

PIERRE CORNELOUP
50, rue Lamartine
71210- MONTCHANIN

Montchanin, le 13 février 2017

☎03.85.78.49.49 - ☎06.80.00.48.68 - - mail. lucie.corneloup@free.fr

Maire honoraire
Conseiller général honoraire
Chevalier de la Légion d'Honneur

CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC VOIE FERREE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE

RAPPEL -

En 1972, adjoint à la Mairie de la Ville de Montchanin, je participais à Cluny à la présentation du projet de la ligne (LGV) Paris-Lyon .

Une halte était prévue sur la Communauté urbaine et nous avons souhaité que cet arrêt soit positionné en connexion avec la ligne régionale Nevers-Dijon.

Notre proposition n'a pas été retenue.

1998-solidité de l'ouvrage mis en cause avec des désordres importants, affaissement partiel du bâtiment.

Elus locaux, usagers, syndicats SNCF suggèrent à nouveau de reconstruire la Gare en connexion directe sur la ligne NEVERS-DIJON.

Notre proposition, à nouveau, n'est pas retenue.

SITUATION ACTUELLE -

La C.U.C.M et l'exploitant ont aménagé un parking payant pour les usagers T.G.V. LES 100 000 habitants de la Communauté urbaine bénéficient d'un gratuité de 12 heures ce qui incite les usagers de l'agglomération à utiliser leur voiture personnelle pour prendre le TGV.

La gare TGV est, par ailleurs, desservie par un réseau de cars (C.U.C.M., Chalon-Autun, Roanne et le Charolais.

Quel intérêt d'envisager une liaison ferroviaire TER/TGV.

Ce sont des investissements insupportables et non justifiés (tunnel même envisagé).

L'électrification de la ligne NEVERS/CHAGNY doit être une priorité.

La gare de triage à Montchanin peut accueillir une plateforme multimodale

CONCLUSIONS

=

OUI A LA SECONDE HYPOTHESE, (électrification de la ligne)

OUI A LA VOIE FERREE ATLANTIQUE-EUROPE POUR LE TRANSPORT DU FRET ;

CETTE PROPOSITION EST LA MOINS ONEREUSE AVEC UNE RENTABILITE POSITIVE ET A SON TERME, UNE POLITIQUE ECOLOGIQUE DE PREMIERE IMPORTANCE.

pour le transport du Fret, entre l'Europe du Nord et Centrale, il existe déjà la voie fluviale du Rhin et du Danube.

La France aura aussi son autoroute ferroviaire pour le Fret d'Ouest en Est.

Pierre CORNELOUP

PIERRE CORNELOUP
50, rue Lamartine
71210- MONTCHANIN

Montchanin, le 10 février 2017

☎03.85.78.49.49 - ☎ 06.80.00.48.68 - - mail. lucie.corneloup@free.fr

Maire honoraire
Conseiller général honoraire
Chevalier de la Légion d'Honneur

CONTRIBUTION AU DEBAT VOIE FERREE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE

Lors du débat public à Montchanin, j'ai fait part de mes observations sur ce projet.

En complément, je vous rappelle que deux études de complémentarité des modes de transport en gare Creusot TGV ont été réalisées en Septembre 1995 et Novembre 1995.

Sauf erreur de ma part, il ne semble pas qu'il ait été fait rappel de ces 2 études dans le débat actuel. Je joins les conclusions de ces 2 études, demandées par la C.U.C.M en 1995, D.C.V. Marketing, réalisées par la Direction régionale SNCF de Dijon qui émet un avis défavorable à une connexion TER/TGV.

Où en sont également les études du projet Rhin-Rhône avec une connexion à hauteur d'Epinaac en Saône et Loire ?

Les conclusions confortent mon approche de ce grand chantier ferroviaire à savoir, retenir en priorité, l'option 2 pour l'électrification de la ligne CHAGNY-NEVERS.

Pierre CORNELOUP

P.J - Extrait des 2 dossiers. (9.95)



SNCF

DIRECTION DE DIJON

ETUDE DE COMPLEMENTARITE

TGV - TER

EN GARE DU CREUSOT - TGV

DCV Marketing - Septembre 1995

Avant-propos

Située à proximité de deux grandes agglomérations de Saône-et-Loire, la gare TGV du Creusot-Montceau-Montchanin se classe parmi les gares les plus importantes des régions de Bourgogne et de Franche-Comté. Avec un trafic de près de 600 000 voyageurs toutes destinations confondues par an, cette gare offre à toute la moitié Ouest du département des possibilités d'acheminement extrêmement intéressantes vers la capitale (temps de parcours Le Creusot-Paris 1 h 27, 6 allers-retours quotidiens), ainsi que vers Lyon et le sud de la France (Le Creusot - Lyon 41 minutes).

Son chiffre d'affaires la classe en moyenne au 6ème rang des gares TGV des régions Bourgogne et Franche-Comté, derrière les gares de Dijon, Besançon, Chalon, Dole et sensiblement au même niveau que Beaune et Mâcon-Loché-TGV.

La gare TGV du Creusot est avec Chalon-sur-Saône et Mâcon-Loché-TGV une des trois gares TGV à irriguer le département de Saône-et-Loire. A la différence de Chalon-sur-Saône, elle se trouve comme Mâcon-Loché quelque peu à l'écart des agglomérations desservies et non reliée au réseau des lignes classiques.

La gare du Creusot-TGV est par contre la seule de ces trois gares à être située à proximité immédiate de la ligne classique, non loin de deux carrefours ferroviaires donnant accès à des destinations diverses:

- Montchanin pour les directions du Creusot - Autun - Nevers au Nord,
Montceau-les-mines - Paray-le-monial - Moulins au Sud;
- Chagny pour les directions de Beaune - Dijon au Nord,
Chalon-sur-Saône au Sud.

Il est apparu que certaines de ces localités, notamment celles situées à l'Ouest d'une ligne Chagny - Chalon - Mâcon, constituaient le point de départ ou d'arrivée d'un nombre non négligeable de voyageurs montés ou descendus quotidiennement en gare du Creusot-TGV.

En liaison avec le projet de développement CORIOLIS, la Communauté Urbaine du Creusot - Montceau-les-Mines s'interroge donc sur l'opportunité de raccorder le réseau classique à la Ligne à Grande Vitesse en gare du Creusot-TGV, faisant de celle-ci une gare de correspondance entre TGV et Trains Express Régionaux.

En conséquence, la CUCM a demandé à la SNCF d'examiner l'adaptation d'un tel projet aux déplacements réalisés dans la zone d'étude, ainsi que les bénéfices que la clientèle de Saône-et-Loire pourrait retirer d'une meilleure complémentarité des moyens de transport en gare du Creusot-TGV.

Conclusion

L'étude, centrée autour du territoire de la Communauté Urbaine du Creusot-Montceau-les-Mines a subi de profondes mutations au cours de la période inter-

Le chômage des bassins d'emploi du Creusot et de Montceau figurent parmi les plus élevés des départements de la Région Bourgogne.

En raison de la situation économique, les bassins d'emploi de l'Ouest de la Saône-et-Loire connaissent des soldes migratoires négatifs au bénéfice des grandes agglomérations de la Saône.

Le phénomène de péri-urbanisation constaté autour du Creusot et de Montchanin, favorisant les déplacements sur de courtes distances et contribuant à l'augmentation du taux de possession des ménages en automobiles, est un facteur peu favorable au transport

Conclusion

- Le marché des déplacements est insuffisant en Saône-et-Loire pour justifier la mise en correspondance des trains régionaux avec les TGV en gare du Creusot-TGV.
Le choix d'un raccordement du réseau classique au réseau TGV ne s'impose pas comme solution d'acheminement de la clientèle vers la gare du Creusot-TGV, ni en termes de commodité pour le voyageur, ni en termes de coût global pour la collectivité.

- La mise en place d'un système cohérent de correspondances autocar au départ et à destination des grandes villes de la zone permettrait d'atteindre des améliorations de temps de parcours notables vers Paris ou Lyon, et procurerait à la clientèle de nombreux avantages en termes de lisibilité tarifaire et de confort du voyage.

- Parmi les localités susceptibles de représenter un potentiel de voyageurs en correspondance, certaines bénéficient déjà de relations routières conventionnées par le département de Saône-et-Loire ou par le département de la Loire. D'autres ne disposent encore d'aucune solution de transport collectif vers Le Creusot-TGV.

Il convient, dans le cadre du schéma régional des transports collectifs souhaité par la Région Bourgogne, d'étudier les possibilités:

- de créer de nouvelles relations en correspondance au Creusot-TGV;
- d'intégrer les services existants dans un système cohérent, plus lisible et plus pratique pour le voyageur.

PIERRE CORNELOUP
50, rue Lamartine
71210- MONTCHANIN

Montchanin, le 10 février 2017

☎03.85.78.49.49 - ☎06.80.00.48.68 - - mail. lucie.corneloup@free.fr

*Maire honoraire
Conseiller général honoraire
Chevalier de la Légion d'Honneur*

CONTRIBUTION AU DEBAT VOIE FERREE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE

Lors du débat public à Montchanin, j'ai fait part de mes observations sur ce projet.

En complément, je vous rappelle que deux études de complémentarité des modes de transport en gare Creusot TGV ont été réalisées en Septembre 1995 et Novembre 1995.

Sauf erreur de ma part, il ne semble pas qu'il ait été fait rappel de ces 2 études dans le débat actuel. Je joins les conclusions de ces 2 études, demandées par la C.U.C.M en 1995, D.C.V. Marketing, réalisées par la Direction régionale SNCF de Dijon qui émet un avis défavorable à une connexion TER/TGV.

Où en sont également les études du projet Rhin-Rhône avec une connexion à hauteur d'Epinac en Saône et Loire ?

Les conclusions confortent mon approche de ce grand chantier ferroviaire à savoir, retenir en priorité, l'option 2 pour l'électrification de la ligne CHAGNY-NEVERS.

Pierre CORNELOUP

P.J - Extrait des 2 dossiers.

(22-95)



SNCF

DIRECTION DE DIJON

A classer

**AMELIORATION DE LA COMPLEMENTARITE
DES MODES DE TRANSPORT
EN GARE DU CREUSOT-TGV**

DCV Marketing - Novembre 1995

avant-propos

Le projet de la Communauté Urbaine du Creusot - Montceau-les-Mines consistant à raccorder la Ligne à Grande Vitesse au réseau classique en gare du Creusot-TGV, faisant de celle-ci une gare de correspondance entre TGV et Trains Express Régionaux, a été étudié par la SNCF et a fait l'objet d'un dossier d'analyse (dénommé «Etude de complémentarité TGV-TER en gare du Creusot-TGV»), qui a fait apparaître les points suivants:

- Bien que la zone d'attraction de la gare du Creusot-TGV s'étende sur toute la moitié Ouest du département de Saône-et-Loire, les flux de voyageurs susceptibles d'être intéressés par un moyen de transport collectif donnant correspondance sur un TGV en gare du Creusot-TGV restent trop diffus ou trop faibles pour justifier l'usage du train.

- Les Trains Express Régionaux desservant les gares du Creusot-Ville, Montchanin et Montceau-Les-Mines assurent pour l'essentiel des missions d'acheminement des migrants domicile-travail et domicile-école qu'il s'avère impossible de jumeler avec des missions de correspondance éventuelles en gare du Creusot-TGV, à moins de dégrader le service offert aux salariés et aux scolaires.

La mise en correspondance des TGV et des TER en gare du Creusot-TGV nécessiterait la création de circulations ferroviaires spécifiques, avec pour conséquence de grêver le compte d'exploitation des Services Régionaux de Voyageurs conventionnés par la Région Bourgogne.

- Le choix d'un raccordement du réseau classique au réseau TGV ne s'impose donc pas comme solution d'acheminement de la clientèle vers la gare du Creusot-TGV. Par contre, la mise en place d'un système cohérent de correspondances routières au départ et à destination des grandes villes de l'Ouest de la Saône-et-Loire permettrait d'atteindre des améliorations de temps de parcours notables vers Paris ou Lyon, et procurerait à la clientèle de nombreux avantages en termes de continuité de la chaîne de transport.

L'examen des conditions actuelles de complémentarité des transports collectifs en gare du Creusot-TGV a mis en évidence des problèmes de différentes natures pouvant dissuader la clientèle de les utiliser:

1) Les relations autocar aux abords de la CUCM sont actuellement exploitées par trois transporteurs différents pour le compte de trois autorités organisatrices distinctes (Conseil Général de Saône-et-Loire, Conseil Général de la Loire, Conseil régional de Bourgogne) ce qui se traduit par un manque complet de cohérence du réseau (voir planche n°1).

2) A l'exception de la relation Le Creusot-TGV - Paray le Monial - Roanne, les possibilités de correspondance ne sont pas généralisées à tous les TGV s'arrêtant en gare du Creusot-TGV.

3) Pour les destinations de Paray le Monial, Gueugnon et St Gengoux existent également des services privés de taxi ou de minibus.

4) Certaines localités importantes de l'Ouest de la Saône-et-Loire comme Gueugnon et Charolles ne disposent aujourd'hui d'aucune possibilité de rabattement routier vers la gare du Creusot-TGV.

Conclusion

La mise en place d'un réseau de transport intermodal autour de la gare du Creusot-TGV peut permettre aux collectivités locales de Saône-et-Loire d'anticiper les décisions nationales ou régionales issues des conclusions du rapport Haenel, qui préconise de s'appuyer sur la complémentarité des modes de transport en vue d'améliorer le service offert au public et de contribuer à l'aménagement du territoire.

Le projet porté par la SNCF, qui s'appuie sur des accords de commercialisation, l'intensification des relations actuelles, voire la création de nouvelles dessertes routières, est en effet à même d'apporter de réelles améliorations de service à toute la population de l'ouest de la Saône-et-Loire.

Au final, la réalisation d'une plate-forme de services multimodale en gare du Creusot-TGV ne peut que contribuer à donner de ce secteur une image dynamique et surtout innovante.