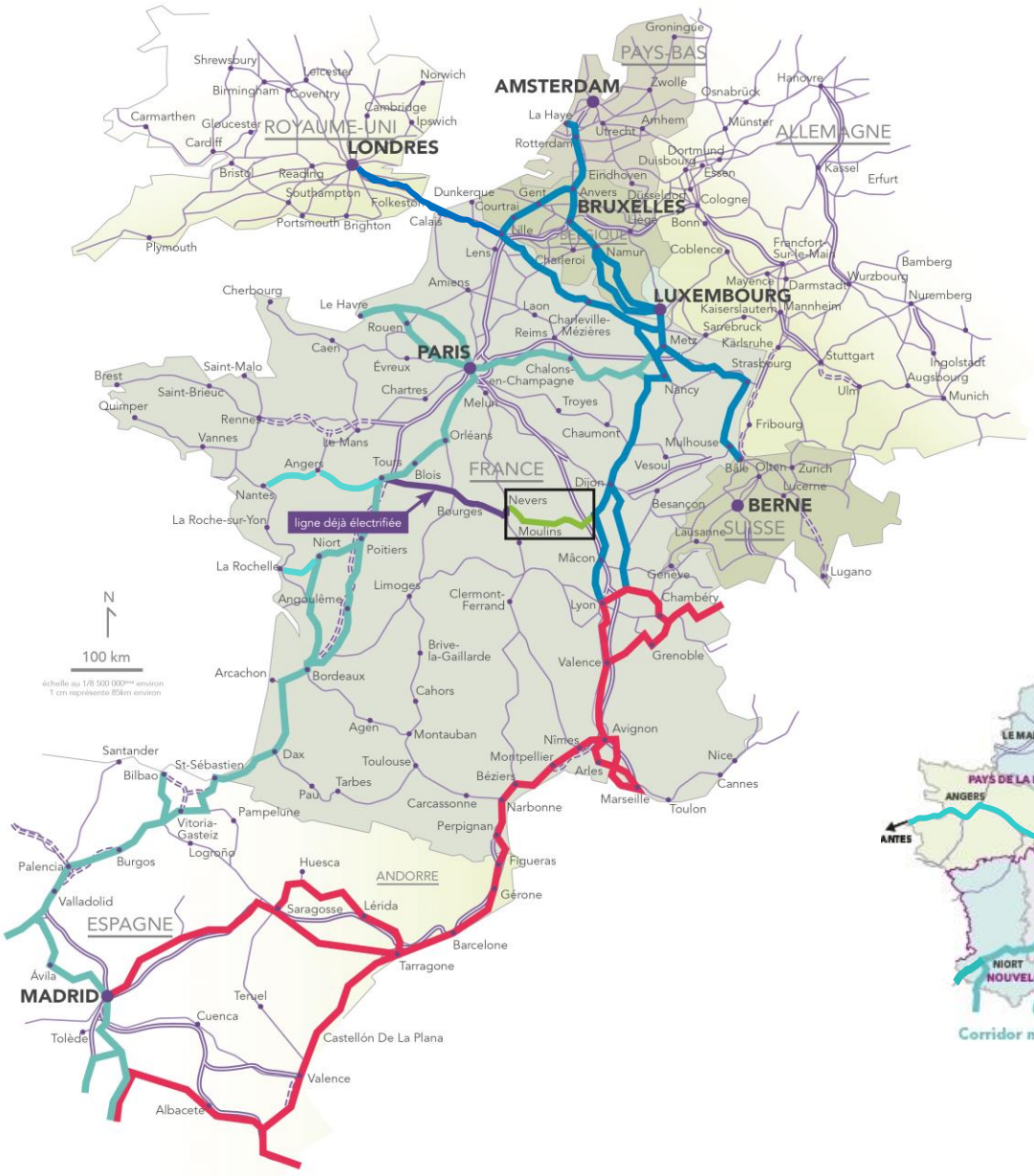
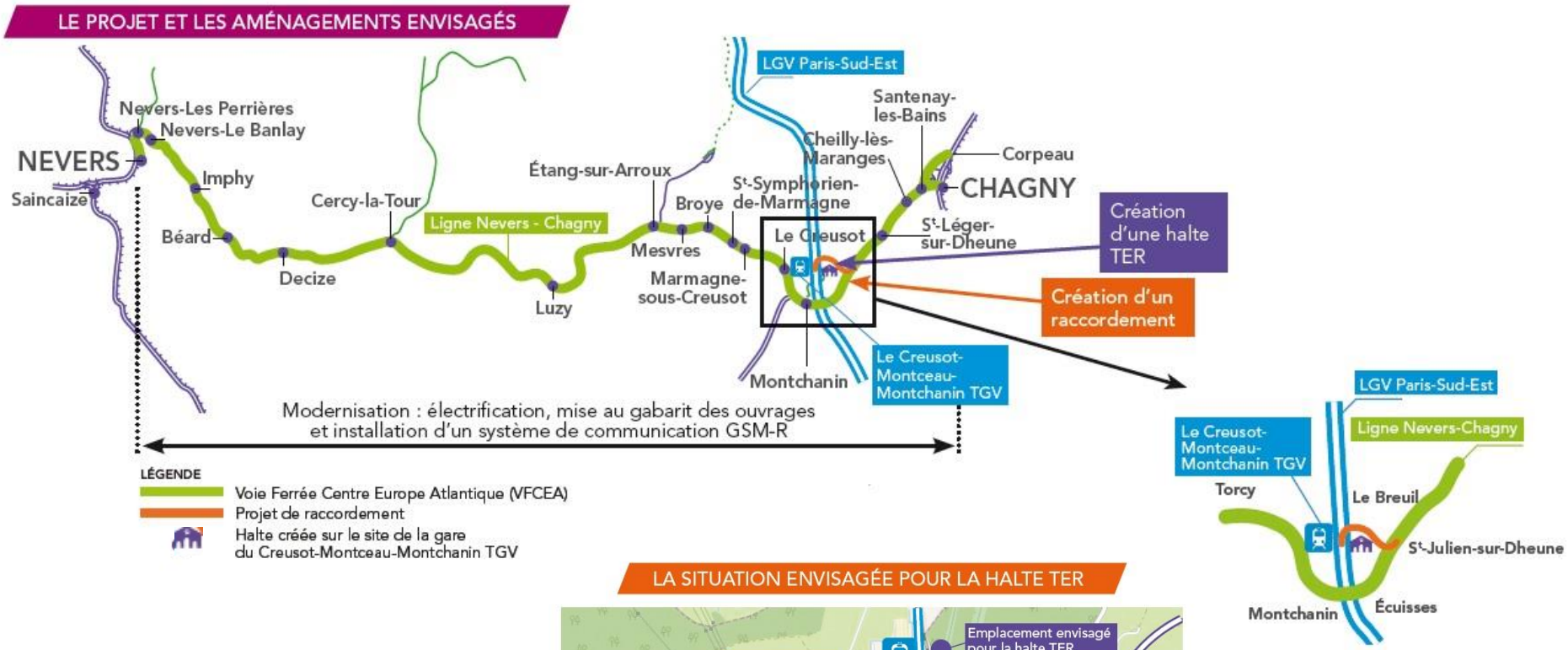
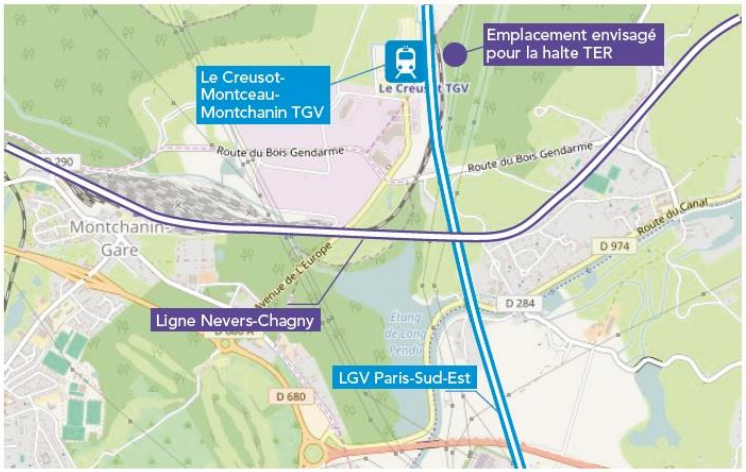
LA SITUATION NATIONALE



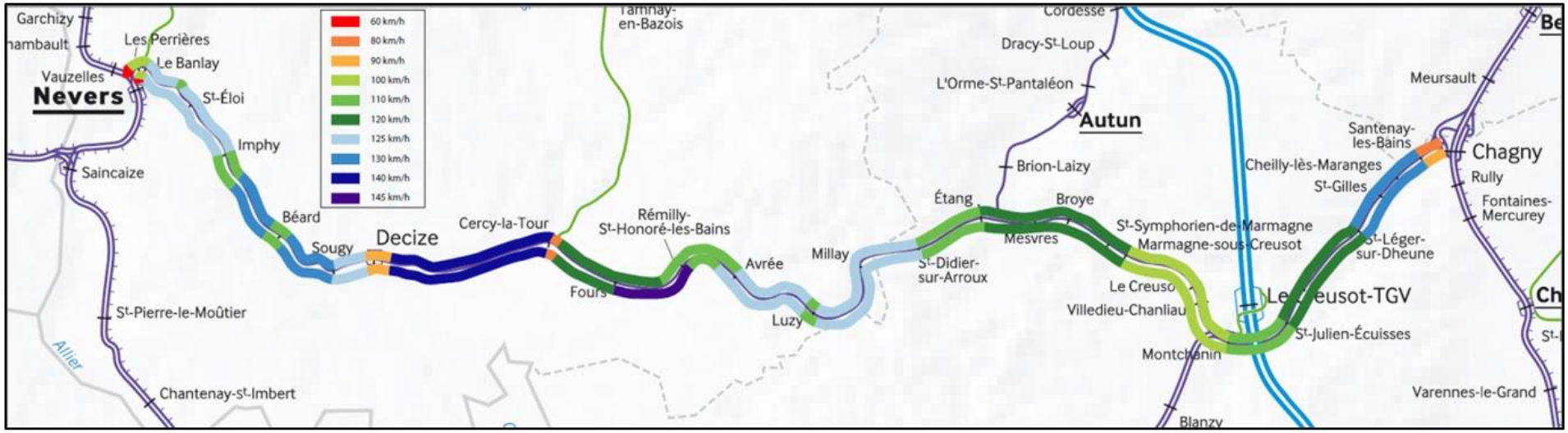
LA SITUATION RÉGIONALE



LA SITUATION ENVISAGÉE POUR LA HALTE TER

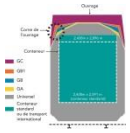


LA VITESSE DE LA LIGNE



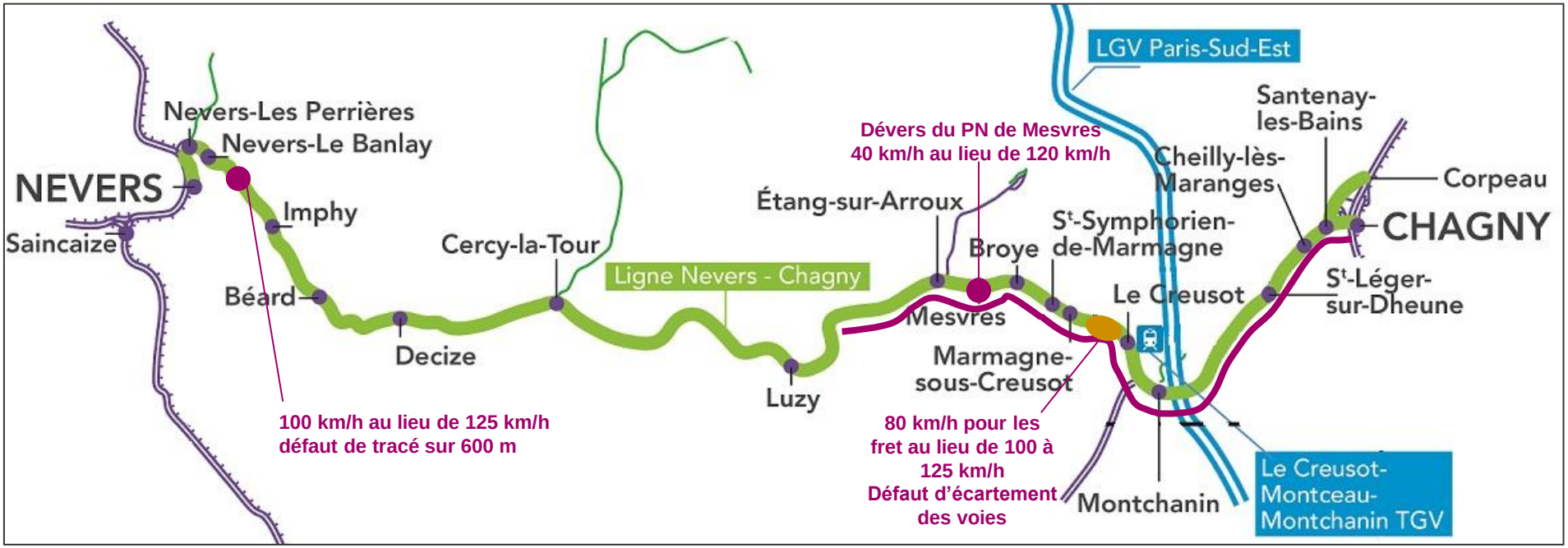
LA LIGNE EXISTANTE ENTRE NEVERS ET CHAGNY

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



Gabarit GA

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



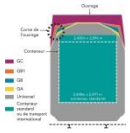
90 passages à niveau

Système de communication actuel ne permettant que les alertes radios

Tunnel du Creusot de 931 m

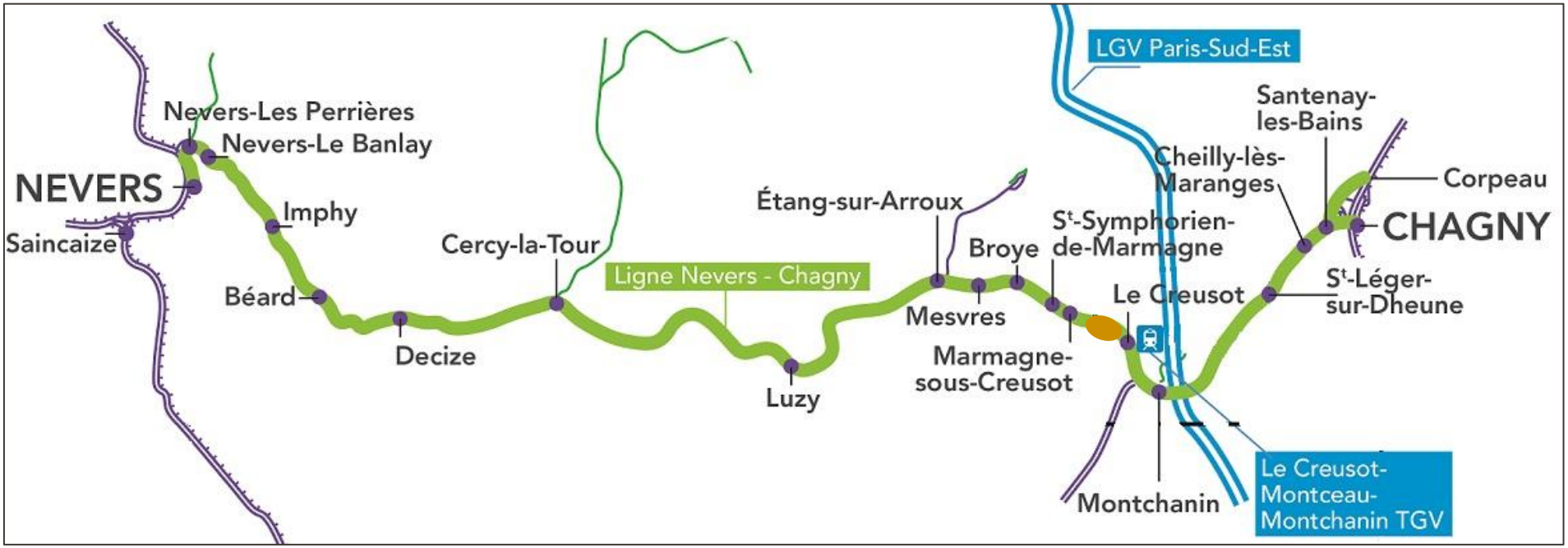
LA LIGNE EXISTANTE ENTRE NEVERS ET CHAGNY

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



Gabarit GA

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

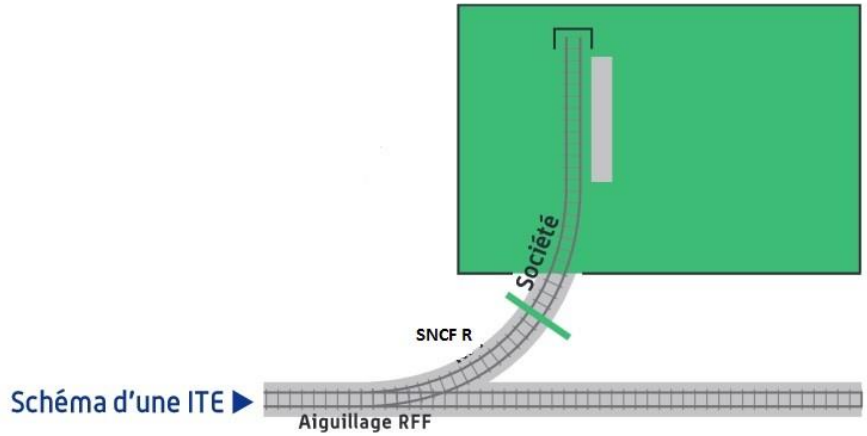


90 passages à niveau

Système de communication actuel ne permettant que les alertes radios

Tunnel du Creusot de 931 m

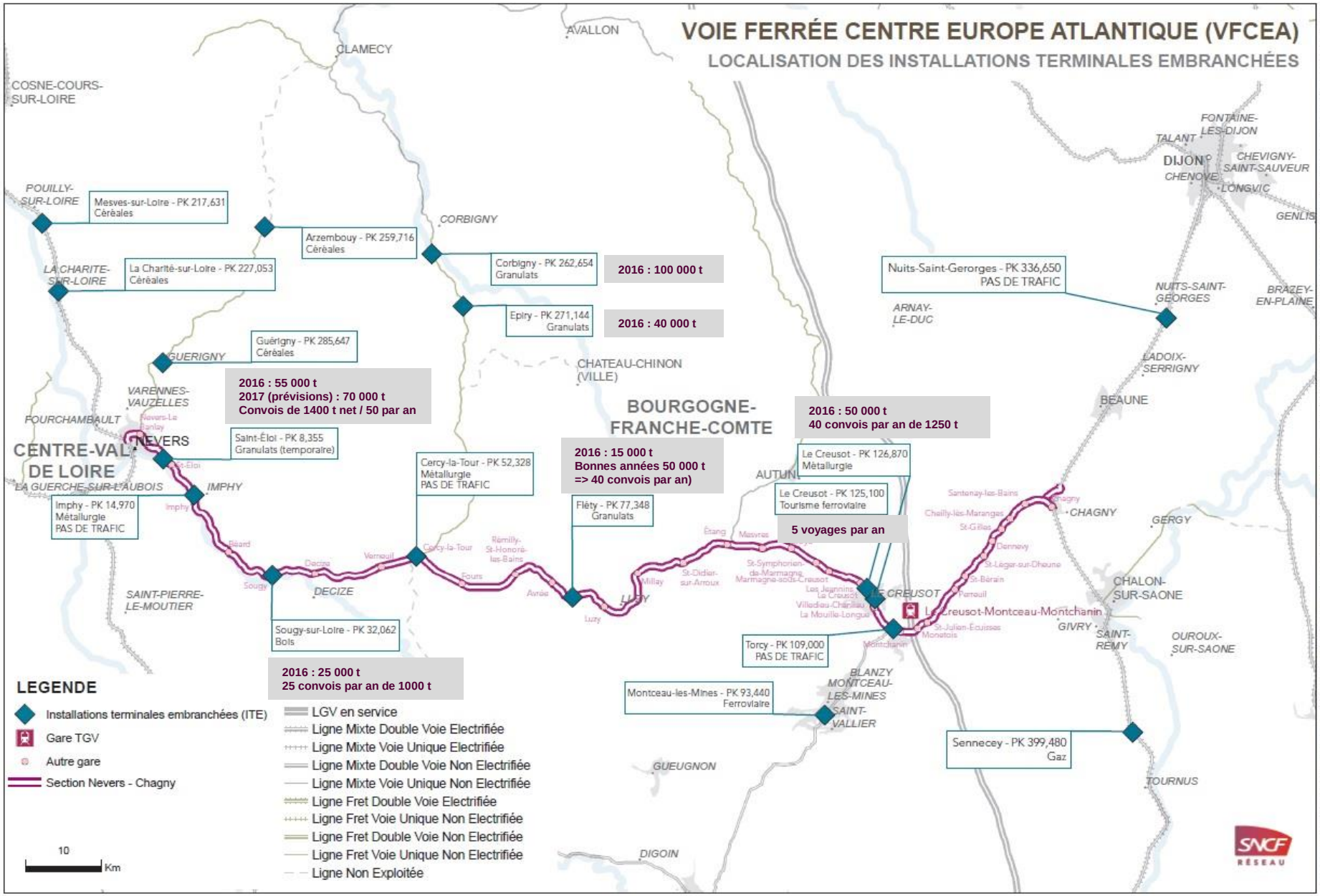
INSTALLATIONS TERMINALES EMBRANCHÉES



Une ITE se décompose en deux parties :

- Une première partie, qui intègre toutes les infrastructures nécessaires au raccordement au réseau ferré national. Elle comprend des installations de sécurité et des dispositifs de protection des voies principales afin d'éviter tout risque d'accident. Cette partie reste la propriété de gestionnaire de réseau, quel que soit le type de financement des investissements
- Une deuxième partie inclut le domaine privatif de l'entreprise. Elle comprend les voies ferrées et l'ensemble des équipements logistiques liés au chargement et au déchargement des marchandises.

INSTALLATIONS TERMINALES EMBRANCHÉES



Source: RGI © SNCF Réseau - DT BOURGOGNE - FRANCHE-COMTÉ 2016 - © IGN 2015 - CLC - document de travail Date de réalisation: 12/10/2016

LA LIGNE EXISTANTE ENTRE NEVERS ET CHAGNY

Installation du GSM-R

13 M€

Traitement des passages à niveau et travaux complémentaires

19 M€

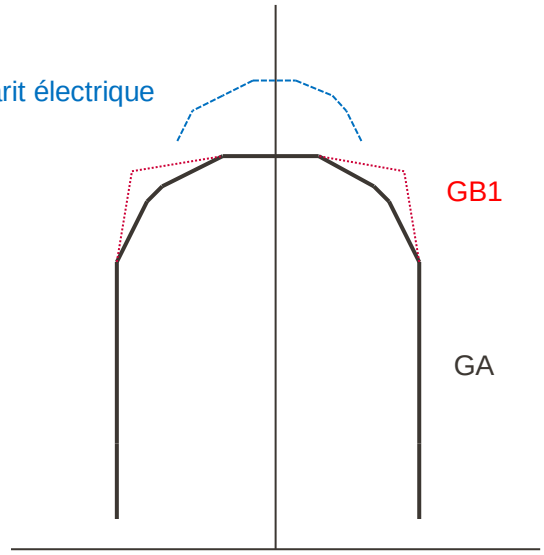
Electrification en 25 000 Volts

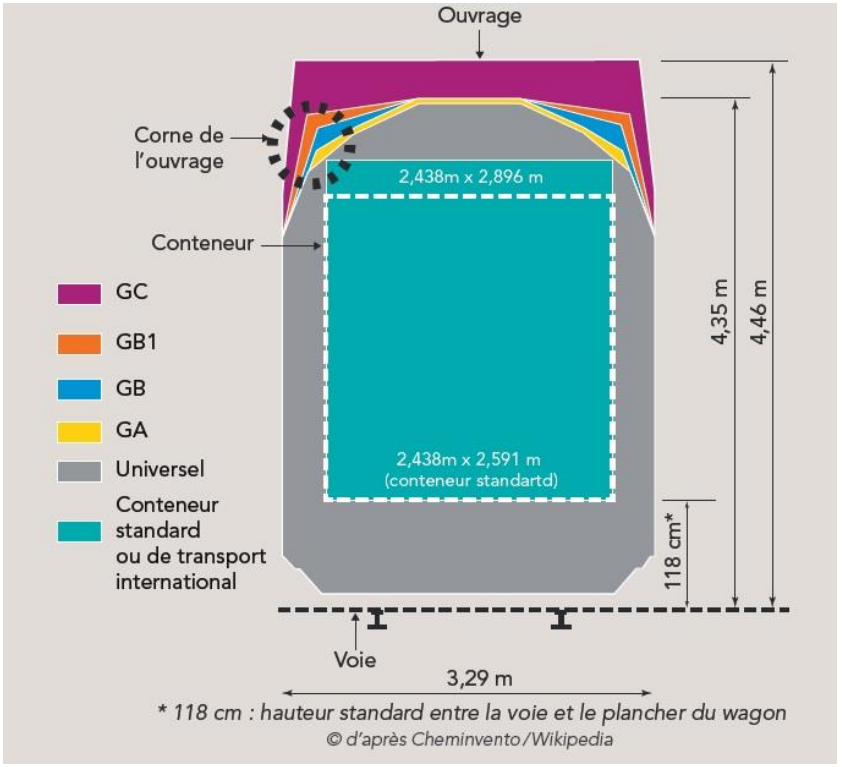
203 M€

Mise au gabarit GB ou GB1 des ouvrages et mise au gabarit électrique

28 M€

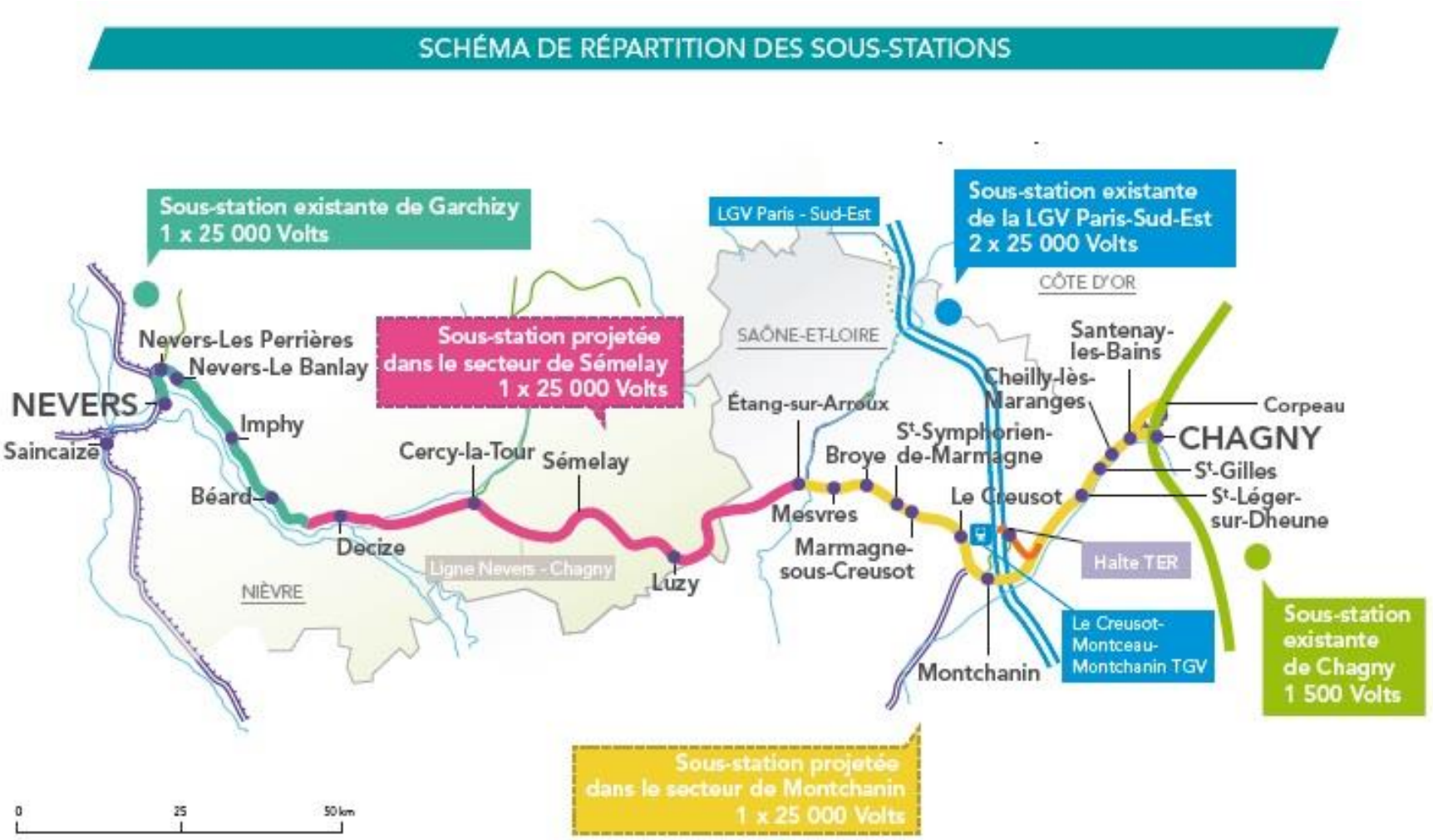
OUVRAGES





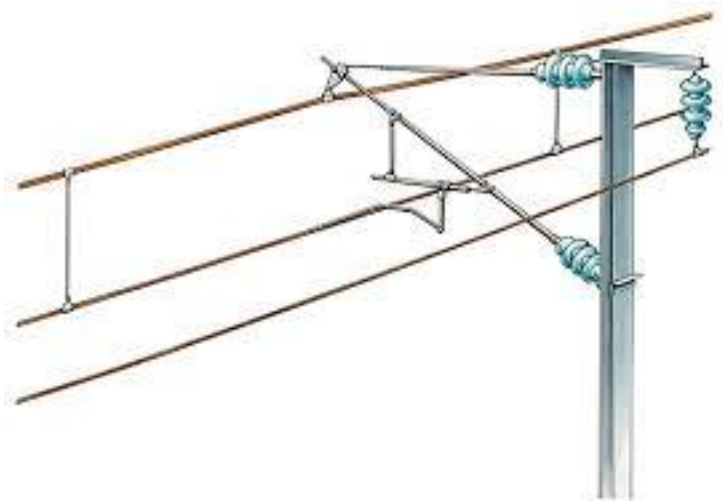
© RFF / RECOURA Christophe

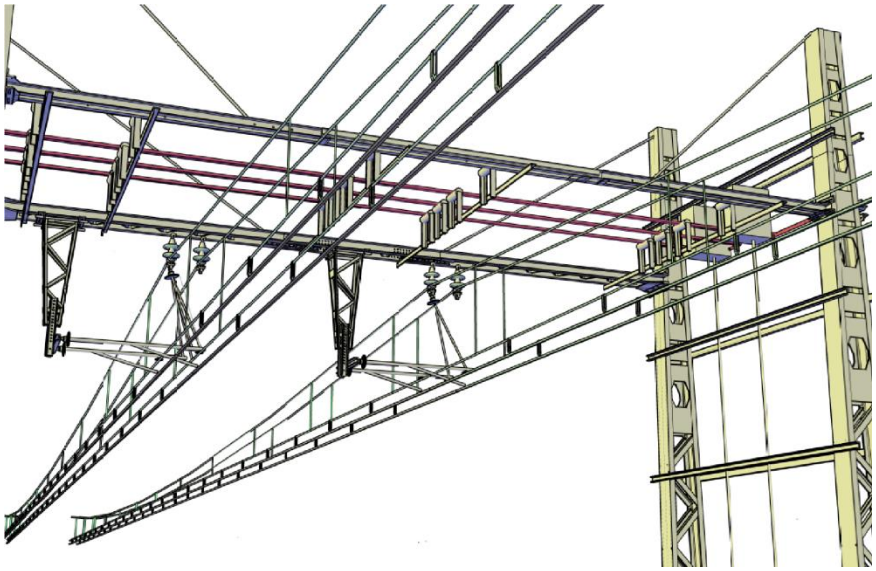
ÉLECTRIFICATION 25 000 V



Position centrale des sous stations par rapport à la portion à électrifier et proximité d'un réseau haute tension

ÉLECTRIFICATION 25 000 V





Sous station de Pertre (LGV Bretagne-Pays de la Loire)

GSM R

1 norme commune
à 18 pays européens

Gain de sécurité
grâce au dialogue continu
train / installations

Gain de fréquence
de circulations des trains

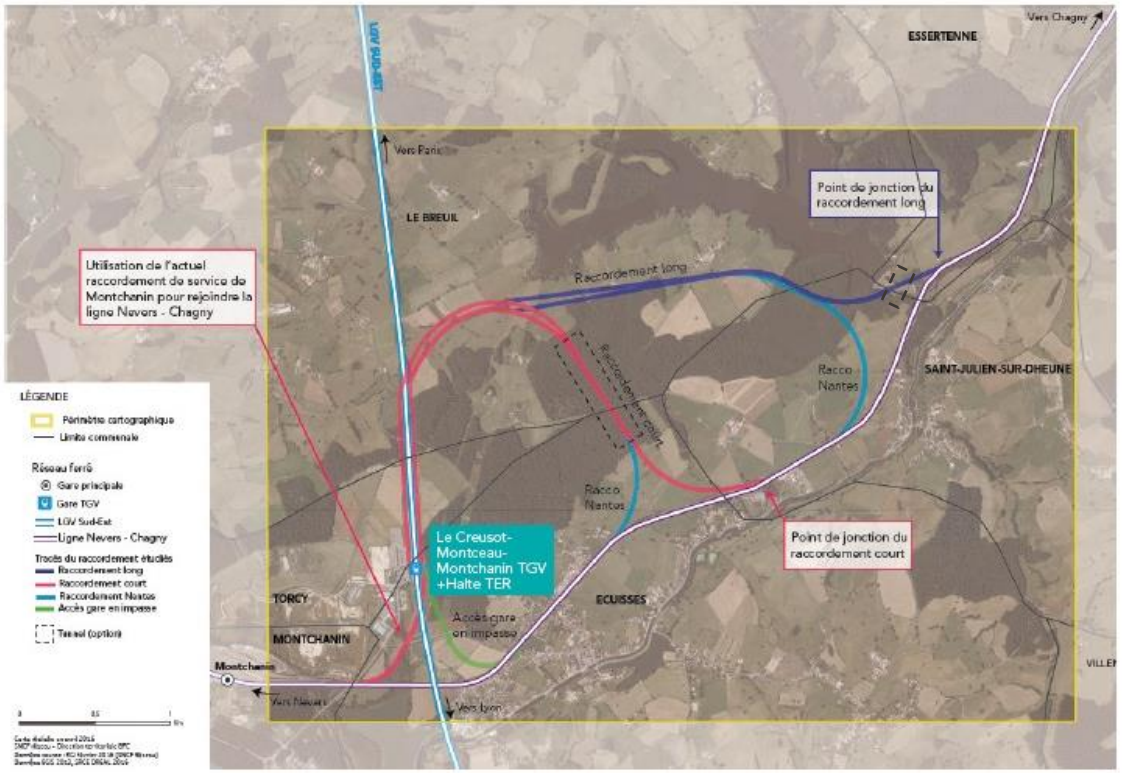
Gain de temps
pour le fret au passage
des frontières

LIGNE EXISTANTE NEVERS CHAGNY

- 90 passages à niveau sur la ligne
- Réalisation d'un diagnostic sur les passages à niveau en phase ultérieure
- Si le niveau de risque dépasse les seuils admissibles, des aménagements sont proposés :
  - Maintien du passage à niveau avec des aménagements assurant une plus grande sécurité
  - Remplacement du passage à niveau par un ouvrage passant en dessous ou au dessus de la voie ferrée
  - Suppression du passage à niveau avec l'aménagement d'un nouvel itinéraire
  - Suppression simple

RACCORDEMENT ET HALTE TER

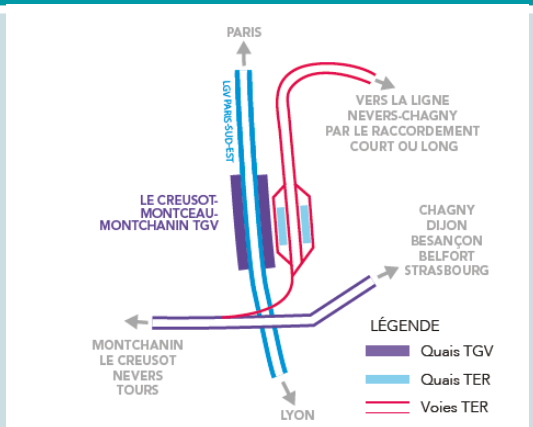
- 2 solutions pour le raccordement :
  - **Raccordement court** d'environ 5 km. Son tracé franchit un relief (bois de la Motte à Ecuisses). Un tunnel de 800 m de long est envisagé
  - **Raccordement long** d'environ 6,5 km ; cette solution permettrait d'éviter le relief. Elle nécessiterait la construction d'un viaduc devant la retenue de l'étang de Montaubry (Essertenne)



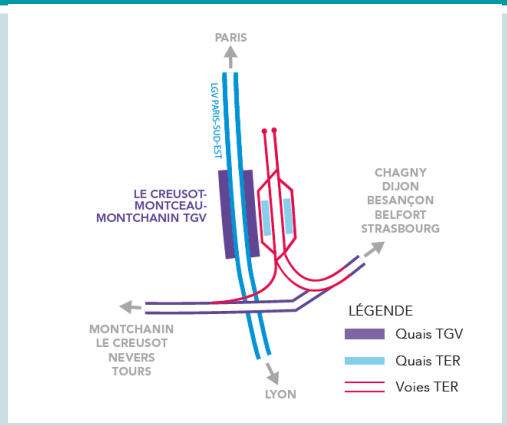
LA HALTE D'INTERCONNEXION TER / TGV

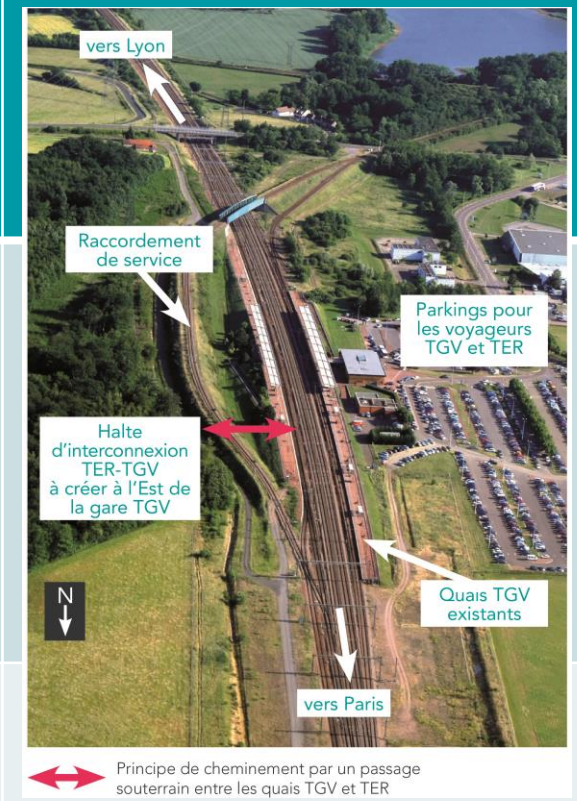
➢ 2 solutions pour la desserte ferroviaire de la halte TER :

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

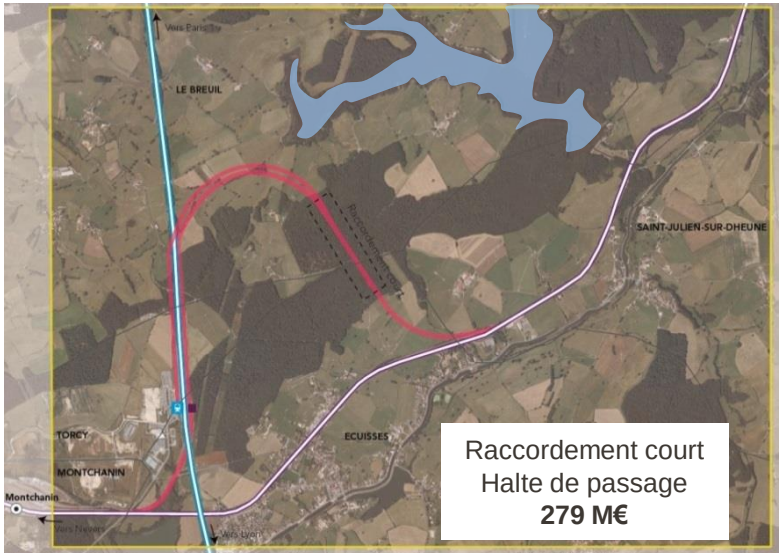




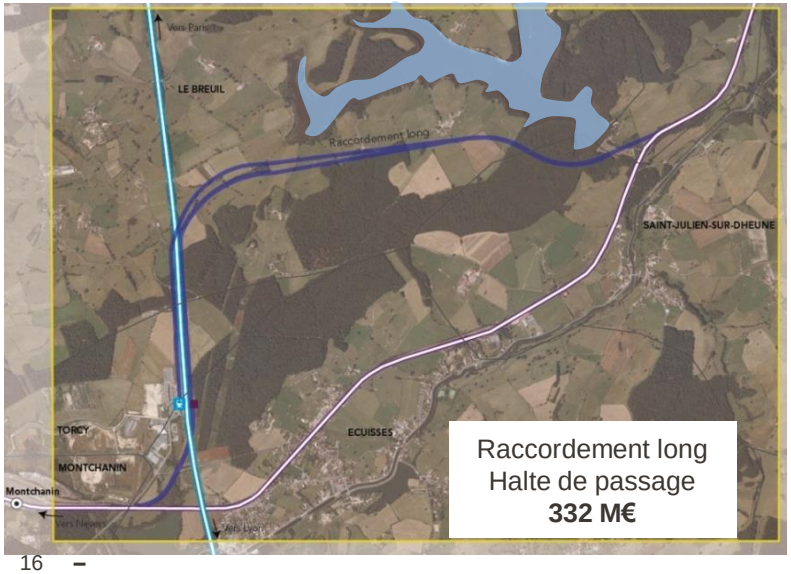
Principe de cheminement par un passage souterrain entre les quais TGV et TER

LE RACCORDEMENT ET LA HALTE D'INTERCONNEXION

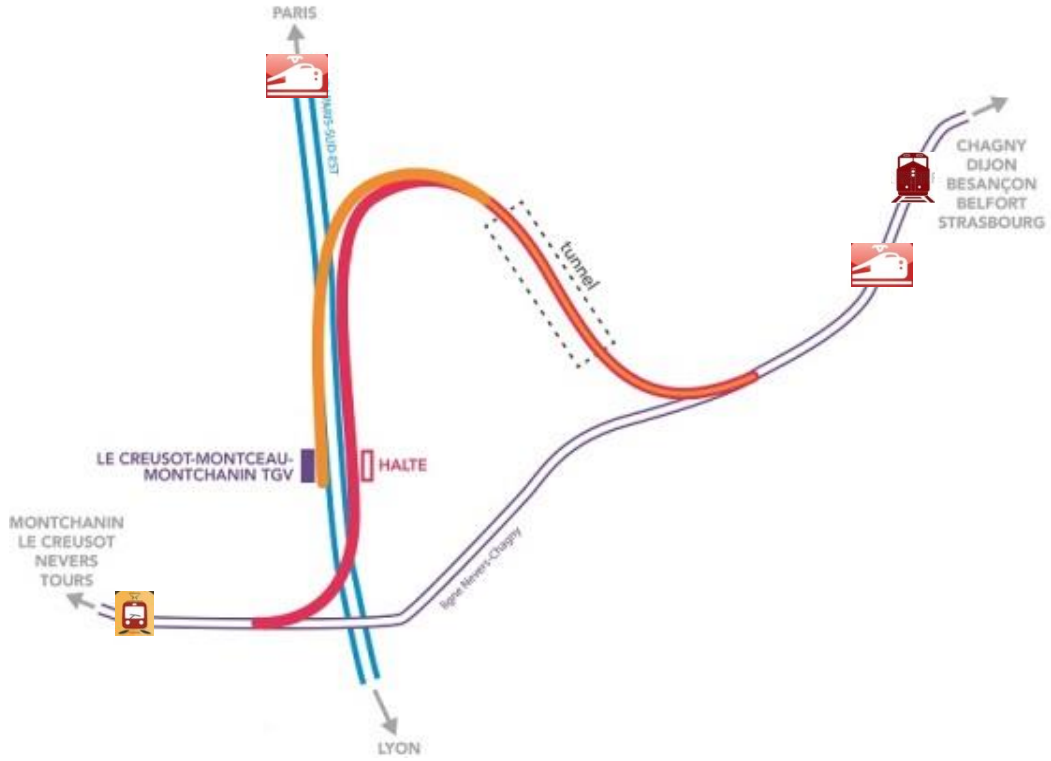
➢ Les variantes de raccordement et de halte d'interconnexion TER / TGV



Raccordement court
Halte de passage
279 M€



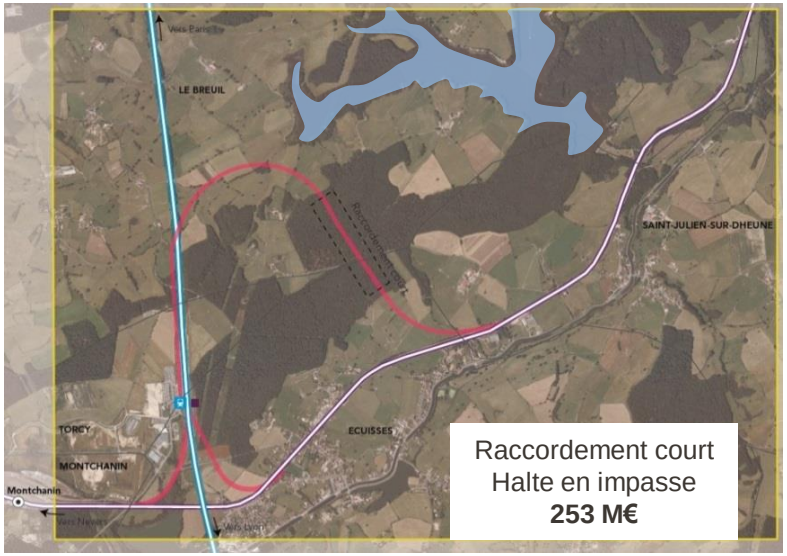
Raccordement long
Halte de passage
332 M€



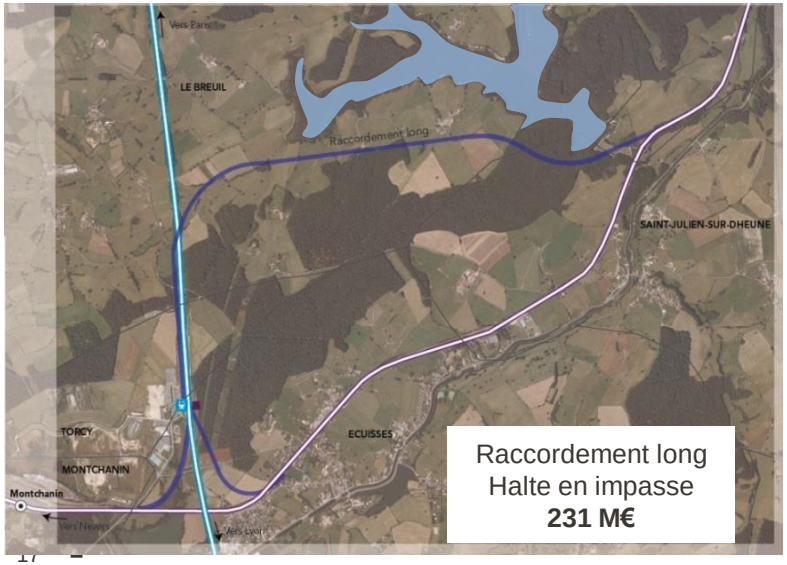
Le principe de fonctionnement avec une
halte de passage

LE RACCORDEMENT ET LA HALTE D'INTERCONNEXION

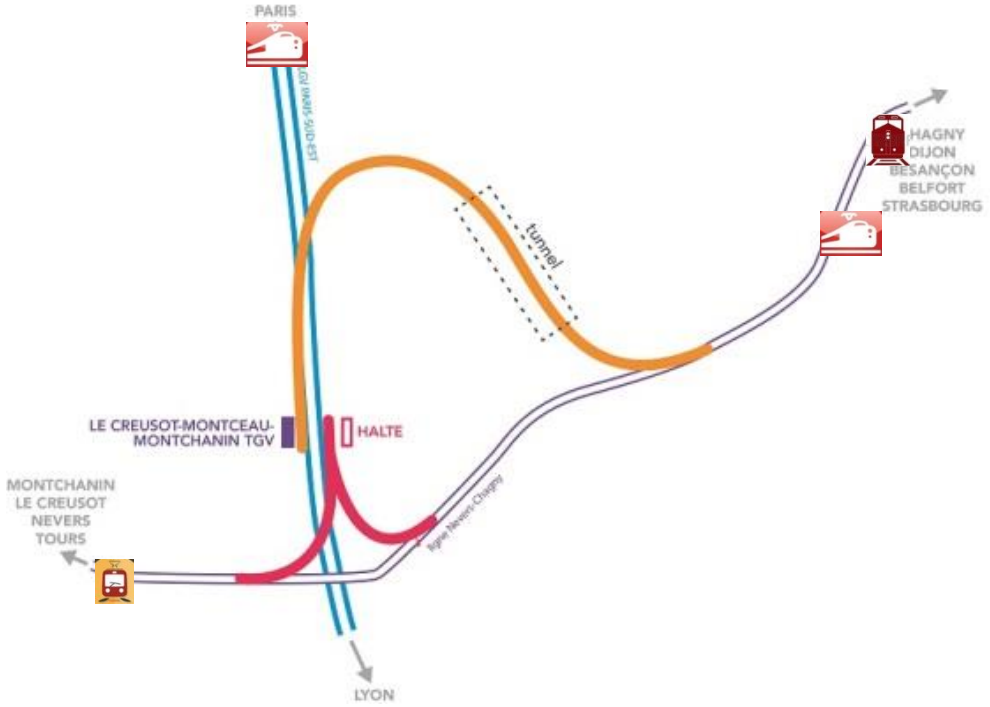
➢ Les variantes de raccordement et de halte d'interconnexion TER / TGV



Raccordement court
Halte en impasse
253 M€

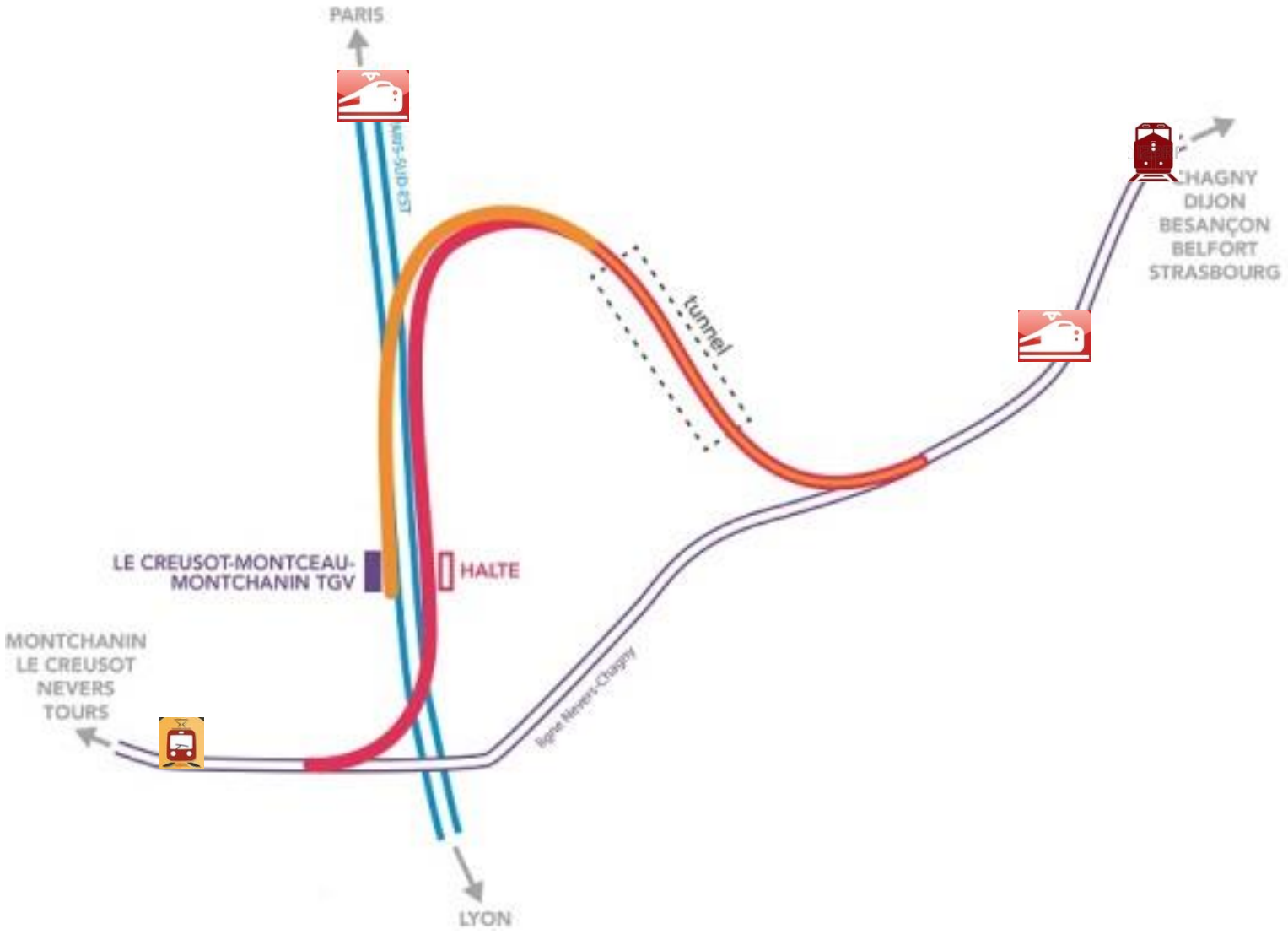


Raccordement long
Halte en impasse
231 M€

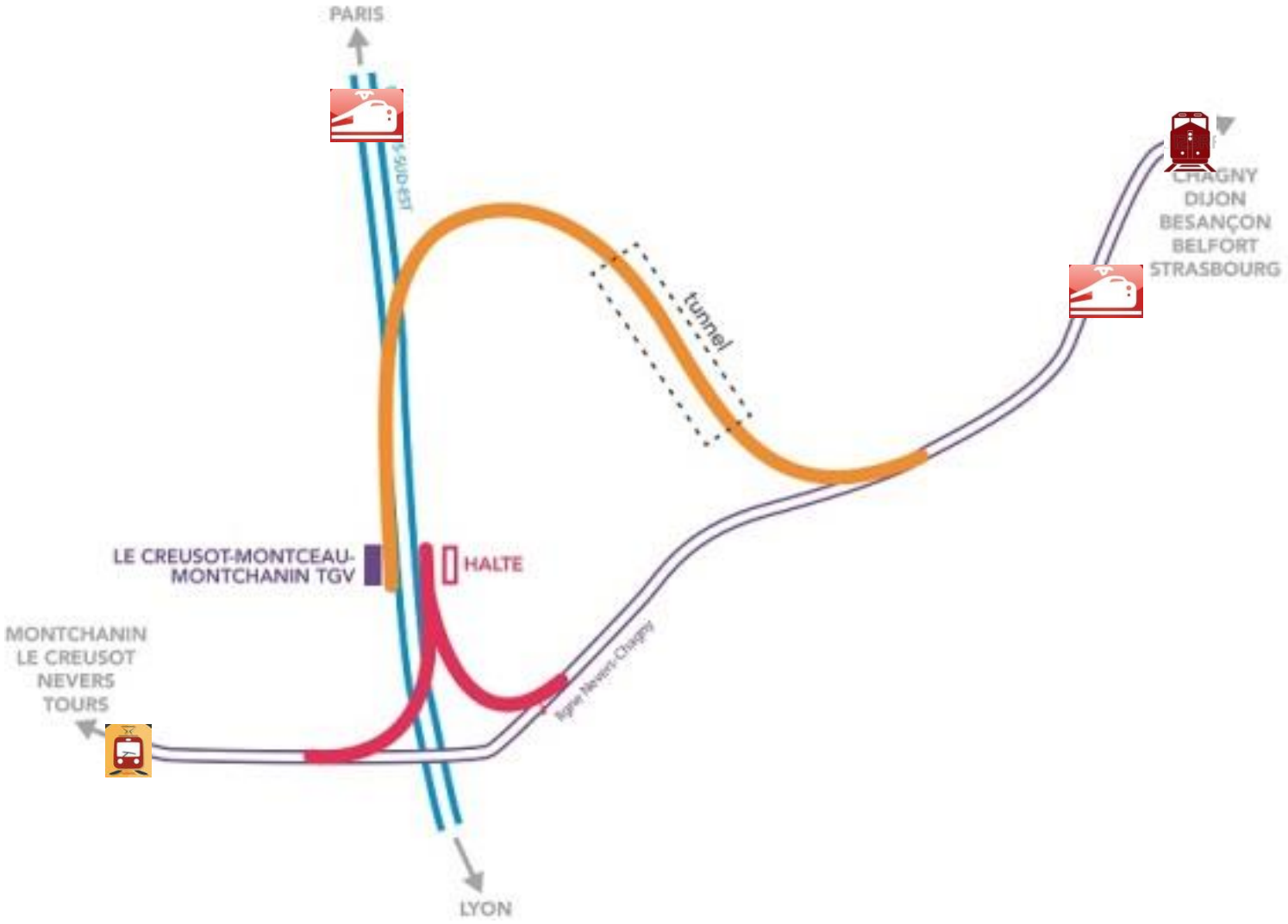


Le principe de fonctionnement avec une **halte en impasse**

RACCORDEMENT ET HALTE TER



RACCORDEMENT ET HALTE TER



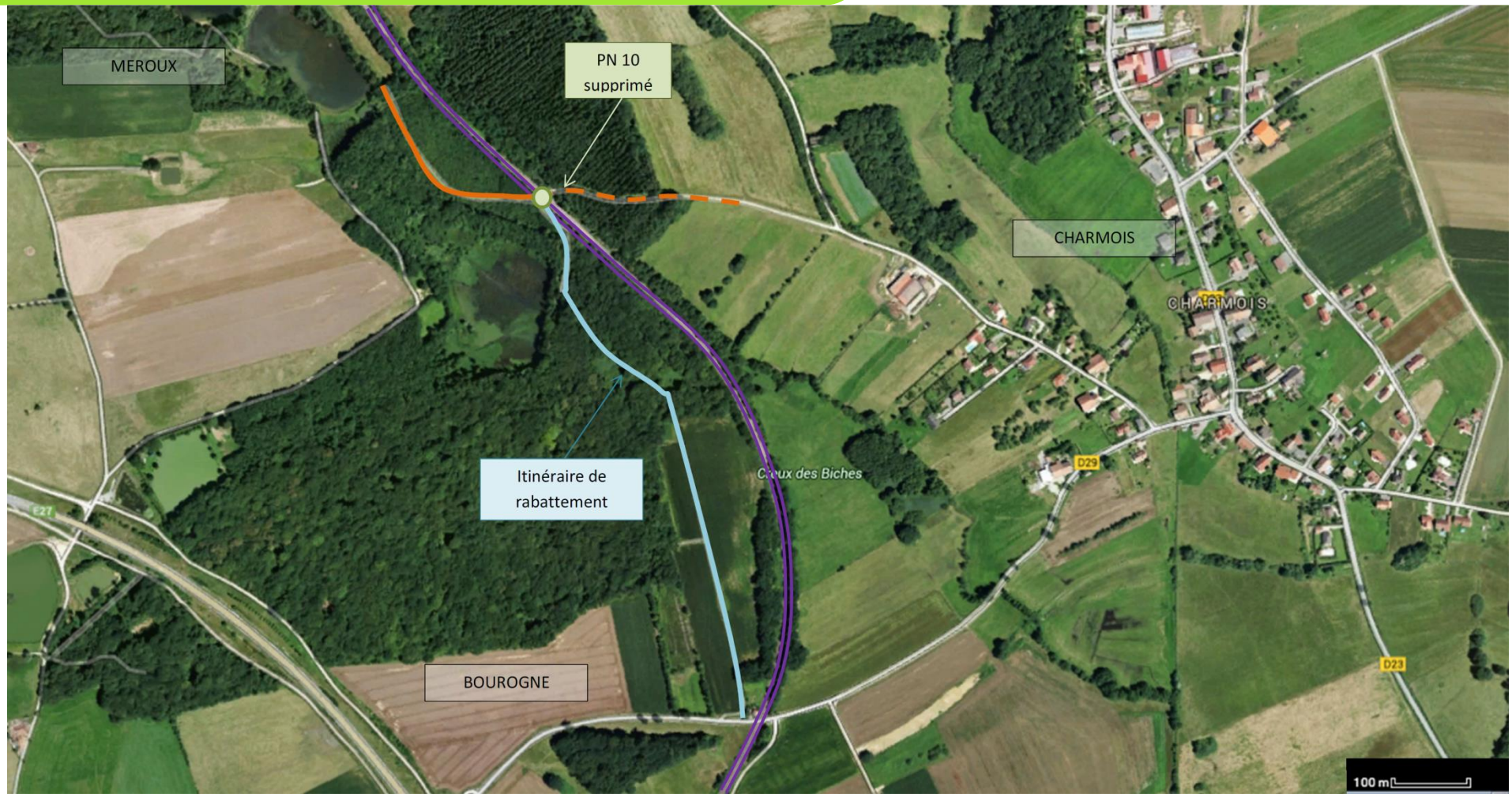
3 - PN n° 10 à Charmois

Réouverture de la ligne Belfort-Delle
LIAISON FERROVIAIRE FRANCO-SUISSE

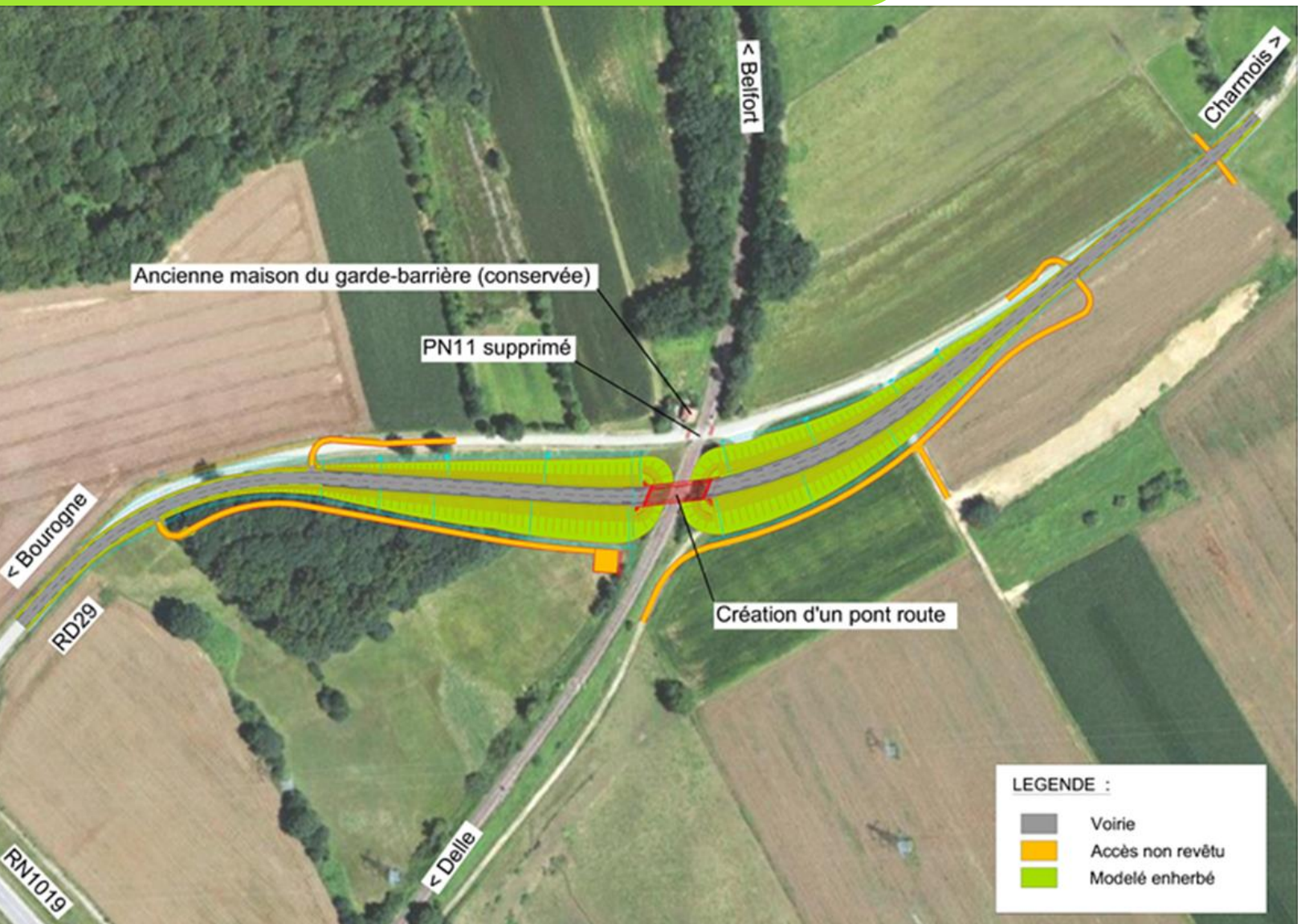
SNCF RÉSEAU

3 - Schéma de rétablisseme

Réouverture de la ligne Belfort-Delle
LIAISON FERROVIAIRE FRANCO-SUISSE



-

3 - Les aménagements
PN n°11 - Vue générale

Réouverture de la ligne Belfort-Delle
LIAISON FERROVIAIRE FRANCO-SUISSE