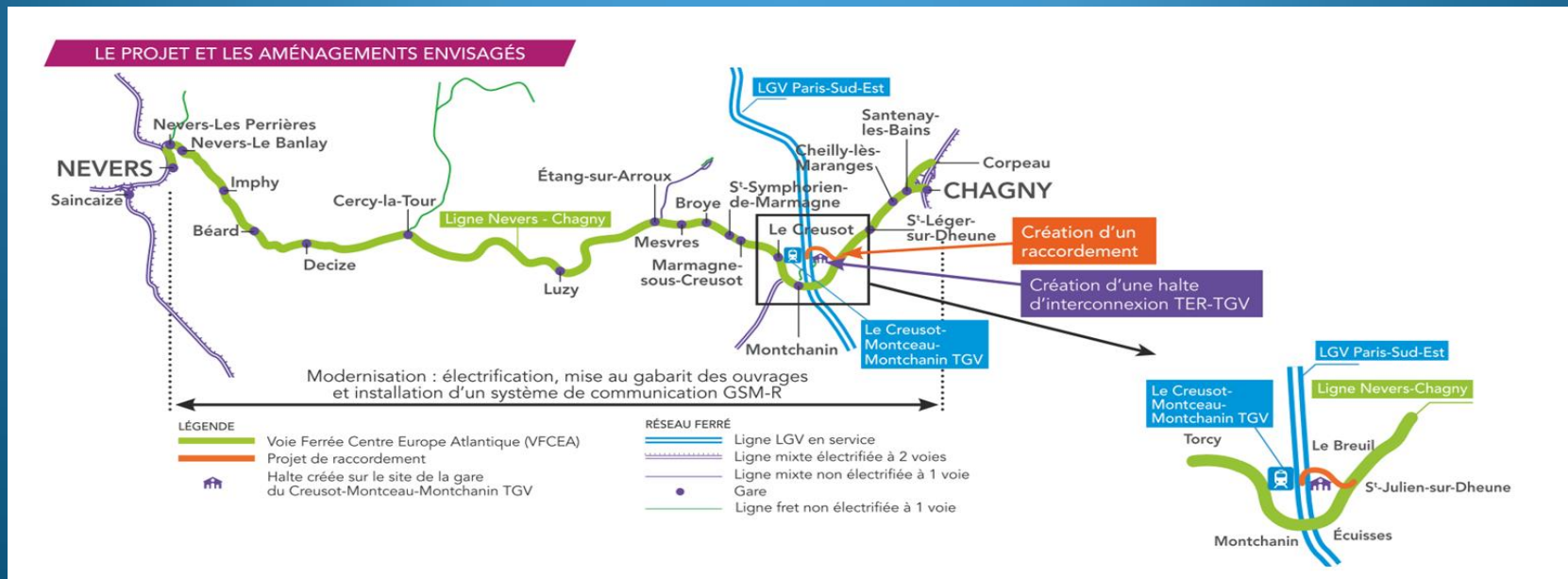


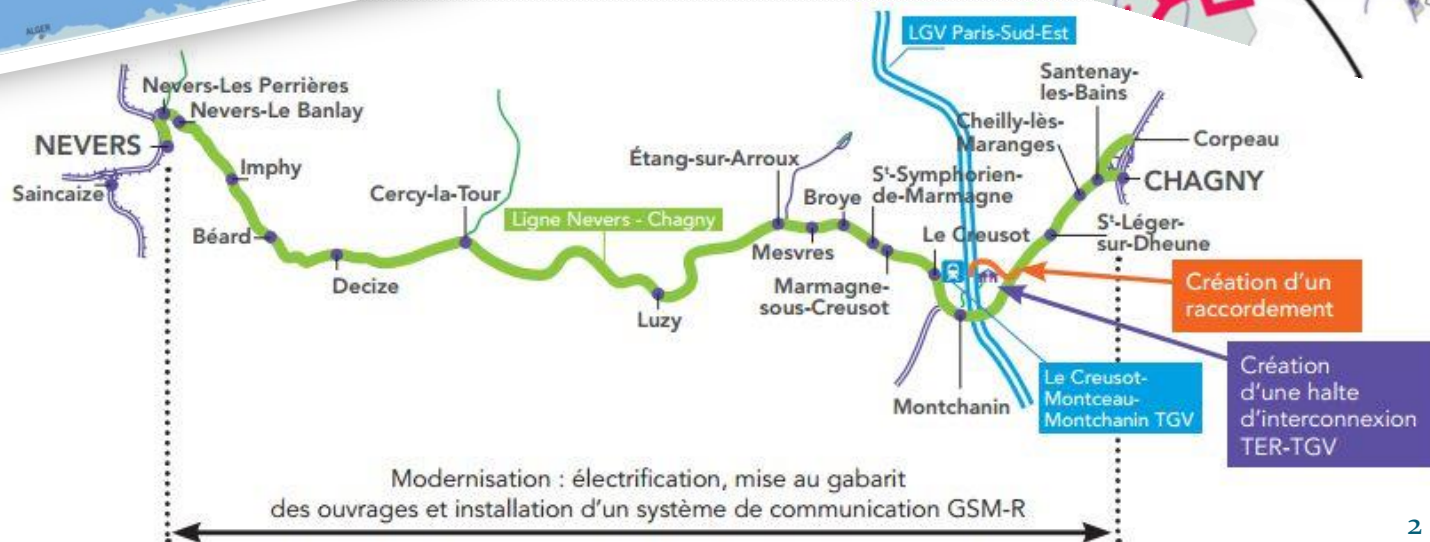
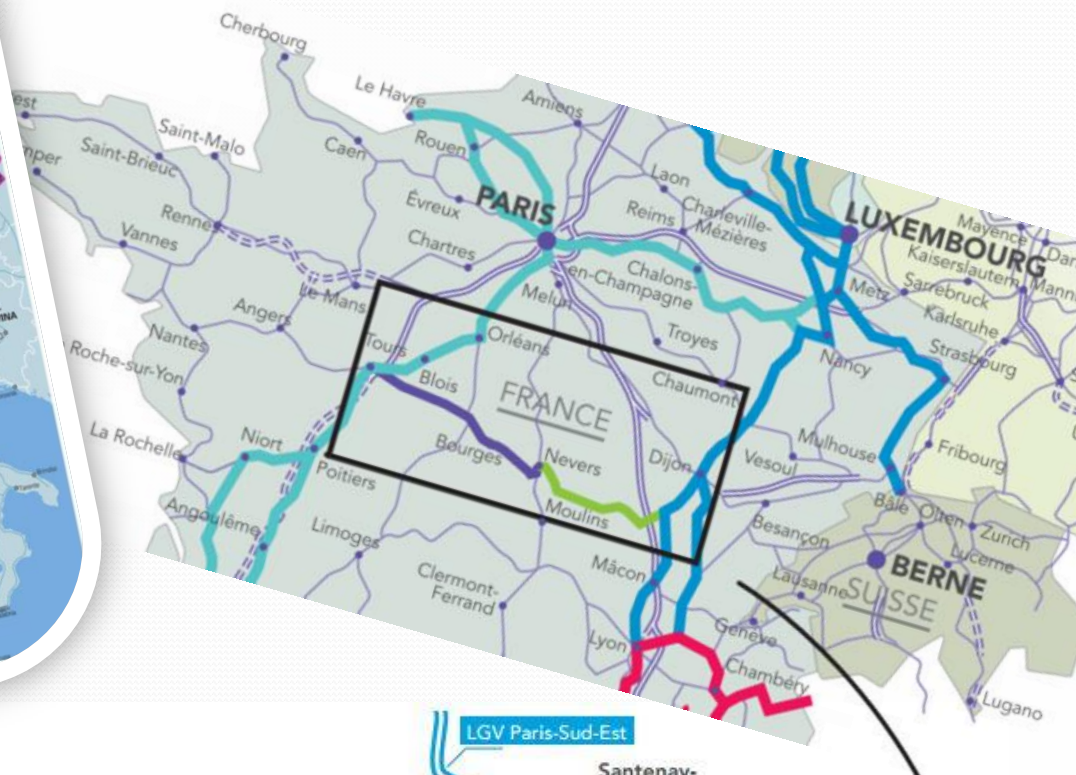
Projet Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)

Contribution des étudiants au débat public sur le projet VFCEA

Mâcon, le 14 février 2017



Une approche multiscalaire



Notre démarche

1^{ère} partie:

- **Aménagement n°1** : Electrification de Nevers-Chagny et Mise au gabarit
- **Aménagement n°2**: Création d'une halte d'interconnexion TER-TGV en gare du Creusot-TGV
- **Aménagement n°3**: Raccordement de la LGV Sud-Est à la ligne Nevers-Chagny aux abords du Creusot-TGV

2^{ème} partie :

- **L'envers du projet**

Conclusion

Électrification de Nevers Chagny :

- Le dernier maillon manquant sur la route de l'Atlantique :
- Peu d'avantages concrets pour le voyageur : *matériel bimode déjà en service sur la ligne*
- Possibilité d'amélioration marginale des vitesses :

La traction électrique permet de meilleures capacités d'accélération

- L'électrification suffit-elle à améliorer le confort des voyageurs ?



Electrification et Environnement :



- Diminution des GES et de la pollution atmosphérique avec l'électrification
- Report modal sur le ferroviaire



- Dégradation du paysage naturel (paysage de proximité et biodiversité)
- Pollution pendant les travaux
- Nuisances sonores

Quel périmètre impacté par le projet ?

- Diagnostic environnemental réalisé au cours des études préliminaires 2013-2014 → Pas encore d'étude d'impact
- A ce stade pourquoi ne pas faire une ébauche cartographique des espaces impactés sur le projet (délimiter un buffer) pour la population ?

Mise au gabarit:

- Il existe des sections encore plus restreintes sur l'axe: *Bourges – Saincaize*
- Permet une meilleure continuité des itinéraires fret qui améliore l'effet réseau.
- La mise au gabarit est nécessaire mais aussi au delà du projet VFCEA.



Légende:

- ↔ Gabarit adapté
- ↔ Même gabarit que Nevers-Chagny
- ↔ Gabarit plus faible que Nevers-Chagny



GSM-R :

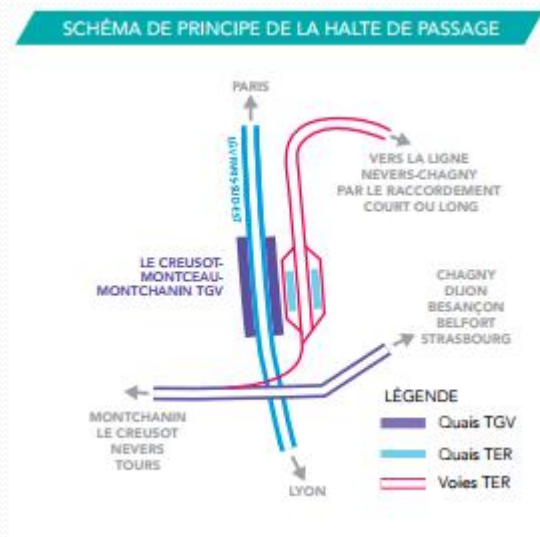
- Une avancée technologique qui s'étend peu à peu à l'ensemble du réseau
- Améliore la communication (Pour les TER)
- Moins de personnel requis
- L'équipement sera probablement installé à terme sur la ligne Nevers-Chagny indépendamment du projet VFCEA.



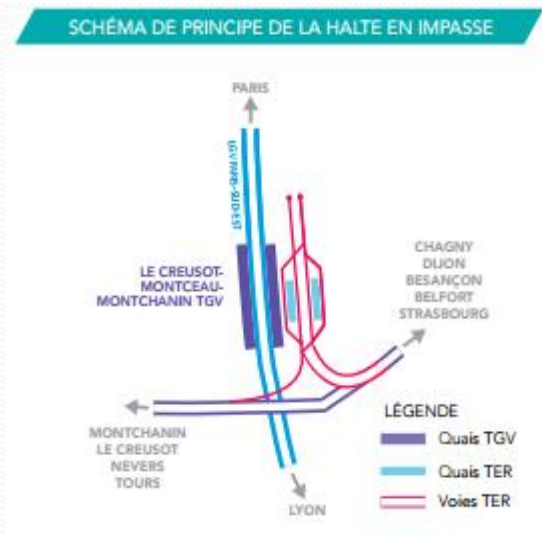
Source: rd-rail.fr / Reinhard Douté 2016

Création d'une halte d'interconnexion TER-TGV en gare du Creusot-TGV:

- Réparer une erreur historique ? Les deux lignes se croisent à moins d'un kilomètre
- Gain de temps au niveau des passagers souhaitant prendre le TGV, grâce à l'optimisation des correspondances
- Perte de temps pour les voyages régionaux avec le rajout d'un arrêt en impasse.
- La zone Coriolis ne semble pas se développer comme attendu
- Risque de dégradation de la desserte de Montchanin



Halte de passage



Halte en impasse

Aménagement n°1

Aménagement n°2

Aménagement n°3

L'envers du Projet

Conclusion

Création d'une halte d'interconnexion TER-TGV en gare du Creusot-TGV:

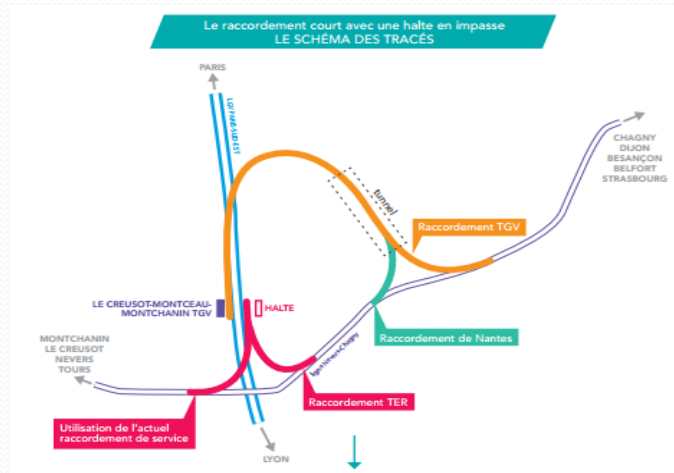
- Avantages : Limite les ruptures de charge
- Inconvénients : Peu d'intérêt pour des distances aussi courtes en TER

Temps de trajet vers le Creusot-TGV ou Montchanin gare:

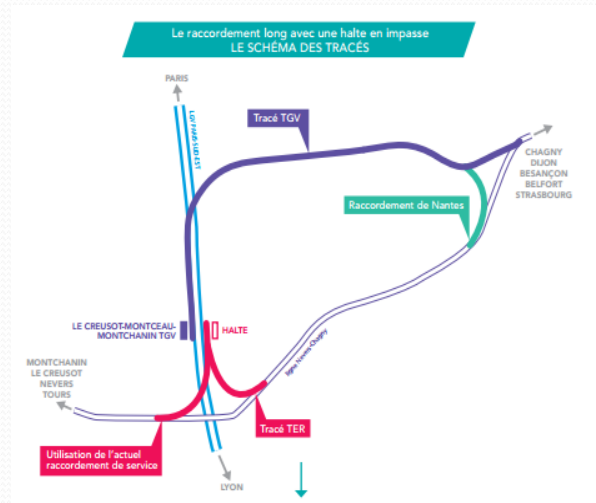
Origine	Autocar (Creusot-TGV)	Train (Montchanin)
Autun	45 min	~50 min (100% rail)
Chalon-sur-Saône	37 min	40 min
Paray-le-Monial	48 min	43 min

Raccordement de la LGV Sud-Est à la ligne Nevers-Chagny aux abords du Creusot TGV

➤ Le plus respectueux pour l'environnement

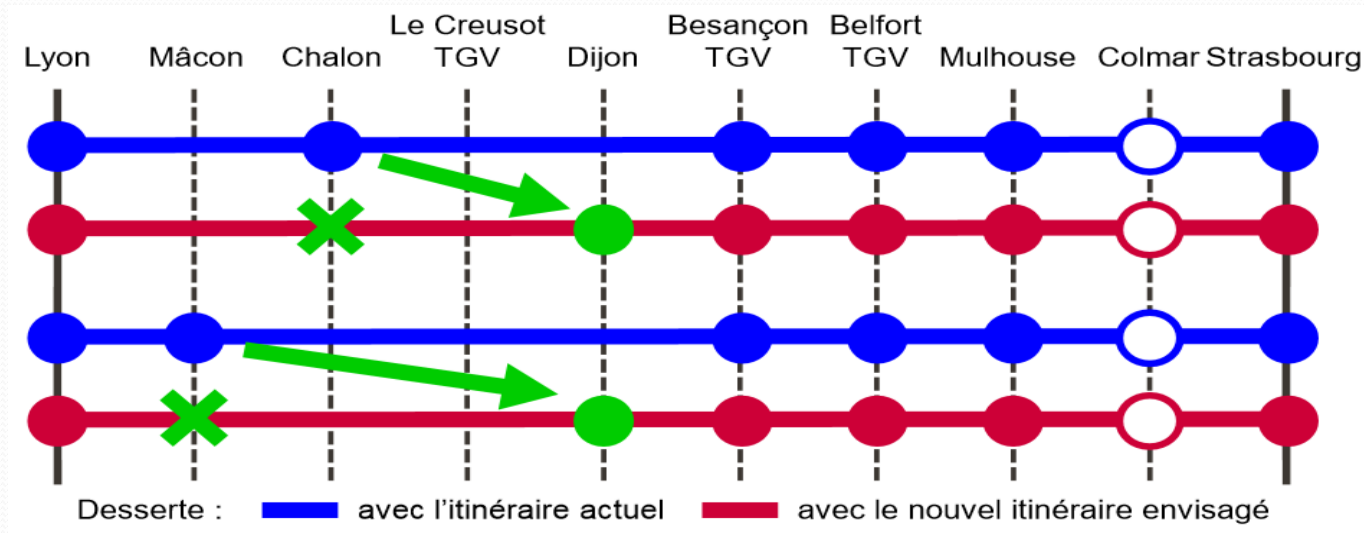


➤ Beaucoup plus intrusif et destructeur pour l'environnement.



- Limite les ruptures de charge
- Dégradation en terme de desserte pour certains territoires bourguignons
- Perte des arrêts Mâcon et Chalon sur Saône non compensés par un arrêt au Creusot TGV
- Aucun train utilisant le raccordement ne s'y arrêtera
- Amplification de la polarisation de Dijon
- Effet tunnel accentué sur la région avec la ligne Strasbourg/Lyon.

Raccordement de la LGV Sud-Est à la ligne Nevers-Chagny aux abords du Creusot-TGV



La situation projet est la suivante :

- Les 3 trains caboteurs s'arrêtent à Dijon : par conséquent les arrêts Mâcon et Chalon sont supprimés pour 2 trains, le 3^{ème} caboteur s'arrêtant déjà à Dijon
- Le gain de temps est nul pour les deux caboteurs qui s'arrêtent à Dijon à la place de Mâcon et Chalon
- Le gain de temps est de 4 à 8 minutes pour le caboteur s'arrêtant déjà à Dijon.

Raccordement de la LGV Sud-Est à la ligne Nevers-Chagny aux abords du Creusot TGV

- Les entreprises ferroviaires utiliseront-elles réellement le raccordement ?
- Surcoût considérable à emprunter la LGV Sud-Est plutôt que la ligne PLM entre Dijon et Lyon

Dijon - Lyon P.D. via Montchanin et LGV (VFCEA)				
Catégorie	Distance	RR	RC	RR+RC
A	3.4	19.091	319.751	
B	8.4	22.1844		
C	48.7	61.9464		
D	28	14.168	514.322	
SE-1	106.7	1169.97		
SE-2	8.8	32.8641		
Total	204	1320.22	834.072	2154.29

Dijon - Lyon P.D. via PLM				
Catégorie	Distance	RR	RC	RR+RC
A	3.4	19.091	698.393	
B	11.9	31.4279		
C	178	226.416		
Total	193.3	276.935	698.393	975.328

→ Une hausse de 221% des péages

Quel territoire ?

- A quelle échelle le projet est-il rentable ?
- Est-ce une amélioration Nord/Sud ou Est/Ouest ? Ou possible de faire les 2 ?
- Vision différente entre territoire fonctionnel et territoire institutionnel



-  Territoire Institutionnel
-  Territoire Fonctionnel
-  Ville de Nevers (Nièvre)

Aménagement n°1

Aménagement n°2

Aménagement n°3

L'envers du Projet

Conclusion

Quel territoire ?

Désenclavement et place de Nevers:

- Le département de la Nièvre et sa préfecture Nevers semblent tournés vers Bourges et Clermont-Ferrand.
- Nevers a un rôle d'entrée et de sortie et agit comme un lieu de passage fonctionnel.
- Grande distance entre préfecture Nivernaise - pôles de la région BFC (Dijon à 2h25 & Besançon à 3h40) → intéressant de régénérer les voies → gain de temps et désenclaver Nevers
- Le trajet Dijon Nevers en 2h jouerait un rôle dans le désenclavement de Nevers.
- Le projet est-il rentable ? Rentabilité voyageurs/coût

Gares impactées:

- A long terme pour la gare de Montchanin ?
- Mâcon
- Chalon-sur-Saône

- Dijon

Quelle opportunité de hub pour le Creusot TGV ?

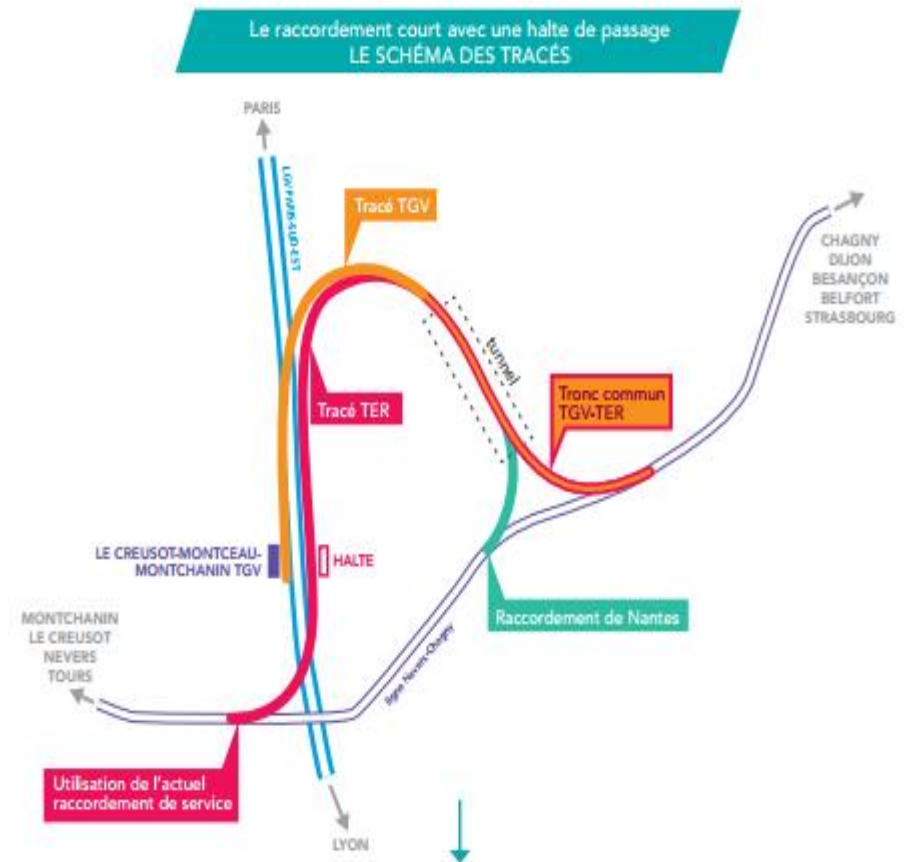
- Hub -> Un hub ou plate-forme de correspondance est le point central d'un réseau de transport. Il assure par sa concentration un maximum de correspondances.
- Le terme hub du MO est-il vraiment adapté à la situation ? Ce terme semble être un peu trop fort par rapport à ce que l'on observe sur le terrain.

Zone Coriolis, un renfort pour le pôle d'échanges du Creusot ?

- Depuis la création de la zone Coriolis en 1989, cet espace a toujours été surévalué
- La zone Coriolis ouvre un potentiel de trafic mais à relativiser vu le nombre d'emplois

Raccordement de Nantes :

- Ce raccordement pourrait permettre aux trains venant de Nantes de poursuivre leur route vers Lyon en empruntant la LGV Paris-Sud-Est.
- Le raccordement de Nantes, ici dans le cadre d'un raccordement court avec halte de passage
- Mais cela coûterait 20M€ de plus.



Aménagement n°1

Aménagement n°2

Aménagement n°3

L'envers du Projet

Conclusion

Régénération :

- Elle permettrait d'améliorer le confort et la vitesse

Suite à la déclaration du 10 février du MO concernant la régénération, l'étude qui va être réalisée va pouvoir répondre à nos questionnements tels que :

- La régénération des voies serait-elle totale ? Partielle ?
- Pour quel coût financier ?

Aménagement n°1

Aménagement n°2

Aménagement n°3

L'envers du Projet

Conclusion

Echéances/ phasage



Les informations sur les suites du débat public sont présentées dans la partie **6** du dossier du maître d'ouvrage.

Financement → 2020 ?

Hypothèse n°1:

Electrification de la section entre Montchanin et Chagny, création d'un raccordement, création d'une halte d'interconnexion TER-TGV, équipement de la totalité de la ligne Nevers-Chagny en GSM-R
342M€ → Rentabilité Négative

Hypothèse n°2:

Modernisation complète de la ligne Nevers-Chagny (électrification, mise au gabarit des ouvrages et installation du GSM-R), sans raccordement et sans la halte.
283M€ → Rentabilité positive

Hypothèse n°3:

Halte en impasse seule, avec ses raccordements à la ligne Nevers-Chagny
79M€ → Rentabilité négative

Echéances/ phasage

- *Autre hypothèse possible de financement* : La régénération des voies pourrait accroître les gains de temps sur les trajets.
- Budget total CPER 2015/2020: **247,2M€**
→ **Financement inférieur au coût du projet**
- Travaux prévus avant 2020 par le CPER mais projet pour 2025 → décalage
- Raccordement Nantes repoussé
- Quel aménagement sera réalisé en 1^{er} ?

Phasage selon les étudiants du Master TMEC :

1

Mise au gabarit
Électrification
Régénération des
voies

2

Mise en place d'un
raccordement court ou
long afin de faire passer
les TGV sur la LGV Paris
Sud-Est

3

Création de la gare de
passage d'interconnexion
TER
TGV en gare du Creusot
TGV

Conclusion :

- Fort contraste entre le bénéfice pour le territoire local et le territoire régional/national/Européen

Le projet a beaucoup de mal à trouver sa place au niveau local :

-Entreprises locales préférant le trafic routier

-Pas d'arrêt des trains de l'axe Rhin-Rhône au Creusot-TGV

-Des temps de parcours TER allongés dû à un nouvel arrêt au niveau de la halte

- Projet visant à améliorer une aire de chalandise déjà importante au niveau du Creusot.
- Projet permettant d'améliorer l'effet de réseau en le modernisant (*Electrification/Système GSM-R...*) et en lui faisant ainsi acquérir une certaine pérennité dans le temps à une échelle Nationale/Européenne

Merci de votre attention