

# VOIE FERRÉE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE

AMÉLIORATION DE L'OFFRE VOYAGEURS ET FRET

PRÉSENTATION DU PROJET

RÉUNION PUBLIQUE GÉNÉRALE DU DÉBAT PUBLIC

MONTCHANIN LE 9 FÉVRIER 2017



# SOMMAIRE

**01. LE PÉRIMÈTRE DE L'OPÉRATION**

**02. LA GOUVERNANCE DU PROJET**

**03. LES ENJEUX ET LES AMÉNAGEMENTS**

**04. LA DEMARCHE ENVIRONNEMENTALE**

**05. LES ÉLÉMENTS DE COÛT ET L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE**

**06. LE CALENDRIER**

# 01.

## LE PÉRIMÈTRE DE L'OPÉRATION

# 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.

## LA GOUVERNANCE DU PROJET

# LA GOUVERNANCE

- Des études préliminaires réalisées en 2013-2014 ont estimé le coût du projet global à 560 M€
- Un projet inscrit au Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2015-2020 avec une 1<sup>ère</sup> enveloppe budgétaire de 247,2 M€
- Une conduite partenariale
  - L'Etat
  - La Région Bourgogne Franche-Comté
  - SNCF Réseau → Maître d'ouvrage du projet
  - D'autres collectivités : les Conseils départementaux de la Nièvre et de la Saône-et-Loire, la Communauté Urbaine du Creusot-Montceau, Nevers agglomération et les Régions voisines
- Un comité de pilotage présidé par la préfète de Région

# 03.

## LES ENJEUX ET LES AMÉNAGEMENTS

03.

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

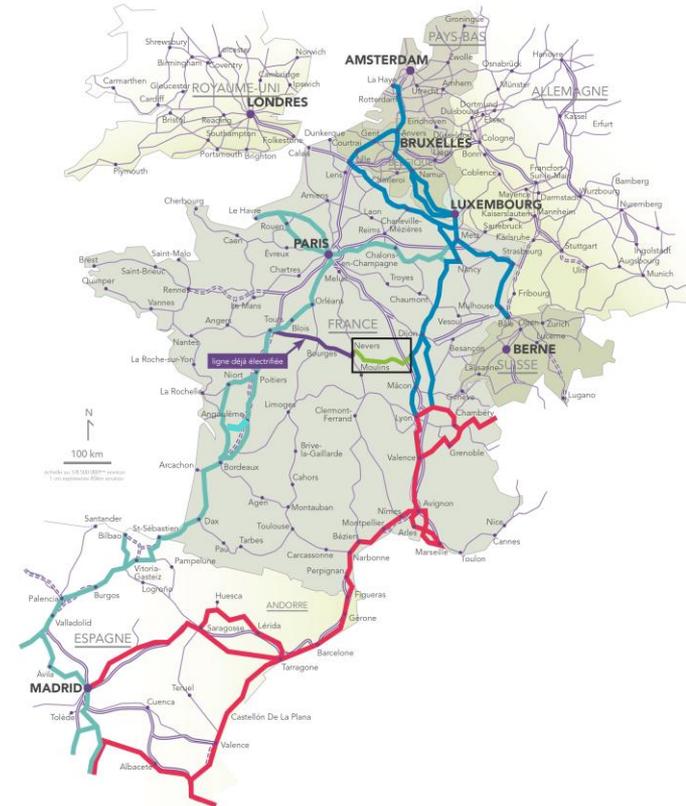
## LE TRANSPORT DE MARCHANDISE

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



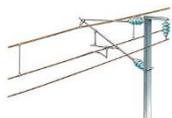
03.

LES ENJEUX ET LES AMÉNAGEMENTS

# LES AMÉNAGEMENTS TECHNIQUES

# LA LIGNE EXISTANTE ENTRE NEVERS ET CHAGNY

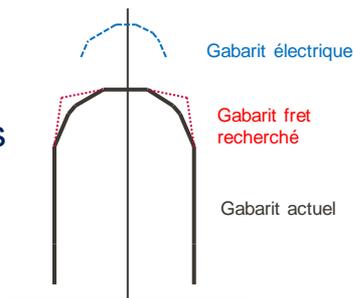
⚡ Electrification en 25 000 Volts



📡 Installation du GSM-R



Mise au gabarit des ouvrages



Traitement des passages à niveau

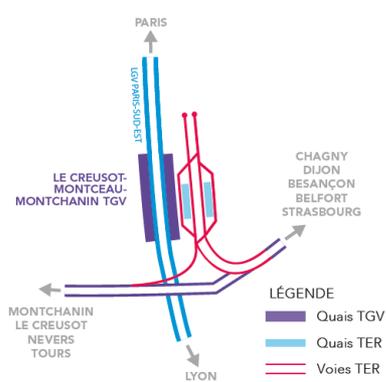
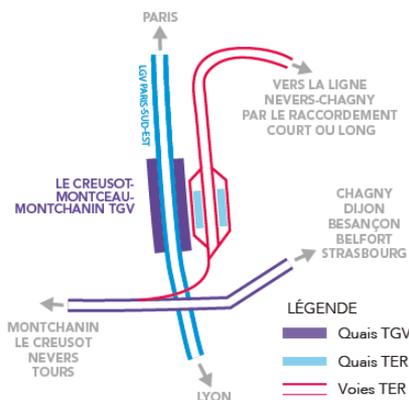


# LA HALTE D'INTERCONNEXION TER / TGV

- 2 solutions pour la desserte ferroviaire de la halte TER :

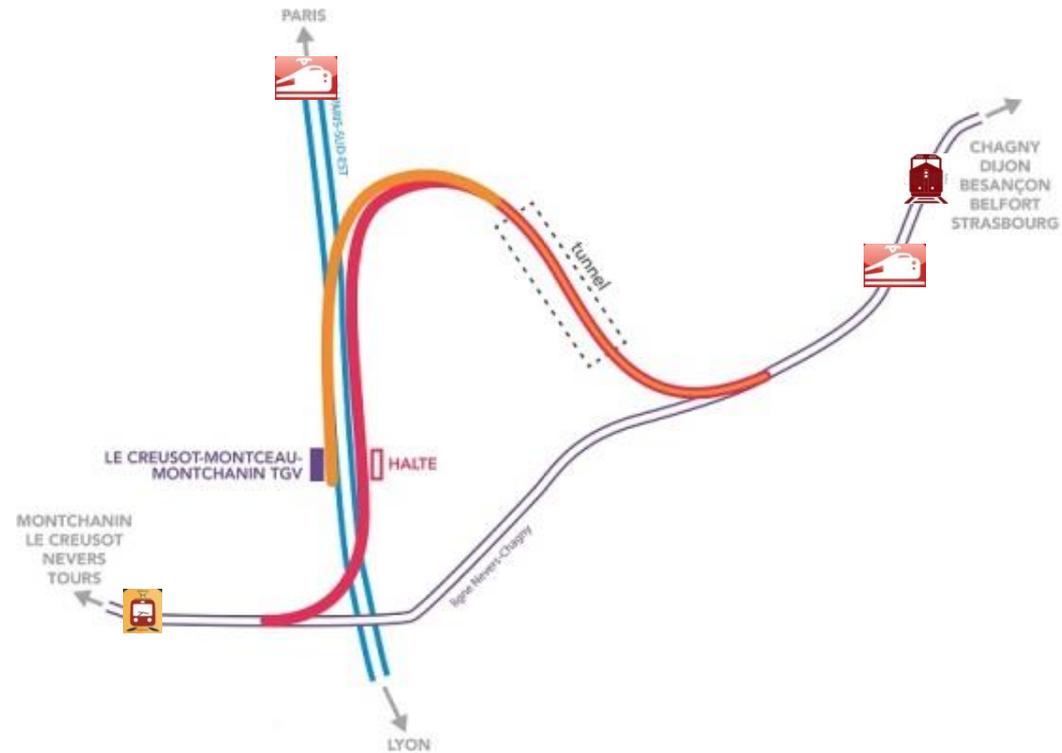
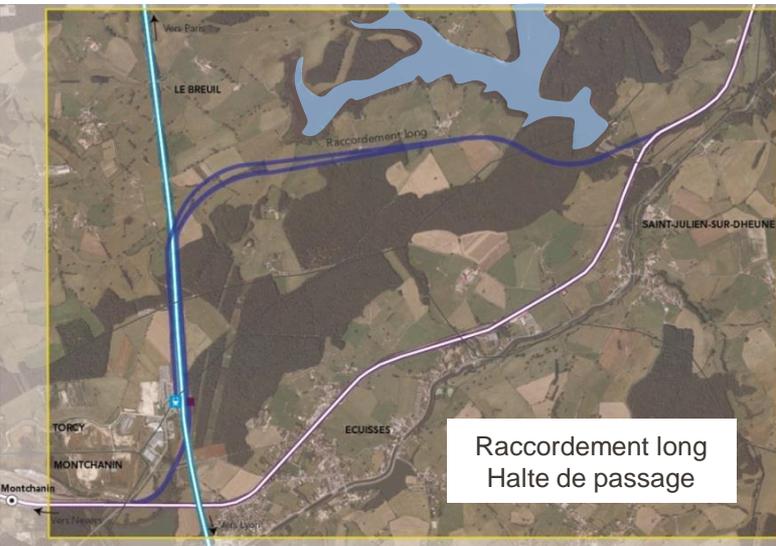
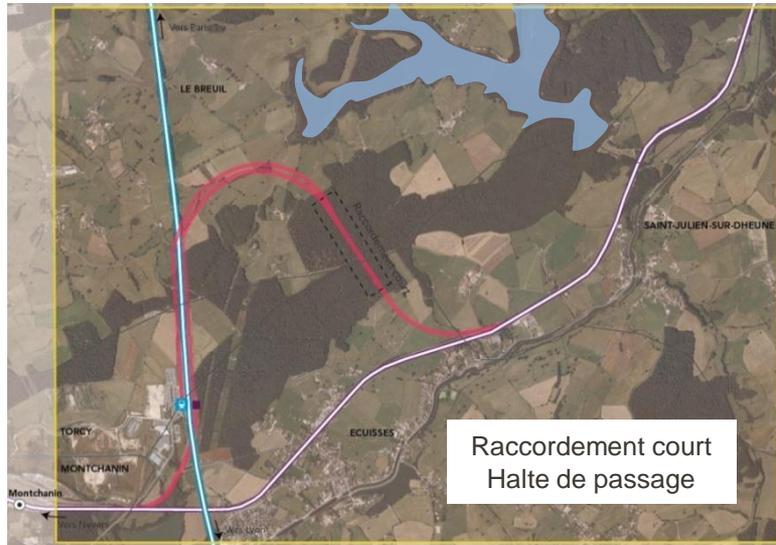
**Halte « de passage »**  
avec une section commune  
aux TGV et aux TER

**Halte « en impasse »**  
avec un raccordement TER  
spécifique, indépendant du  
raccordement prévu pour les  
TGV



# LE RACCORDEMENT ET LA HALTE D'INTERCONNEXION

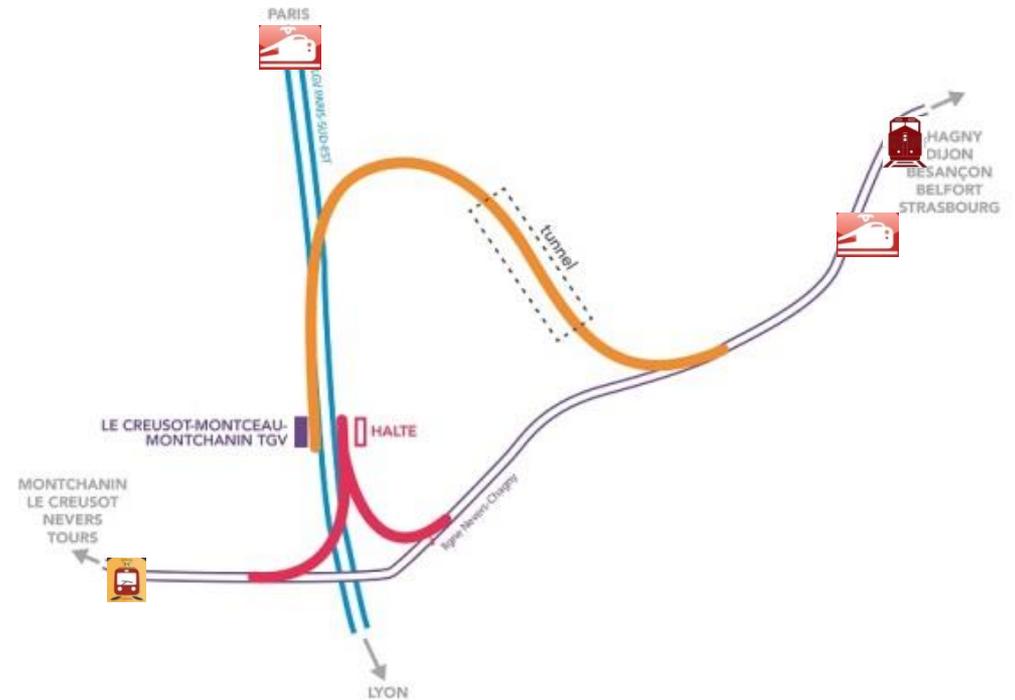
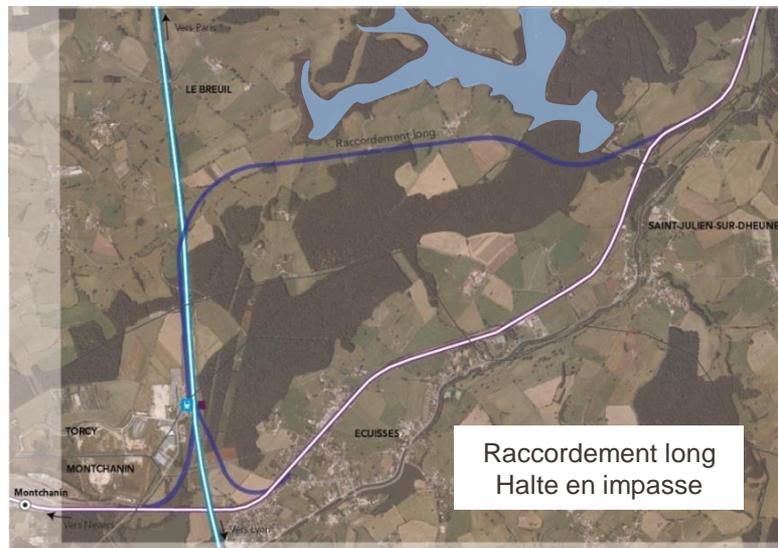
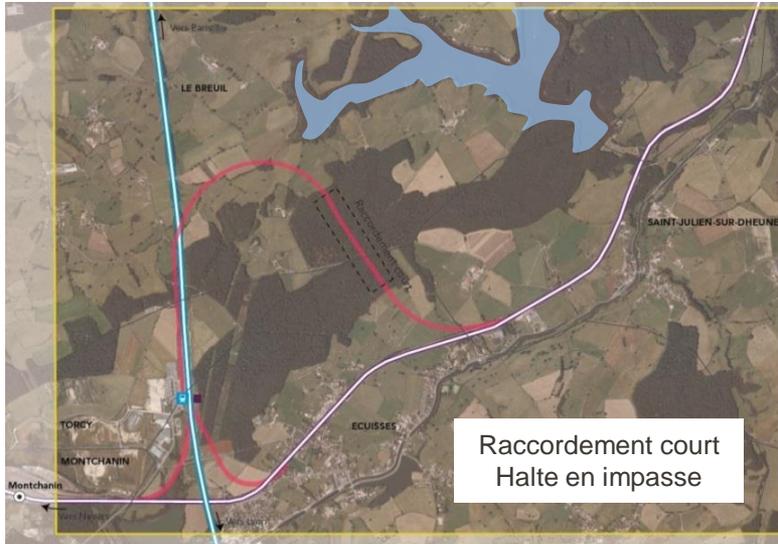
➤ Les variantes de raccordement et de halte d'interconnexion TER / TGV



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**

# 04.

## LA DÉMARCHE ENVIRONNEMENTALE

# LA DEMARCHE ENVIRONNEMENTALE

## CONNAÎTRE L'ENVIRONNEMENT

- Identifier les enjeux
- Maîtriser les coûts
- Respecter le cadre réglementaire
- Favoriser l'acceptation du projet

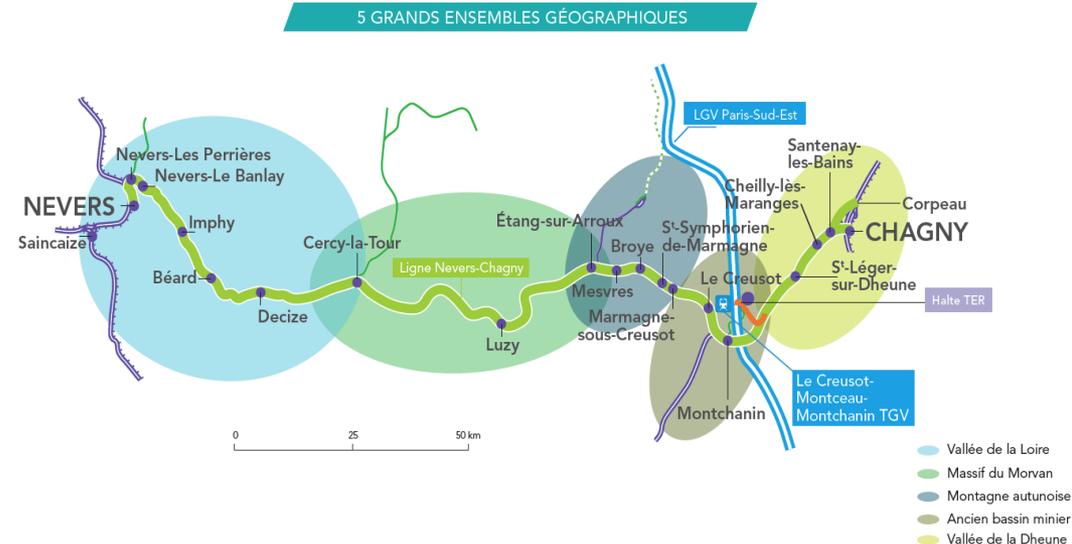
Le diagnostic environnemental réalisé au cours des études préliminaires permet de dresser un portrait du territoire et de mettre en lumière les sensibilités liées aux milieux humain et naturel, qui pourraient être concernées par les aménagements sur la ligne.

## UN PROCESSUS D'ÉTUDES ITÉRATIF

- Dans la durée
- Progressif
- Intégré

## L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

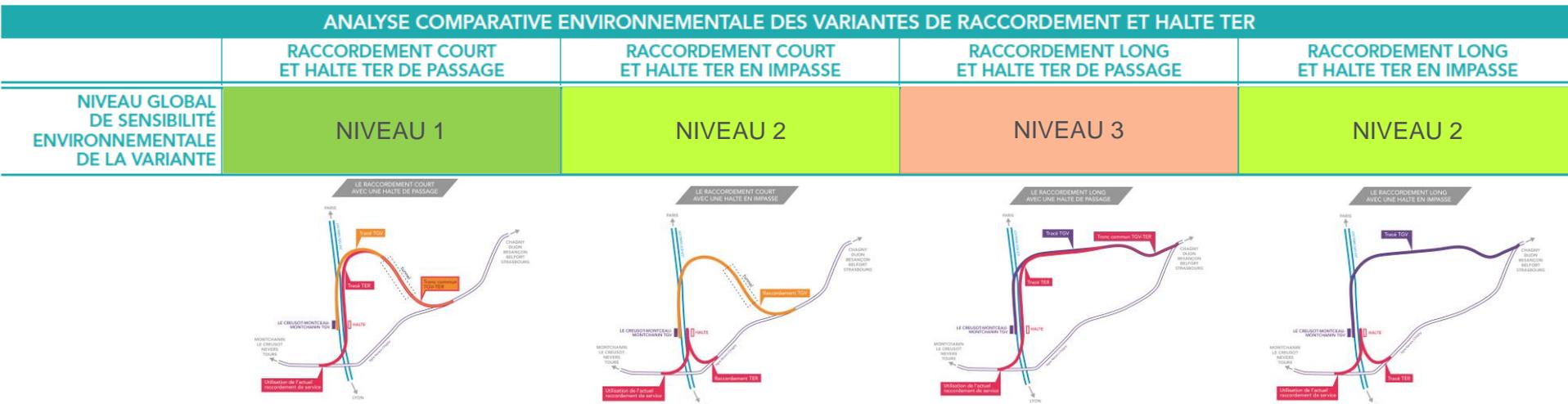
- Le milieu humain
- Le milieu physique
- Le milieu naturel
- Des domaines transversaux : l'agriculture



# LE RACCORDEMENT

## Comparaison des sensibilités environnementales des 4 variantes de raccordement

Critères pris en compte : emprises foncières, proximité des habitations, eaux superficielles, secteurs boisés, équilibres des terres (déblais / remblais) et paysages



### NIVEAUX DE SENSIBILITÉ

- Niveau 1 : sensibilité la plus faible parmi les variantes envisagées
- Niveau 2 : sensibilité moyenne
- Niveau 3 : sensibilité la plus forte parmi les variantes envisagées

Les niveaux d'enjeux sont définis par comparaison des variantes les unes avec les autres

# 05.

## LES ÉLÉMENTS DE COÛT ET L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

# LES ÉLÉMENTS DE COÛT

## (CONDITIONS ÉCONOMIQUES DE 2012)

Les différents aménagements	Montants estimés
A - Modernisation de la ligne existante Nevers-Chagny - électrification ..... 203 M€ - mise au gabarit des ouvrages ..... 28 M€ - passages à niveau, voies, accès.....19 M€	250 M€
B - Installation du système de communication GSM-R	13 M€
C - Création d'un raccordement et d'une halte TER	Entre 231 M€ et 332 M€
Halte TER en impasse seule	79 M€
<b>Estimation globale du projet (A+B+C)</b>	<b>560 M€</b>
<b>Budget VFCEA inscrit au CPER 2015-2020</b>	<b>247,2 M€</b>

# L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

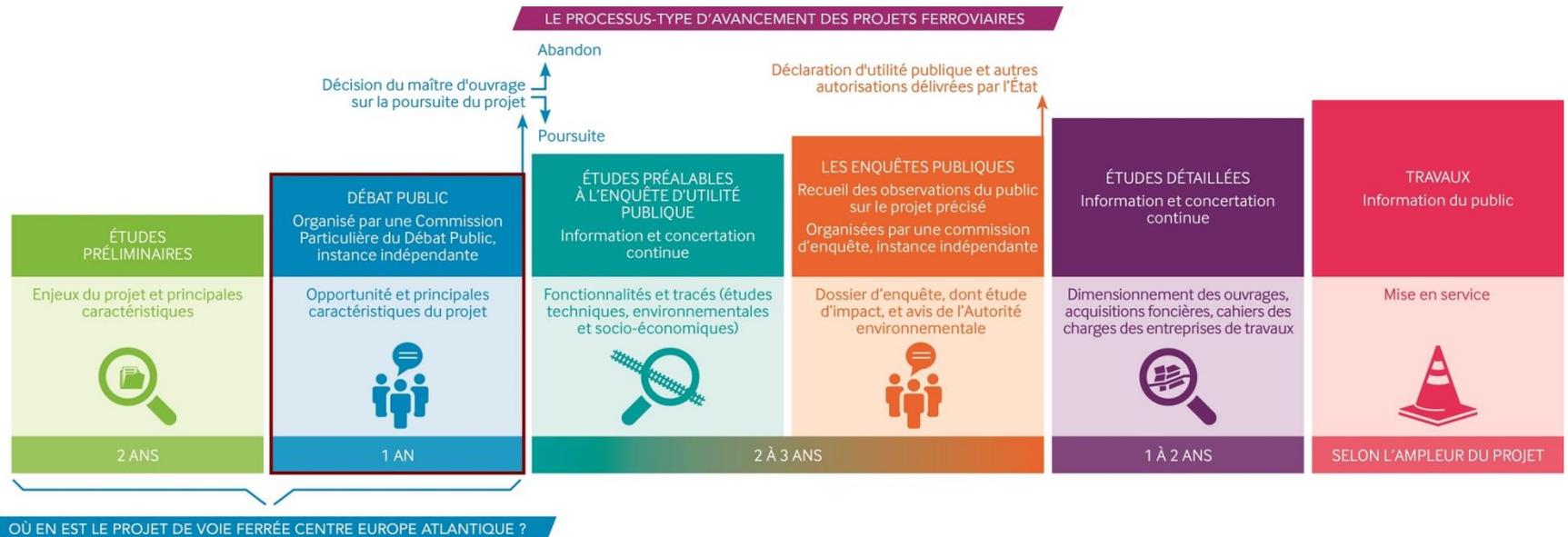
Aménagements	Investissements	Fonctionnalités	Rentabilité socio-économique
<u>Hypothèse n°1 du CPER</u> Electrification partielle entre Montchanin et Chagny + raccordement sur la LGV + halte TER + GSM-R sur la totalité de la ligne	342 M€	Passage de TGV Rhin-Rhône Déplacement du hub TER Desserte de la 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 + 25 M€
Projet global	560 M€	Voyageurs et fret	Négative - 118 M€



# 06.

## LE CALENDRIER

# LES DIFFÉRENTES 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