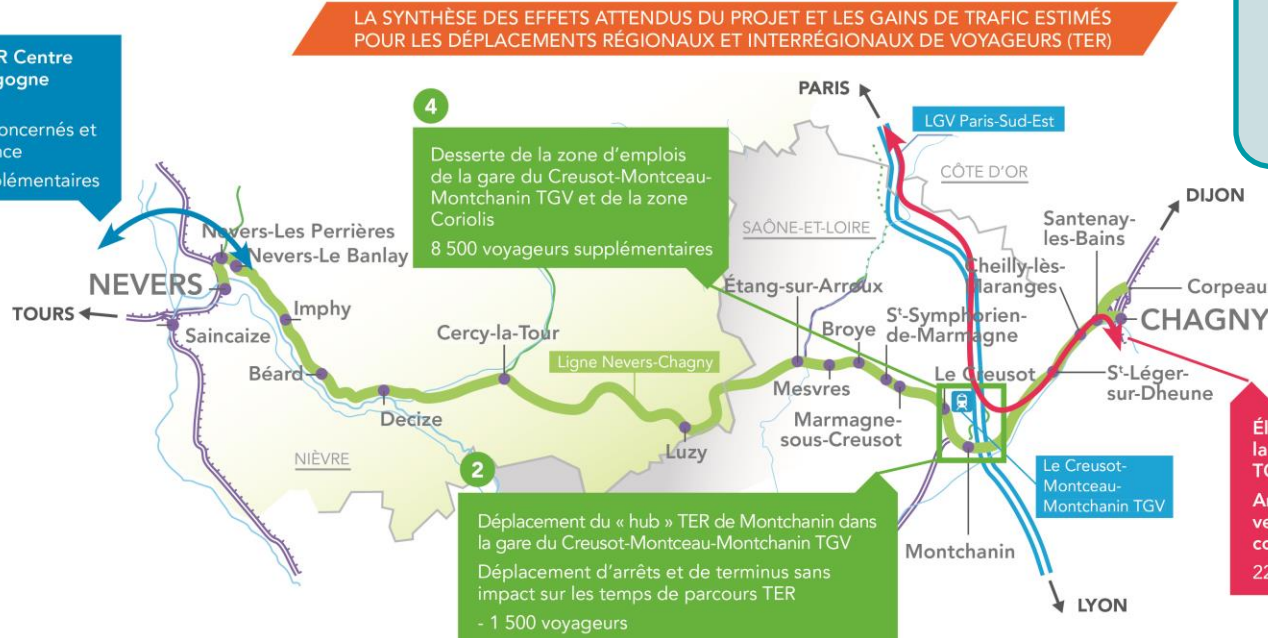
- Développement de la zone de Coriolis : 170 emplois actuels, => 340 emplois en 2025, => 765 emplois en 2050
- Part modale ferroviaire de la future halte : 5%
- Bus à Haut Niveau de Service de la CUCM considéré

## Offre TER :

- Temps de parcours TER constant Montchanin-Chagny et Dijon-Nevers-Tours
- Arrêt des missions Chalon au Creusot TGV via la halte d'interconnexion
- Prolongations des missions Paray au Creusot TGV via la halte d'interconnexion

1

Combinaison des TER Centre Val de Loire et Bourgogne Franche-Comté  
2 allers-retours/jour concernés et gain de correspondance  
6 200 voyageurs supplémentaires



35 300 voyageurs supplémentaires estimés à l'horizon 2025

# LES DÉPLACEMENTS LONGUE DISTANCE

## Activité industrielle et contexte macro-économique

Evolution du PIB France :

- 2015/30 : +1.3%/an
- 2030/50 : +1.7%/an

## Offre nationale :

- Desserte actuelle maintenue sur la ligne Paris-Lyon
- Hypothèses de dessertes TGV Rhin Rhône sur la base d'une étude horaire
- Effet des correspondance TER/TGV

73 900 voyageurs supplémentaires estimés à l'horizon 2025

LA SYNTHÈSE DES EFFETS ATTENDUS DU PROJET ET LES GAINS DE TRAFIC ESTIMÉS POUR LES LIAISONS VOYAGEURS LONGUE DISTANCE



2

Amélioration des relations Centre de la France-Lyon par TER et correspondance au Creusot-Montceau-Montchanin TGV avec les TGV Paris-Lyon

Gain de temps de parcours  
23 600 voyageurs supplémentaires

1

Évolution des dessertes de l'axe Rhin-Rhône

Insertion de 3 TGV Rhin-Rhône par jour au Creusot-Montceau-Montchanin TGV et arrêts supplémentaires sur l'axe  
50 300 voyageurs supplémentaires

# LE TRANSPORT MARCHANDISE

## Activité industrielle et contexte macro-économique

Evolution du PIB France :

- 2013/30 : +1.3%/an
- 2030/50 : +1.7%/an

Politique gouvernementale :  
Taxe carbone de 0.24 €/L

Complémentarité vis-à-vis du corridor Atlantique  
20% des tonnages Allemagne-Espagne issus du report modal du corridor sont affectés à la VFCEA

Surtemps de passage d' 1 heure via l'Île de France pris en compte

LA SYNTHÈSE DES EFFETS ATTENDUS DU PROJET ET LES GAINS DE TRAFIC ESTIMÉS POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES



03.

L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

# LES RÉSULTATS SOCIO-ÉCONOMIQUES

# LES RÉSULTATS 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 + 25 M€
Projet global	560 M€	Voyageurs et fret	Négative - 118 M€





# 04.

## LE FINANCEMENT

# EXTRAIT DU CPER 2015-2020

Millions d'euros	Total	L'Etat	SNCF Réseau	La Région BFC	Autres collectivités ou organismes
Études avant-projet de la voie ferrée Centre-Europe-Atlantique (électrification et mise au gabarit de la ligne Nevers/Chagny, interconnexion des lignes TER et TGV au Creusot)	22,20	3,70	3,70	3,70	11,10
VFCEA - Travaux d'une 1ère tranche fonctionnelle sur la base de ces études	225,0	38,33	45,00	45,00	96,67
	<b>247,2</b>	<b>42,03</b>	<b>48,7</b>	<b>48,7</b>	<b>107,77</b>

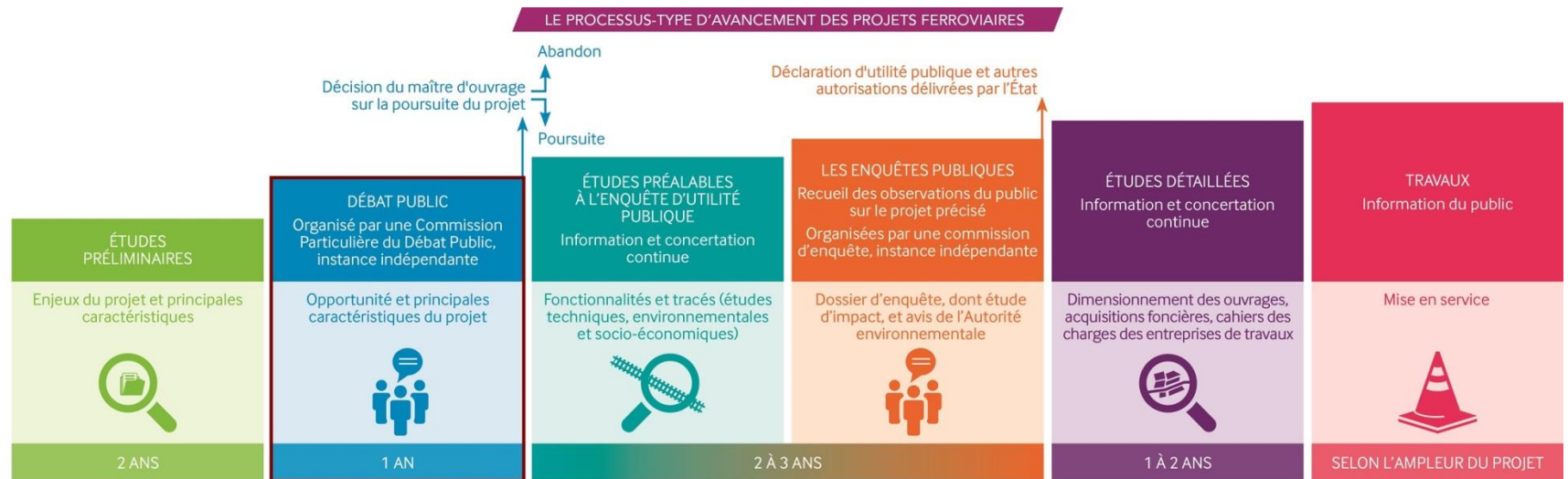
**Budget VFCEA inscrit au CPER 2015-2020**

**247,2 M€**

# 04.

## LE CALENDRIER

# LES DIFFÉRENTES ÉTAPES DU PROJET



OÙ EN EST LE PROJET DE VOIE FERRÉE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE ?

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

MERCI DE VOTRE ATTENTION