

# **VOIE FERRÉE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE**

AMÉLIORATION DE L'OFFRE  
VOYAGEURS ET FRET

DÉBAT PUBLIC

DU 15 DÉCEMBRE 2016 AU 20 MARS 2017

EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE SUR LA RÉFECTION  
DE LA VOIE ENTRE NEVERS ET CHAGNY

CAHIER DES CHARGE DE L'ÉTUDE

Version 3 du 24 février 2017

# SOMMAIRE

- 1.    **RAPPEL DU CONTEXTE..... 3**
  
- 2.    **OBJET DU DOCUMENT ..... 3**
  
- 3.    **DEROULE DE L'ETUDE ..... 3**
  - 3.1    - **LE DIAGNOSTIC DE LA LIGNE N° 760000 ..... 3**
  - 3.2    - **L'OPTIMISATION DE L'EXPLOITATION ..... 4**
  - 3.3    - **L'IDENTIFICATION DES POINTS NOIRS ..... 4**
  - 3.4    - **L'AMELIORATION DE LA PERFORMANCE DE LA LIGNE DANS SES EMPRISES ..... 4**
  
- 4.    **LIVRABLES ET DELAIS DE L'ETUDE ..... 4**

## **1. RAPPEL DU CONTEXTE**

Lors du débat public sur le projet de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA), des demandes d'expertise complémentaire ont été adressées à la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) :

- Déclaration de monsieur Denis THURIOT - maire de Nevers, lors de la réunion publique du 05 janvier 2017 à Nevers, d'une réduction du temps de trajet entre Nevers et Dijon à 2 heures
- Déclaration de monsieur André FOURCADE - président du collectif « Nevers-Dijon en 2h », lors de la réunion publique du 05 janvier 2017 à Nevers, d'une réduction des temps de parcours entre Nevers et Dijon à 2 heures
- Motion du Conseil départemental de la Nièvre en date du 23 janvier 2017, demandant à ce que la Commission particulière du débat public VFCEA fasse expertiser la réfection de la voie Nevers-Chagny
- Déclaration de monsieur Michel NEUGNOT, 1er Vice-président à la Région Bourgogne Franche-Comté au cours de la réunion publique du 27 janvier à Dijon, de valider le principe que la thématique de la réduction des temps de parcours entre Nevers et Chagny soit étudiée pendant le débat public

Par une déclaration du 10 février 2017, le maître d'ouvrage du projet, SNCF Réseau, sur requête de la Présidente de la Commission Particulière du Débat Public, madame Ilaria CASILLO, s'est engagé à mener, avant le 20 mars 2017 - date de clôture du débat public VFCEA, une expertise complémentaire sur la réfection de la voie entre Nevers et Chagny, dont le cahier des charges sera établi avec la CPDP, la Mairie de Nevers, le Collectif Dijon-Nevers en 2h, le Conseil départemental de la Nièvre et la Région Bourgogne Franche-Comté.

## **2. OBJET DU DOCUMENT**

La réunion sur la définition du cahier des charges s'est tenue le lundi 20 février 2017 et a réuni SNCF Réseau, la CPDP et tous les représentants des parties prenantes listées ci-avant, ainsi qu'un représentant de la DREAL Bourgogne Franche-Comté.

L'objet du document est de présenter les modalités d'étude de cette expertise complémentaire issues des échanges au cours de cette réunion.

## **3. DEROULE DE L'ETUDE**

### **3.1 - LE DIAGNOSTIC DE LA LIGNE N° 760000**

La première partie de l'étude fera un état des lieux de la ligne existante entre Nevers et Chagny.

Ce diagnostic identifiera les éléments constitutifs de l'infrastructure et développera ces caractéristiques.

- La géométrie des voies
- Les rayons de courbe
- Les pentes et les rampes
- L'armement de la voie
- Les ouvrages
- Les passages à niveau
- La vitesse de conception (hors mesure d'exploitation sous travaux en cours entre Chagny et Dijon)
- La liste des travaux réalisés

Les sources et références seront indiquées dans cette partie.

### **3.2 - L'OPTIMISATION DE L'EXPLOITATION**

Ce chapitre de l'étude présentera les éléments qui sont pris en compte dans l'exploitation de la ligne en distinguant les marges de régularités des autres marges, ainsi que les contraintes et les pistes d'optimisation de son exploitation dans sa configuration actuelle.

La définition de la vitesse de la ligne sera explicitée, notamment eu égard à ces différentes composantes et contraintes de circulation.

Les temps de parcours actuels et hors période de travaux (type SA 2016) seront rappelés et les gains potentiels de temps entre Nevers et Dijon, sur la base d'hypothèses d'arrêts et par une optimisation des marges de robustesse seront étudiés.

Une approche sera également faite vis-à-vis de l'effet de l'électrification de la ligne sur ces gains de temps.

### **3.3 - L'IDENTIFICATION DES POINTS NOIRS**

Cette partie de l'étude consistera dans une cartographie et une liste de tous les secteurs de la ligne qui contraignent la circulation des trains par des réductions locales de leurs vitesses (limitations permanentes et temporaires de vitesse) en précisant les motifs.

Les propositions de résorptions de ces points noirs seront décrites en indiquant les coûts estimés, les délais et durées de réalisation, ainsi que l'incidence sur les temps de parcours (minutes théoriques gagnées).

Les limitations de vitesses potentielles sur les années à venir, leurs conséquences et l'investissement financier pour les éviter seront également évoquées.

### **3.4 - L'AMELIORATION DE LA PERFORMANCE DE LA LIGNE DANS SES EMPRISES**

La réflexion sur cette thématique portera sur les pistes d'amélioration de la vitesse des trains sur la ligne à emprises constantes, notamment :

- La faisabilité de correction des tracés et dévers de la voie
- Le traitement de certains ouvrages d'art aujourd'hui contraignants
- Les modifications possibles de la signalisation et des installations de sécurité et les gains de temps éventuels pouvant en résulter
- Certaines modifications de passages à niveau aujourd'hui contraignants

Une estimation financière à dire d'expert des pistes identifiées sera indiquée.

## **4. LIVRABLES ET DELAIS DE L'ETUDE**

L'expertise sera élaborée sous format papier en 10 exemplaires et sous format électronique qui sera adressé à la Commission particulière du débat public, ainsi qu'aux représentants des parties prenantes le vendredi 10 mars 2017.

La remise des livrables papier, ainsi que leur présentation sont prévues le lundi 13 mars 2017 à Nevers, au cours de la réunion publique de restitution de l'étude.

Une restitution de l'étude sera également prévue le mardi 14 mars 2017 au Creusot, à l'occasion de la réunion de clôture du débat public.