

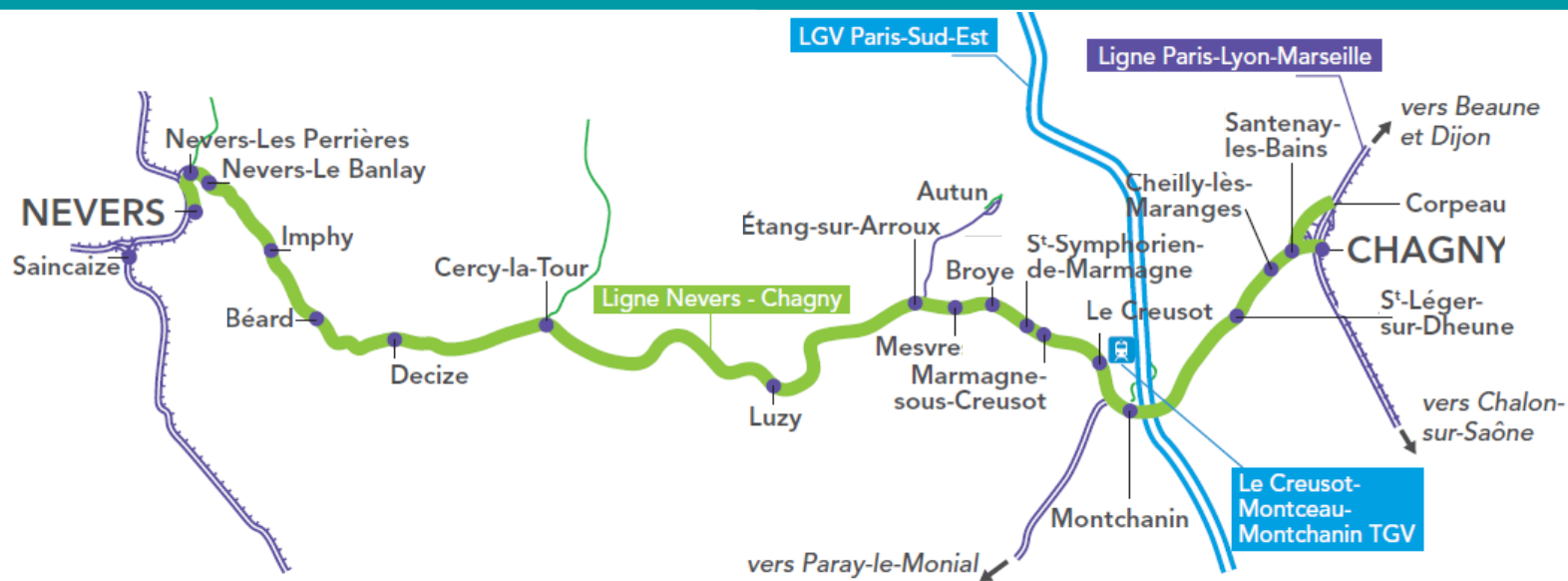
VOIE FERRÉE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE

AMÉLIORATION DE L'OFFRE VOYAGEURS ET FRET

PRÉSENTATION DU PROJET

ATELIERS THÉMATIQUES : MODERNISATION DE LA LIGNE NEVERS / CHAGNY,
IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET LES EFFETS DU TRAFIC VOYAGEURS À
L'ÉCHELLE RÉGIONALE

BEAUNE LE 16 FÉVRIER 2017



SOMMAIRE

01. LE PÉRIMÈTRE ET LES ENJEUX DE L'OPÉRATION

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

02. LES AMÉNAGEMENTS

03. L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

04. LE DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL

- + LA DEMARCHE ENVIRONNEMENTALE
- + LA LIGNE ET LES ZONAGES VITICOLES
- + LE BRUIT

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.

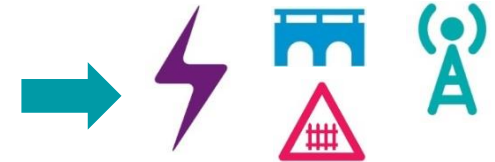
LE PÉRIMÈTRE ET LES ENJEUX DE L'OPÉRATION

LES FONCTIONNALITÉS ET LES ENJEUX

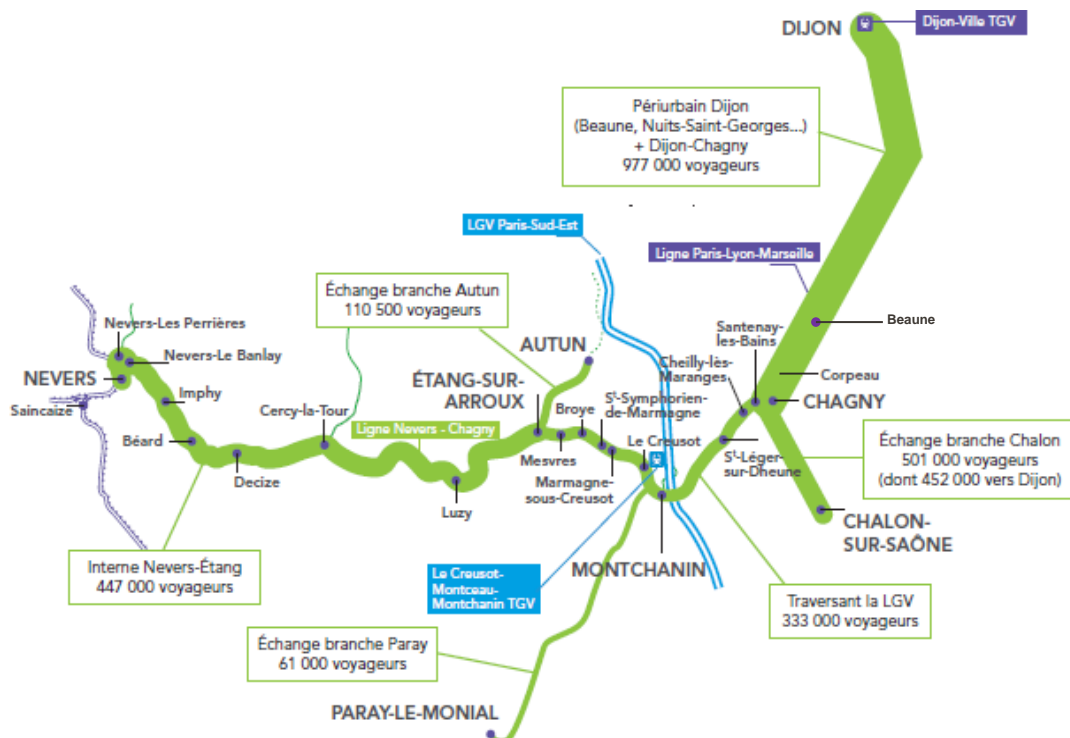
LES FONCTIONNALITÉS ET LES ENJEUX DU PROJET

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



L'offre actuelle pour les voyageurs régionaux et interrégionaux : 30 allers et retours (2 sens confondus) par jour de semaine :

- 13 TER Dijon – Nevers
- 4 TER Dijon – Tours
- 13 TER Montchanin – Chalon sur Saône

LÉGENDE

- Flux régionaux
- RÉSEAU FERRÉ**
- Ligne LGV en service
- Ligne mixte électrifiée à 2 voies
- Gare
- Ligne fret non électrifiée à 1 voie
- Ligne non exploitée

Source : Systra, Mise à jour de l'étude de trafic et bilan socio-économique, 2016

LES EFFETS ATTENDUS DU PROJET SUR LES DEPLACEMENTS REGIONAUX ET INTER-REGIONAUX

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

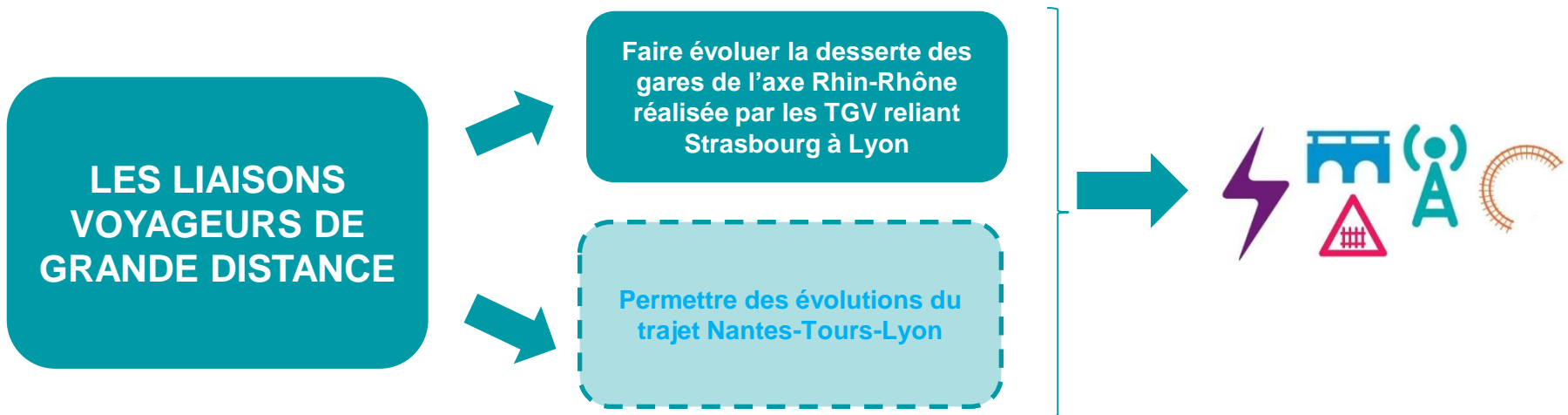


LÉGENDE

- Flux régionaux
- RÉSEAU FERRE**
- Ligne LGV en service
- - - Ligne mixte électrifiée à 2 voies
- Gare
- Ligne fret non électrifiée à 1 voie
- Ligne non exploitée

Source : Systra, Mise à jour de l'étude de trafic et bilan socio-économique, 2016

LES FONCTIONNALITÉS ET LES ENJEUX DU PROJET



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

- LÉGENDE**
- Flux régionaux
 - RÉSEAU FERRE**
 - Ligne LGV en service
 - Ligne mixte électrifiée à 2 voies
 - Gare
 - Ligne fret non électrifiée à 1 voie
 - Ligne non exploitée

Source : Systra, Mise à jour de l'étude de trafic et bilan socio-économique, 2016

LES EFFETS ATTENDUS DU PROJET SUR LES DEPLACEMENTS REGIONAUX ET INTER-REGIONAUX

TRAJETS ACTUELS TRAINS TER

13 TER A/R Dijon-Nevers
et 4 TER A/R Dijon-Nevers-Tours

15 TGV A/R Paris-Lyon avec
arrêt au Creusot TGV



15 TER A/R Paray-le-Monial
Montchanin

12 TER A/R Chalon-sur-Saône
Montchanin

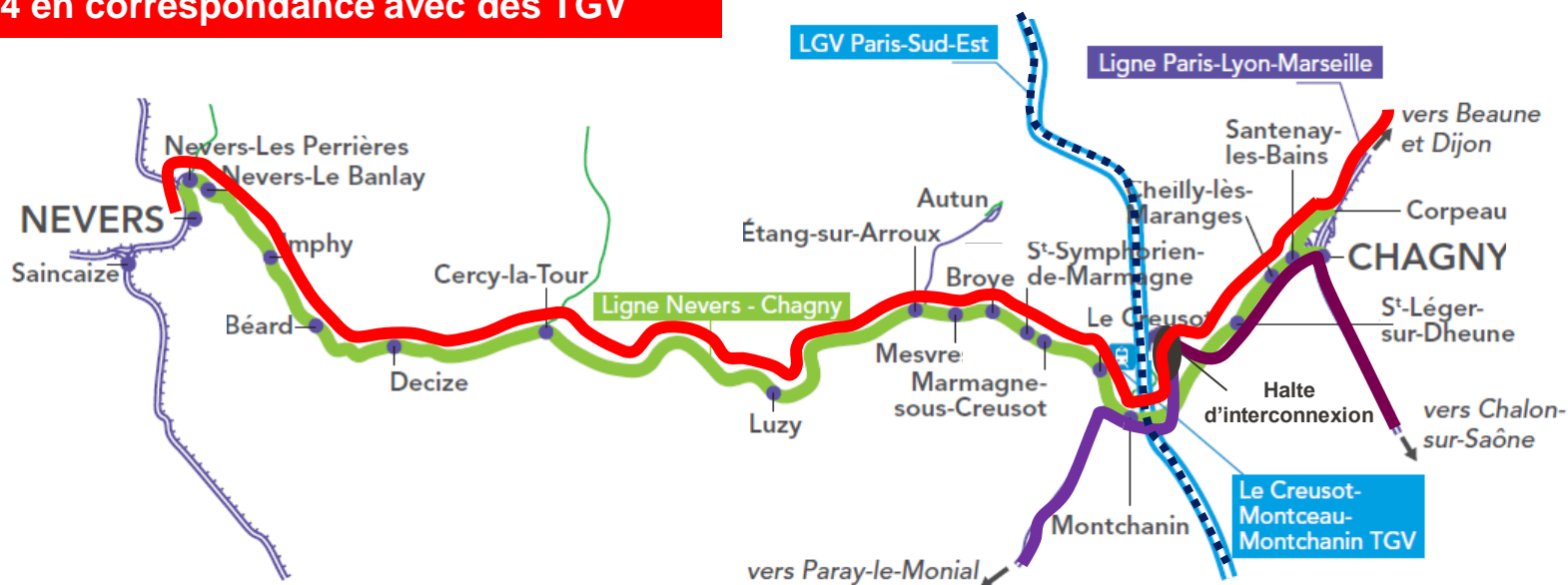
LES EFFETS ATTENDUS DU PROJET SUR LES DEPLACEMENTS REGIONAUX ET INTER-REGIONAUX

TRAJETS PROJÉTÉS TRAIN TER

9 TER A/R Dijon-Nevers
2 TER A/R Dijon-Nevers-Bourges
6 TER A/R Dijon-Nevers-Tours

14 en correspondance avec des TGV

15 TGV A/R Paris-Lyon avec
arrêt au Creusot TGV



15 TER A/R Paray-le-Monial
Le Creusot TGV

12 TER A/R Chalon-sur-Saône Le
Creusot TGV
8 en correspondance avec des TGV

LES FONCTIONNALITÉS ET LES ENJEUX DU PROJET

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Proposer aux transporteurs une transversale est / ouest électrifiée

Offrir une alternative au passage 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



Trafic évalué à l'horizon 2025 :
 15 trains de fret A/R par jour, dont 2 considérés en report modal
 => 9 trains nationaux + 6 internationaux
Volume estimé :
 1 410 000 tonnes / an, dont 165 000 tonnes en report modal
 Equivalent à 60 camions en moins sur les routes par jour

02.

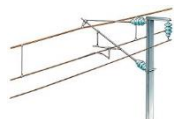
LES AMÉNAGEMENTS

LA LIGNE EXISTANTE ENTRE NEVERS ET CHAGNY



Electrification en
25 000 Volts

203 M€



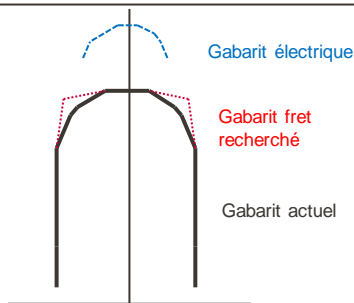
Installation du GSM-R

13 M€



Mise au gabarit
des ouvrages

28 M€



Traitement des
passages à niveau

19 M€

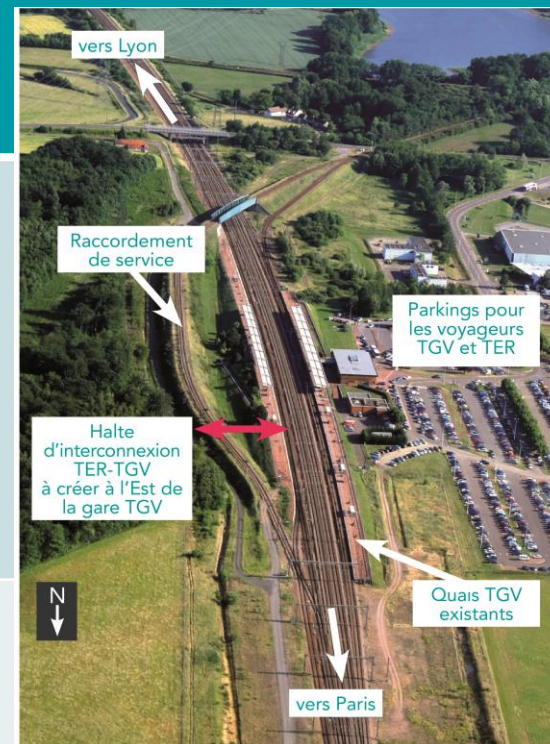
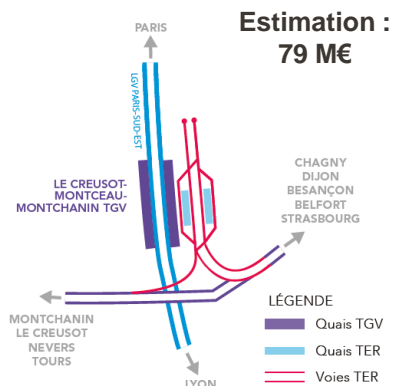
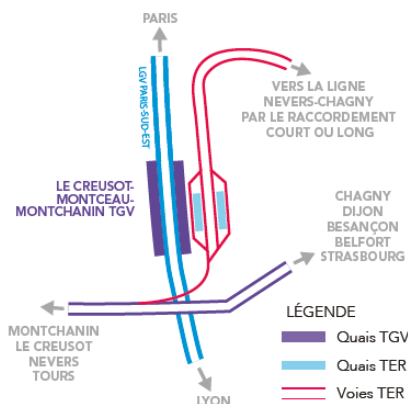


LA HALTE D'INTERCONNEXION TER / TGV

- 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

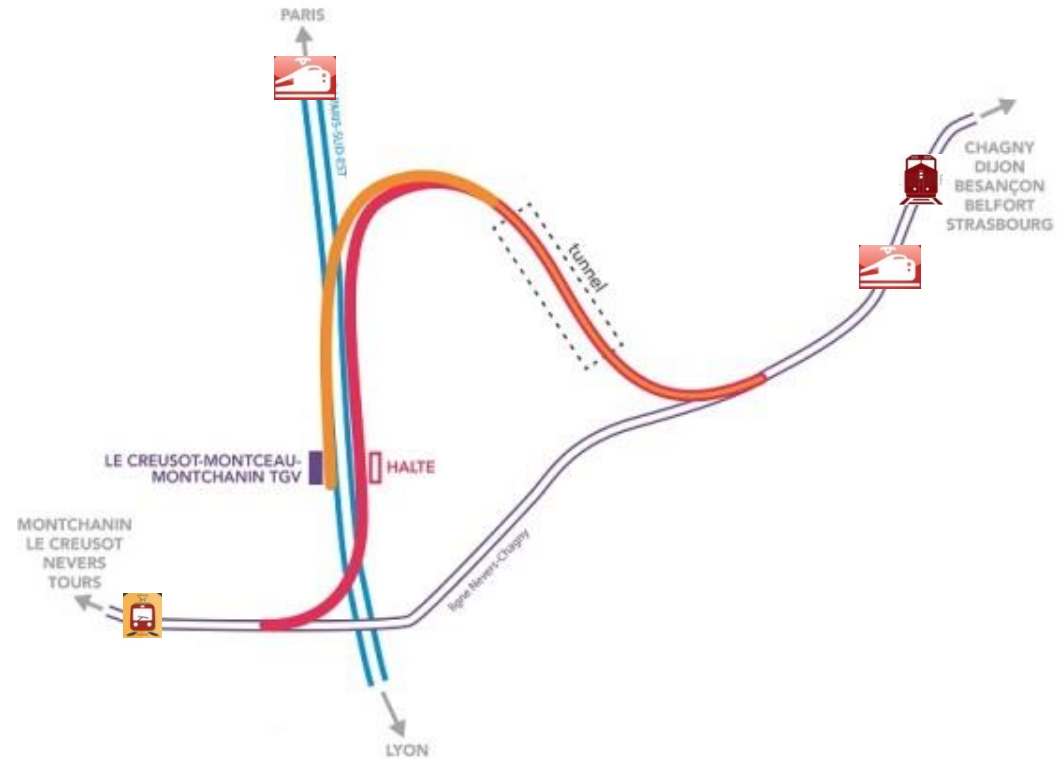
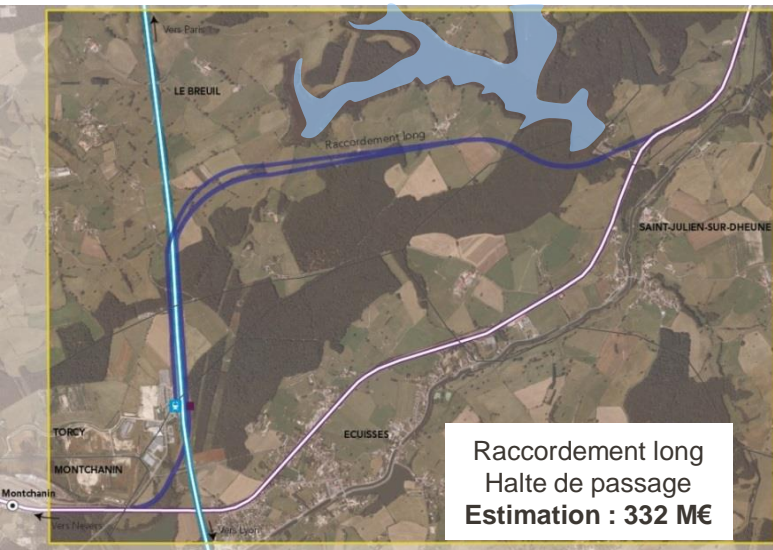
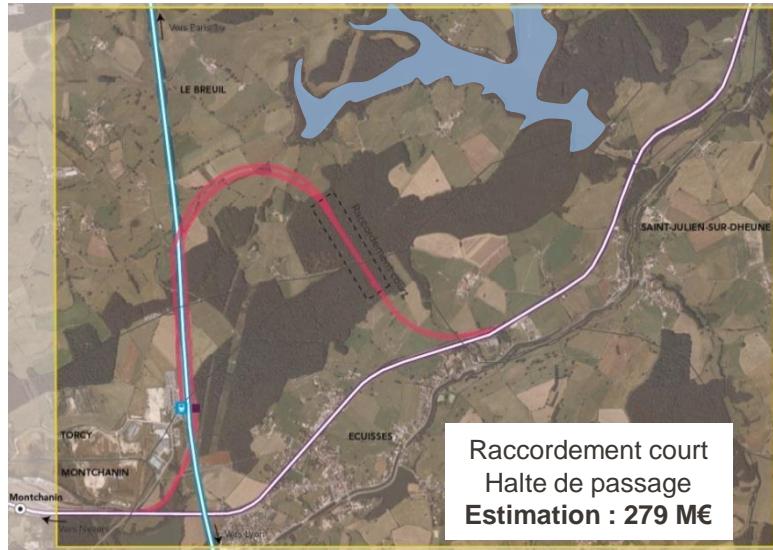


Principe de cheminement par un passage souterrain entre les quais TGV et TER



LE RACCORDEMENT ET LA HALTE D'INTERCONNEXION

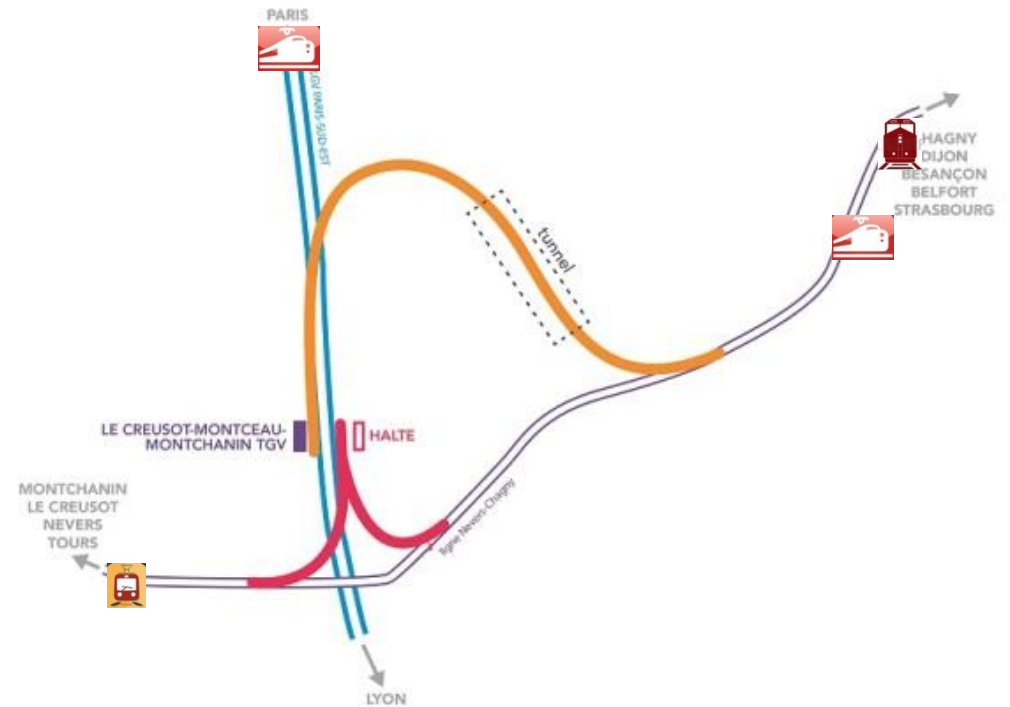
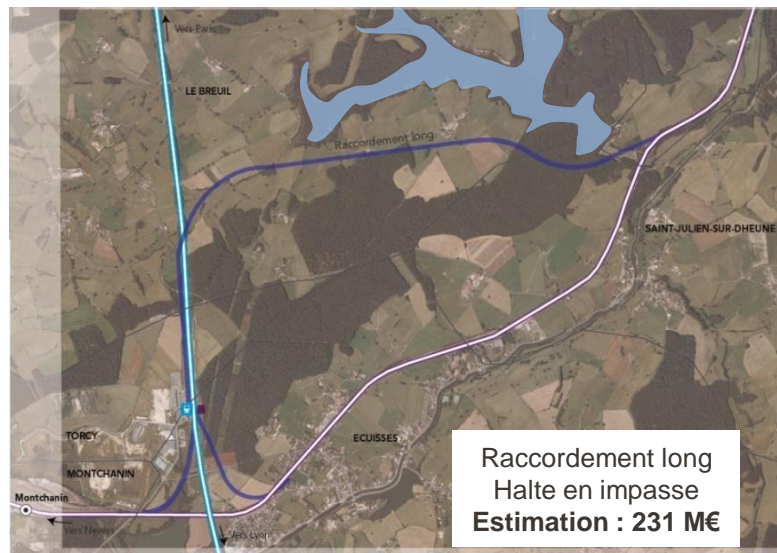
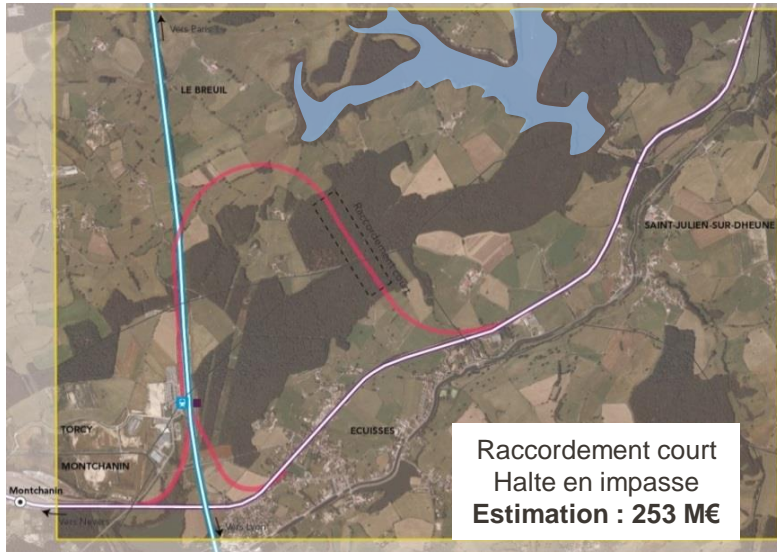
➤ Les variantes de raccordement et de halte d'interconnexion TER / TGV



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.

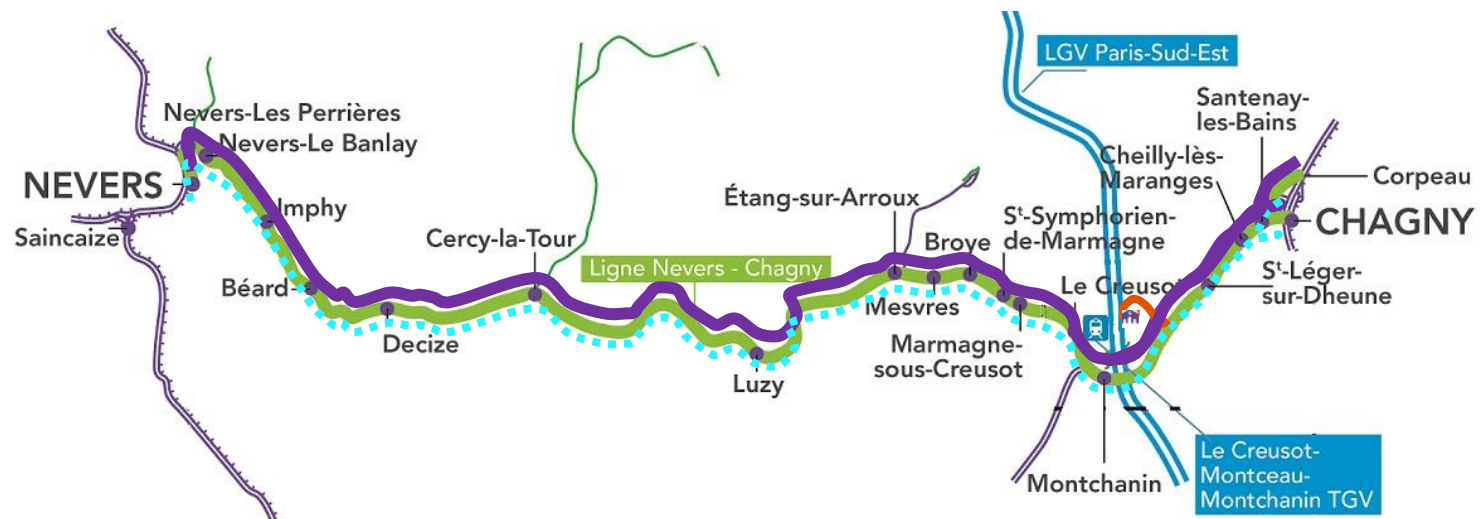
L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

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€

Budget VFCEA inscrit au CPER 2015-2020

247,2 M€



05.

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

- + LA DEMARCHE ENVIRONNEMENTALE
- + LA LIGNE ET LES ZONAGES VITICOLES
- + LE BRUIT

04.

LE DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL

LA DÉMARCHE ENVIRONNEMENTALE

LA DÉMARCHE ENVIRONNEMENTALE

CONNAÎTRE L'ENVIRONNEMENT

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

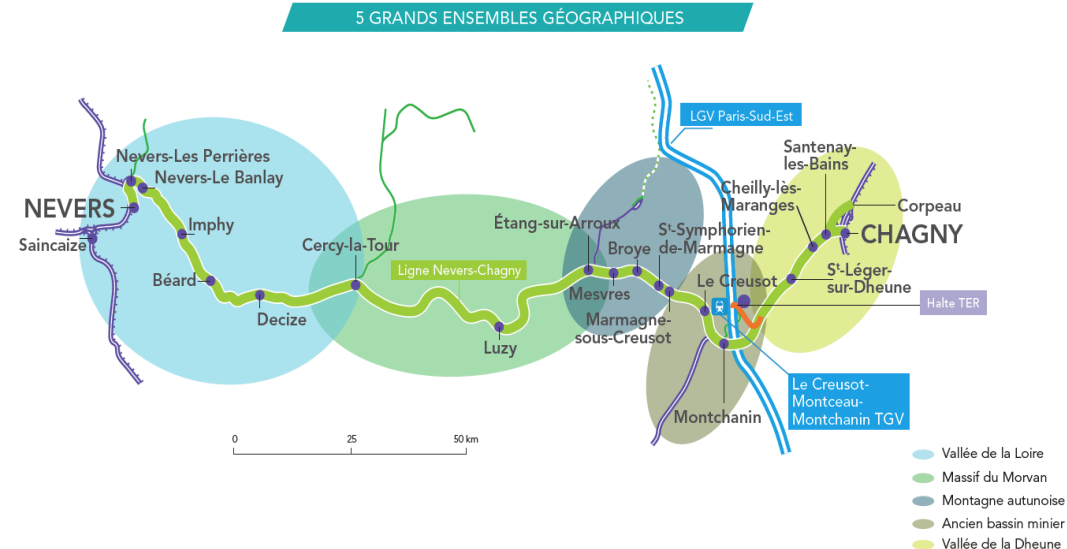
Le diagnostic environnemental réalisé au cours des études préliminaires permet de dresser un portrait du territoire et de mettre en lumière les sensibilités liées aux milieux humain et naturel, qui pourraient être concernées par les aménagements sur la ligne.

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



04.

LE DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL

LA LIGNE ET LES ZONAGES VITICOLES

LA LIGNE ET LES ZONAGES VITICOLES



Vers Dijon

Vers Chagny/Le Creusot

Le projet ne prévoit pas de modifications de l'infrastructure ferroviaire déjà électrifiée sur le secteur de Beaune

LA LIGNE ET LES ZONAGES VITICOLES

LES CLIMATS DE BOURGOGNE

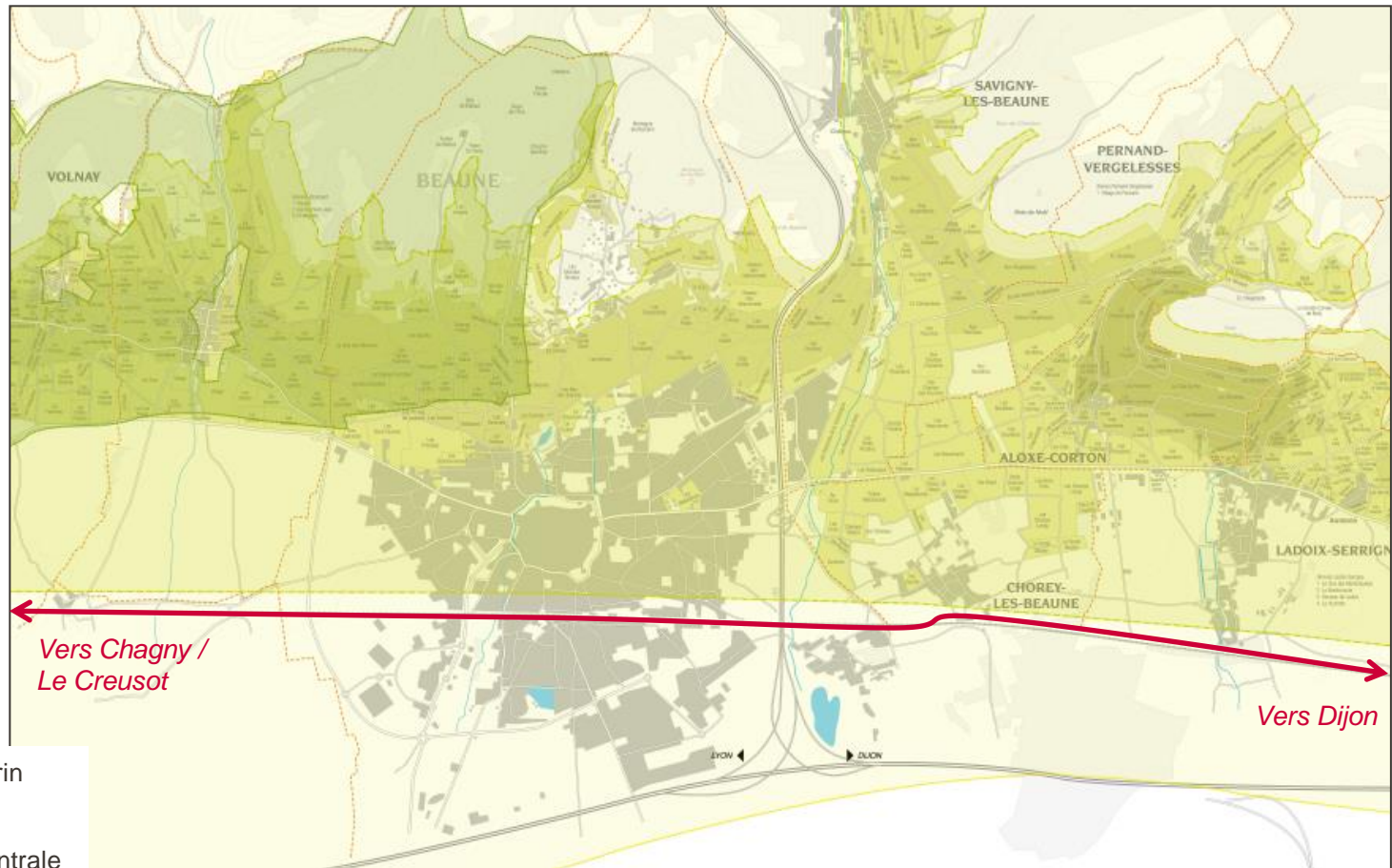




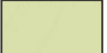
- Les principaux axes de gestion des climats :
 - Recenser et préserver l'architecture et le paysage propre à ce territoire viticole
 - Préserver l'environnement par des pratiques durables
 - Favoriser un développement économique local adapté
 - Promouvoir le tourisme et l'oenotourisme de qualité
- Paysage : un plan paysage du bassin carrier
- Patrimoine : inventaires des murets et autres patrimoines remarquables (cabotte, meurgers)



LA LIGNE ET LES ZONAGES VITICOLES

LES CLIMATS DE BOURGOGNE



-  Zone écrivain
-  Zone centrale
-  Site classé

04.

LE DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL

LE BRUIT

LE BRUIT

MÉTHODE D'ÉVALUATION DU BRUIT FERROVIAIRE SUR LA ZONE NEVERS - CHAGNY

ETAPE n°1 :

évaluation du niveau sonore existant le long de la ligne

ETAPE n°2 :

cartographie du niveau sonore calculé des circulations ferroviaires
identification des secteurs dépassant les seuils réglementaires

ETAPE n°3 :

diagnostic acoustique des zones de dépassement
proposition de mesures d'atténuation

ETAPE n°4 :

mise en œuvre des mesures d'atténuation

ETAPE n°5 :

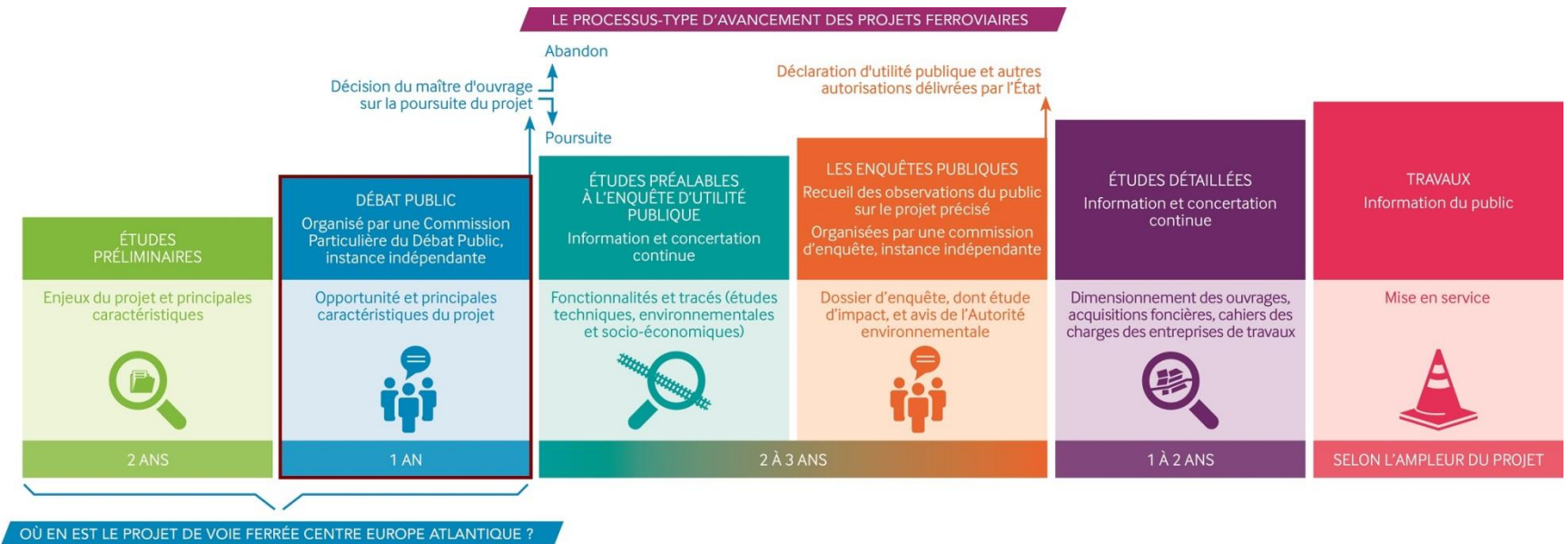
contrôle à la mise en service de la ligne

Le maitre d'ouvrage a une obligation de résultats au regard de la réglementation

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