

CV joint

COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC (C.N.D.P.)

CAHIER d'ACTEUR N° 1

Voie ferrée Centre Europe Atlantique (V.F.C.E.A.) : Electrification du maillon manquant Nevers-Chagny

L'itinéraire, via Nevers-Chagny, présente des avantages indéniables par rapport aux autres relations possibles pour relier la Côte Atlantique française au cœur de l'Europe, en évitant le transit par la Région Parisienne (saturée) ou par la zone Midi-Pyrénées (distance excessive).

Le segment *non-électrifié* Nevers-Chagny constitue le seul « Maillon manquant » de l'axe Centre Europe-Atlantique, reliant *l'Ouest de la France et ses ports au cœur de l'Europe*.

Il a fait l'objet d'un rapport complet, *daté de janvier 2009*, toujours disponible, intitulé « *Plaidoyer pour l'électrification Nevers-Chagny, maillon manquant à vocation européenne de la liaison ferroviaire Centre Europe-Atlantique* ».

Ce rapport, largement diffusé (Secrétaire d'Etat aux Transports, S.N.C.F., Gestionnaire de l'Infrastructure ferroviaire, Région de Bourgogne, ...) démontrait que cet itinéraire était le meilleur et préconisait, **à l'époque**, son électrification.

Ce projet ne présente pas de difficultés particulières en dehors du tunnel du Creusot (831 m), des nombreux passages accidentogènes **non gardés** et des passages à niveaux dans la ville de Nevers.

Cette électrification aurait dû logiquement être réalisée à la suite de celle de Bourges à Saincaize, inaugurée en décembre 2011, à une époque où les Sociétés de Travaux Publics devenaient donc disponibles et où les **financements étaient moins contraints**.*

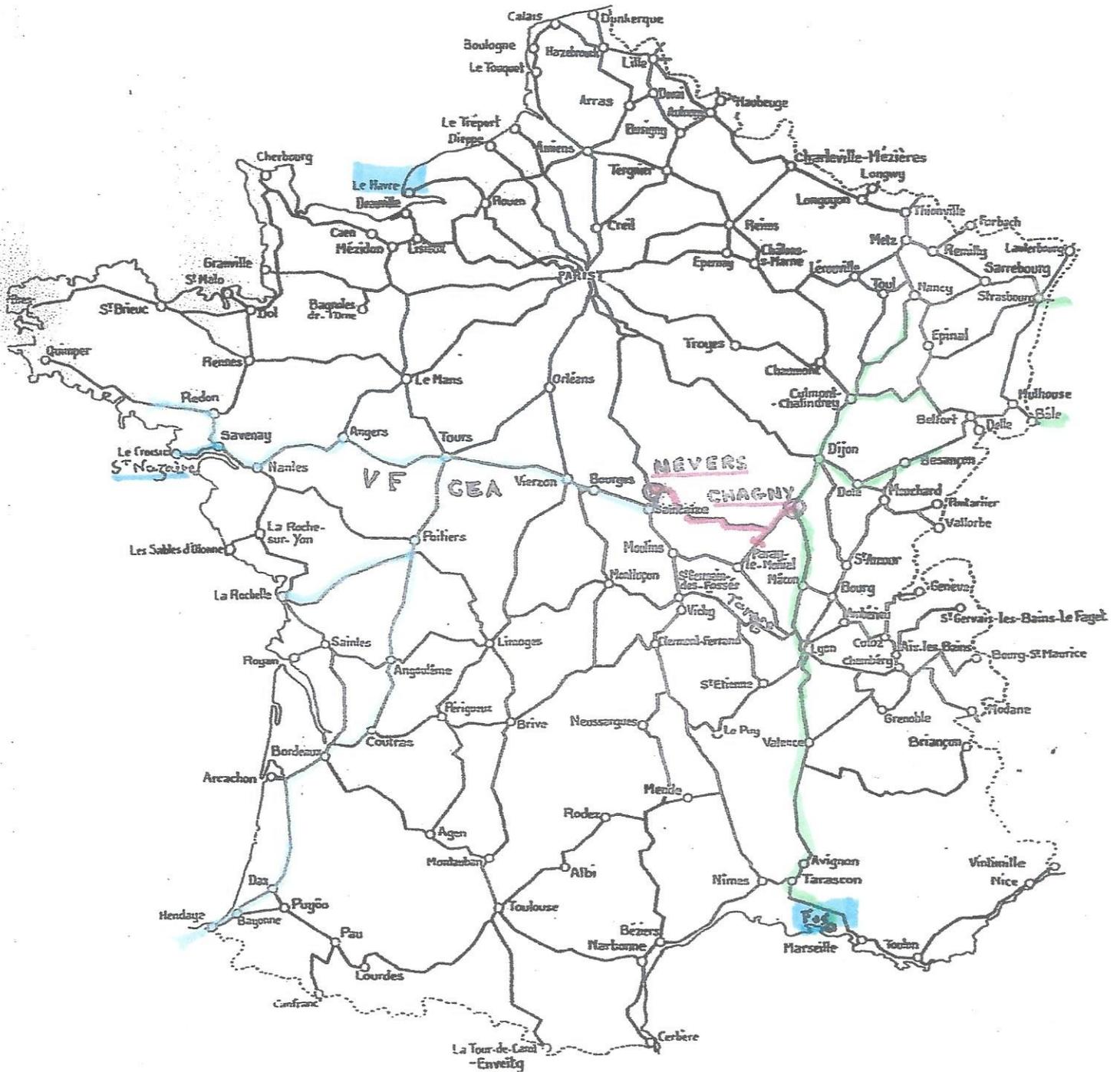
Occasion manquée : ce projet, de 300 à 500 millions d'Euros (valeur 2012), est désormais classé « horizon lointain » par le « Comité Mobilité 21 », et donc à réaliser au-delà de 2050. (si à cette époque, la rentabilité de cette électrification est démontrée).

*

* * *

* *La répartition du coût de l'électrification Bourges- Saincaize était la suivante :*
Région 50 % - Etat 30 % - Union Européenne 15 % - RFF-SNCF 5 %.

LES PRINCIPALES LIGNES DE LA S.N.C.F.



Depuis 2009, la situation du chemin de fer a continué à se dégrader en France :

- Le trafic Fret ferroviaire s'est effondré, il est aujourd'hui de 30 milliards de tonnes-km (dont 10 milliards attribués aux Nouveaux Entrants) contre 74 milliards en 1974
La part de marché de la S.N.C.F. se réduit inexorablement. Elle a été de 8 % en 2015 contre 88 % pour le secteur routier. La non-compétitivité et la non-fiabilité de la S.N.C.F. sont la cause de ce déclin.
- Le trafic voyageurs ferroviaire subit des concurrences nouvelles très compétitives telles que les cars « Macron », le covoiturage, les offres par Internet, le copartage des véhicules, ...

C'est dans ce contexte que le projet d'électrification Nevers-Chagny est examiné à nouveau dans le cadre du présent Débat Public.

*

* *

Trafic actuel et à venir

Le trafic, tant voyageurs que marchandises, sur l'axe Nevers-Chagny, est **limité**, la partie la plus « roulée » étant la section Montchanin-Chagny (à cause notamment de l'antenne de 15 km vers Montceau-les-Mines).

Ce trafic est constitué :

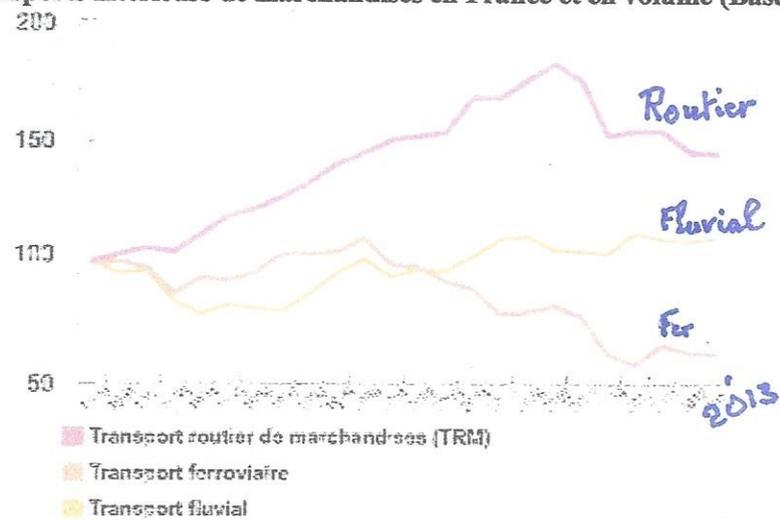
- **en voyageurs** : par 28 relations, dans les deux sens par jour ouvré, réalisées par des automotrices modernes Bombardier (bi-mode : thermique-électrique, avec passage d'un mode à l'autre **sans arrêt**) ou Alstom capables respectivement d'une vitesse maximale de 160 km/h ou 140 km/h.

En dehors des circulations rapides entre Dijon et Nevers (pouvant se poursuivre jusqu'à Vierzon ou Tours) qui présentent des taux de remplissage satisfaisants, celles à arrêts fréquents ont **très peu** de voyageurs sauf les jours de pointe.

- **en marchandises** : par 2 trains de transit Nevers-Chagny par jour et au mieux 2 trains de la zone industrielle du Creusot – Montceau vers Chagny, avec leur retour.

Ces trains sont tractés par des locomotives diesel qui offrent l'avantage de pouvoir pénétrer dans les faisceaux ferroviaires des ports et dans les embranchements industriels, ce qui n'est pas le cas, en général, des engins électriques liés à la présence de caténaires.

Evolution des transports intérieurs de marchandises en France et en volume (Base 100 en 1990)



Source : SoeS données provisoires

SOeS : Service de l'Observation et des Statistiques du Ministère de l'Environnement
de l'Energie et de la Mer.

Fret SNCF. L'activité est en chute

Fret SNCF devrait afficher une baisse d'activité de 12 à 13 % en 2016 comparé à l'année précédente. Le chiffre d'affaires devrait en effet atteindre moins de 900 millions d'euros (contre un milliard environ en 2015).

La marge opérationnelle s'est affaïssée également de 130 millions d'euros en 2016 (- 85 millions en 2015).

Ces mauvais résultats sont expliqués par la direction par les grèves de l'année dernière, notamment autour du cadre social, par les inondations ainsi que par la chute de la production céréalière et les difficultés de la sidérurgie.

M.-H. P.

La baisse d'activité en 2016 serait imputable aux grèves, aux inondations et à la chute de la production céréalière.



Dans le contexte actuel, cette électrification n'apportera pas de trafic supplémentaire significatif mais ajoutera le coût d'entretien des équipements électriques à celui de l'infrastructure.

En effet, il faut aujourd'hui reconnaître :

- que VFCEA (Voie ferrée Centre Europe - Atlantique) constitue une belle image « marketing » mais n'est **qu'une vue de l'esprit** car le trafic ferroviaire entre ces deux espaces utilise les lignes modernes à partir des frontières vers Paris et Le Havre d'une part, vers Dijon - Lyon et Fos d'autre part
- que la politique portuaire des Gouvernements français qui consiste aujourd'hui, à **juste raison**, à investir massivement et préférentiellement au Havre (pour faire face à la concurrence de Rotterdam et d'Anvers) et à Fos (pour s'opposer à Gènes et à Barcelone), pénalise les ports de la façade Atlantique, notamment Nantes – Saint Nazaire dont le trafic, actuellement en déclin depuis quelques années, aurait pu alimenter la liaison VFCEA*
- que le gabarit réduit GA des lignes ferroviaires en amont et en aval du segment Nevers-Chagny de la VFCEA interdit le transport de tous les types de containers en service (notamment les « high tube ») sur wagon de hauteur normalisée.

L'électrification Nevers-Chagny :

- ne permettrait aucune augmentation significative du trafic passagers, sauf à améliorer conjointement la vitesse maximale (actuellement 130 km/h), --ce qui peut aussi se réaliser sans électrification de la ligne--
- n'engendrerait pas de trafic Fret nouveau (sauf décision de désaturer la Région Parisienne)
- entraînerait un coût supplémentaire d'entretien (caténaires, sous-stations)
- n'offrirait que des économies marginales par utilisation, sur Nevers-Chagny, des mêmes locomotives électriques « Fret » circulant déjà sur le reste de la VFCEA.

*

* * *

En conclusion **l'intérêt de l'électrification de la ligne Nevers-Chagny n'est pas vraiment démontré :**

- **en voyageurs**, les automotrices actuelles donnent satisfaction et peuvent répondre aux augmentations de vitesse (vitesse actuelle maximale sur la ligne : 130 km/h). *Les Auteurs du projet ne prévoient aucune modification du trafic actuel (28 relations)*

- **en marchandises**, les locomotives diesel en service sont adaptées aux trafics présent **et à venir****. *Les Auteurs du projet prévoient 15 trains de fret par jour ouvré (actuellement 4 maximum). Cette prédiction relève du « wishful thinking » comme le montre le graphique joint précédemment.*

Enfin, le coût du projet, évalué entre 300 et 500 millions d'Euros est rédhibitoire face à ces trafics très limités (560 millions avec la construction d'une gare TGV/TER faisant l'objet du Cahier d'Acteur n° 2)

* Réunion d' « Avenir Transports » à l'Assemblée Nationale le 13 décembre 2016 sur « les Grands Ports Maritimes français et l'impératif de compétitivité »

** l'installation du GSM-R autorisant la conduite de ces locomotives par un seul Agent, améliorerait sensiblement le coût du transport.

CV joint

COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC (C.N.D.P.)

CAHIER d'ACTEUR N° 2

Réalisation d'une gare de correspondance TER-TGV

La gare de correspondance TER-TGV proposée, située à l'Est de la gare TGV du Creusot (voir plan joint), est imposante. Son coût n'est pas mentionné car il est inclus dans l'investissement global de 560 millions d'Euros comprenant l'électrification de la ligne classique Nevers-Chagny.

Il convient d'examiner si cette gare est en rapport avec le nombre de voyageurs en correspondance, à l'heure actuelle et dans l'avenir.

*
* *

Rappelons tout d'abord que les correspondances ferroviaires TER-TGV nécessitent une cohérence entre les circulations des trains sur la ligne Nevers-Chagny et celles des TGV sur la ligne nouvelle pour éviter des attentes trop longues aux voyageurs.

De plus, le nombre de voyageurs en correspondance ferroviaire doit être assez important pour justifier économiquement ce type de transfert particulièrement onéreux.

*
* *

Actuellement, les correspondances TER-TGV **EXISTENT** et sont assurées entre la gare de Montchanin (TER) et la gare du Creusot (TGV), et vice-versa, par un car en provenance (ou à destination) de Roanne.

Cette correspondance routière **satisfait totalement le besoin actuel** car seuls quelques voyageurs (2, voire 3 par TGV) l'utilisent sans aucune difficulté - *le car circulant à moitié plein* - pour un tarif de 1,60 Euro.

La majorité des voyageurs TGV proviennent en effet de la Communauté urbaine Montceau-Montchanin-Le Creusot, et préfèrent venir en voiture (malgré le coût du parking) ou se faire déposer en taxi.

Rien ne laisse supposer, dans l'avenir, même lointain, une augmentation notable du nombre de ces voyageurs en correspondance.

*
* *

.../...

GARE AVEC QUAIS TER À L'EST



CARS: Montchanin Gare ↔ Le Creusot TGV
Navette
 Con TGV → Roanne via Montchanin Gare (1 Euro 60)

GH L13 Juin 2015
 HORAIRES VALABLES A COMPTER DU 13 décembre 2015 au 02 juillet 2016
Le Coteau ⇄ Roanne ⇄ Le Creusot TGV

Autocar n°	59742	59744	59746	59748	59750	59752	59754	59756	59760	59770	59760
Jours de circulation (* Sauf fêtes)	Lun	Lun à Ven*	Tous les jours	Tous les jours	Ven*	Tous les jours	Ven et Dim*	Tous les jours sf samedis	Ven et Dim*	Sam	Dim*
<i>Renvois à consulter</i>											
LE COTEAU Gare SNCF	04:10	04:33	06:28	12:13	14:35	16:14	16:30	18:19	18:00	18:50	20:34
ROANNE Gare Routière	04:30	04:53	06:48	12:30	15:00	16:39	16:55	18:44	19:00	19:15	20:54
ROANNE Arsenal	04:38	05:02	06:57	12:48	15:05	16:49	17:03	18:53	19:08	19:24	21:03
POUILLY-SOUS-CHARLIEU Centre	04:48	05:14	07:09	13:00	15:05	17:01	17:01	19:05	19:05	19:36	21:15
MARCIGNY ZI	05:05	05:32	07:27	13:18	15:05	17:19	17:19	19:23	19:23	19:54	21:33
PARAY-LE-MONIAL Gare	05:25	05:52	07:50	13:41	15:05	17:42	17:42	19:45	19:45	20:16	21:53
MONTCHANIN Gare	06:07	06:34	08:35	14:26	15:05	18:27	18:27	20:30	20:30	21:01	22:35
LE CREUSOT-MONTCEAU TGV	06:12	06:39	08:40	14:31	16:35	18:32	18:30	20:35	20:35	21:06	22:40
Départ des trains en gare du Creusot : N° TGV à destination de Paris	06:40	06:52	09:08	16:20	16:24	18:47	18:47	20:47	20:47	21:18	22:52
	06:24	06:54	08:55	16:17	16:53	18:47	18:47	20:47	20:47	21:18	22:52

Le Creusot TGV ⇄ Roanne ⇄ Le Coteau

Autocar n°	59743	59745	59747	59749	59751	59753	59755	59757	59759	59761
Jours de circulation (* Sauf fêtes)	Lun	Lun à Ven*	Tous les jours	Tous les jours	Ven*	Ven et Dim*	Tous les jours	Ven et Dim*	Tous les jours sf samedis	Sam
<i>Renvois à consulter</i>										
LE CREUSOT-MONTCEAU TGV	07:21	07:24	08:27	13:25	17:25	19:24	19:25	21:26	21:26	22:47
MONTCHANIN Gare	-	07:29	09:32	15:30	17:30	19:30	19:30	21:31	21:31	22:52
PARAY LE MONIAL Gare	-	08:14	10:17	16:15	18:12	20:12	20:12	22:13	22:13	23:34
MARCIGNY ZI	-	08:34	10:37	16:35	18:32	20:32	20:32	22:33	22:33	23:54
POUILLY-SOUS-CHARLIEU Centre	-	08:51	10:54	16:52	18:49	20:49	20:49	22:50	22:50	00:11
ROANNE Arsenal	08:45	09:01	11:04	17:02	18:59	20:46	20:59	22:50	23:00	00:21
ROANNE Gare Routière	08:52	09:09	11:12	17:15	19:15	20:53	21:07	22:57	23:07	00:28
LE COTEAU Gare SNCF	09:02	09:24	11:27	17:30	19:30	21:05	21:22	23:05	23:17	00:35
Arrivée des trains en gare du Creusot : N° TGV en provenance de Paris :	06:01	06:01	06:05	06:17	06:21	06:27	06:27	06:31	06:31	06:47*
	07:11	07:11	09:11	15:11	17:11	19:11	19:11	21:16	21:16	22:39

Renvois :
 1 - Ne circule pas les 25/12/15, 01/01/2016 - Circule les 24/12 et 31/12/15
 2 - Ne circule pas les 27/03 et 15/05/16 - Circule les 28/03 et 16/05/16 - circule aussi les 1er et 8/05/16
 3 - Ne circule pas les 1er et 8/05/16
 TGV 9847* et 5137* - en provenance Aéroport CDG et Marne la Vallée Chessy

En conclusion, la gare TER-TGV proposée apparaît donc très largement **surdimensionnée** et son édification **non justifiée économiquement**.

D'autant qu'une solution de correspondance ferroviaire, à moindre coût, peut-être mise en œuvre au Sud du Quai 1 de la Gare actuelle du Creusot TGV, en utilisant la voie existante en impasse reliée directement à la Gare de Montchanin (2 km).

Cette solution innovante est décrite et illustrée dans les documents joints au présent Cahier d'Acteur. Elle a déjà obtenu un large consensus des personnes et des Autorités concernées.

Comment construire, à moindre coût, une gare d'échanges TGV/TER efficace à la gare TGV du Creusot

Au sud du quai 1 de la gare du Creusot TGV, existe une voie en impasse reliée directement à la gare de Montchanin (2 km).

Cette dernière gare offre à la clientèle de nombreuses correspondances ferroviaires dans 3 directions :

- Montceau-les-Mines (Paray-le-Monial)
- Le Creusot (Nevers)
- Chagny (Chalon sur Saône – Mâcon - Dijon)

Voir la carte au début du compte rendu : "les principales lignes de la SNCF"

Sous réserve d'un léger prolongement de la voie en impasse précitée afin d'accueillir un élément automoteur diesel à une caisse (type ALSTOM ou BOMBARDIER), de l'aménagement du quai 1, de la mise en place d'appareils de voie en amont de la gare de Montchanin pour accéder à la VFCEA, d'un éventuel quai supplémentaire à cette dernière gare et d'une signalisation appropriée, les correspondances TGV/TER peuvent être concrètement réalisées dès à présent.

La faisabilité technique de cette disposition a déjà été reconnue et son coût jugé très modeste. Toutefois, il faudra vérifier la cohérence entre les arrêts TGV et les circulations ferroviaires existantes à la gare de Montchanin. **Il conviendra de plus de s'assurer de la viabilité économique** de cette solution face à une correspondance routière ou même au « statu quo ».

Toutefois, la **solution d'avenir** consisterait, malgré la « réticence génétique » de la S.N.C.F., de recourir à un réseau de **tram/train** à partir de la voie en impasse du quai 1 de la gare TGV du Creusot vers les gares de Montchanin, du Creusot-Ville et de Montceau, les trams-trains pouvant ensuite s'insérer dans les centres-villes, *à l'exemple de la ville de Karlsruhe en Allemagne.*

En plus des travaux d'équipement cités précédemment, il serait nécessaire, dans le cas du Tram/Train, d'électrifier en 25 KV 50 Hz les liaisons entre les 3 gares précitées (électrification déjà envisagée dans le cadre de celle de Nevers à Chagny).

Plus important, la mise en place de l'ETCS (European Train Control System) ou équivalent, deviendra impérative pour garantir la sécurité de toutes les circulations.

Le matériel roulant bi-courant (25 KV 50 Hz – 750 volts continu en agglomération) existe déjà et est en service entre Mulhouse et la Vallée de la Thur.

Cette solution innovante obtient un très large consensus dans la Communauté Urbaine de 250 000 habitants du Creusot-Montceau-Montchanin.

Annexe A-2
Voie en impasse
Côté Sud du Quai 1
Gare du Creusot TGV



Fin du Quai 1 côté Sud Gare du CREUSOT TGV

Annexe B-1

Correspondance
TGV/TER
Gare du Gersot TGV

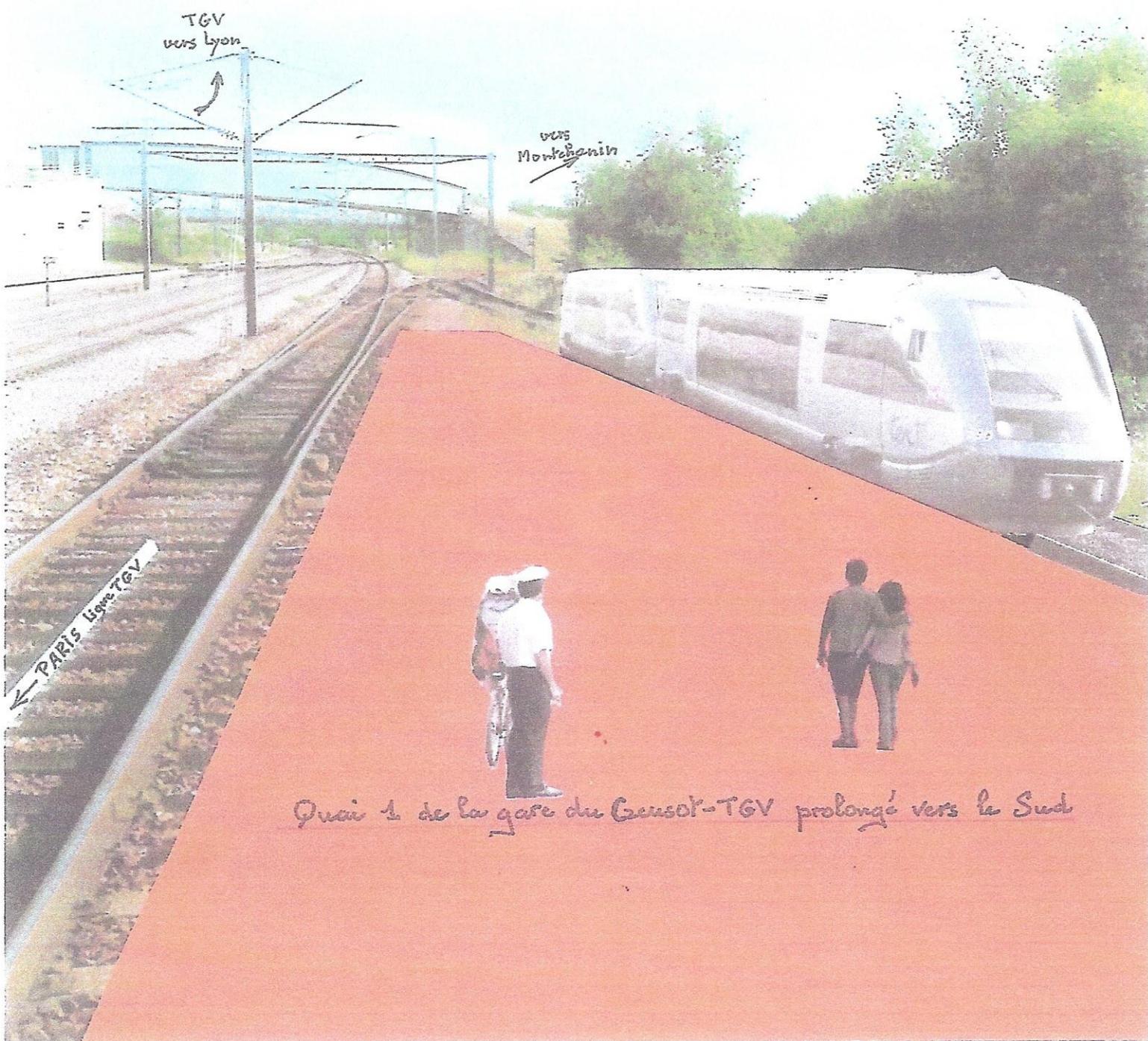


Photo-montage

Annexe C-3

Correspondance
TGV/Tram-Frais
Gare du Creusot TGV



Quai 1 de la gare du Creusot-TGV prolongé vers le Sud

Photo-montage

CV joint

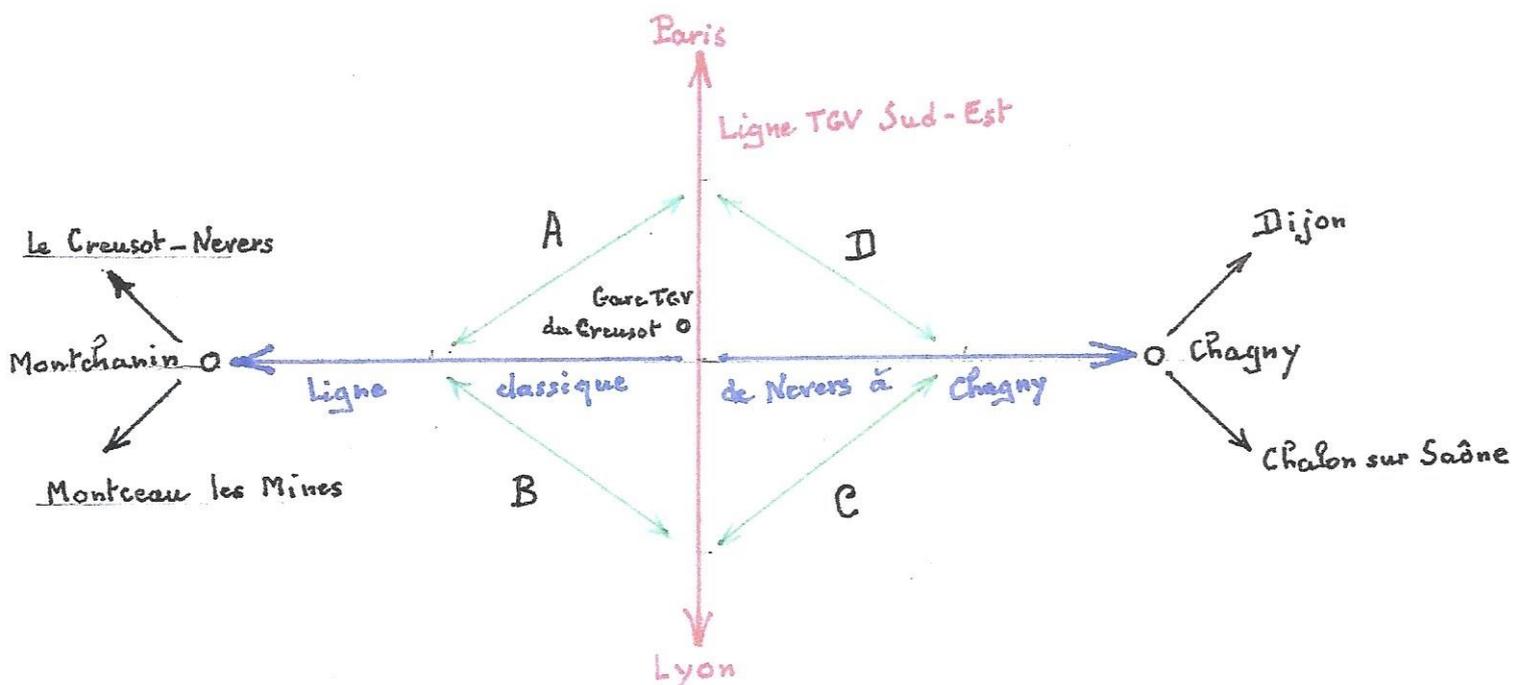
COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC (C.N.D.P.)

CAHIER d'ACTEUR N° 3

ETUDE DES RACCORDEMENTS POSSIBLES A PARTIR DE LA LIGNE CLASSIQUE NEVERS-CHAGNY VERS LA LIGNE TGV SUD-EST

La Région Bourgogne-Franche Comté a pensé utile d'examiner les possibles raccordements entre la ligne classique Nevers-Chagny (Sens Est et Ouest) à la ligne TGV Paris Sud-Est (vers le Nord et vers le Sud).

Le dessin ci-après schématise les 4 raccordements possibles nommés successivement A-B-C-D. Le présent Cahier d'Acteur examine l'intérêt de chaque raccordement sur le plan opérationnel et économique.

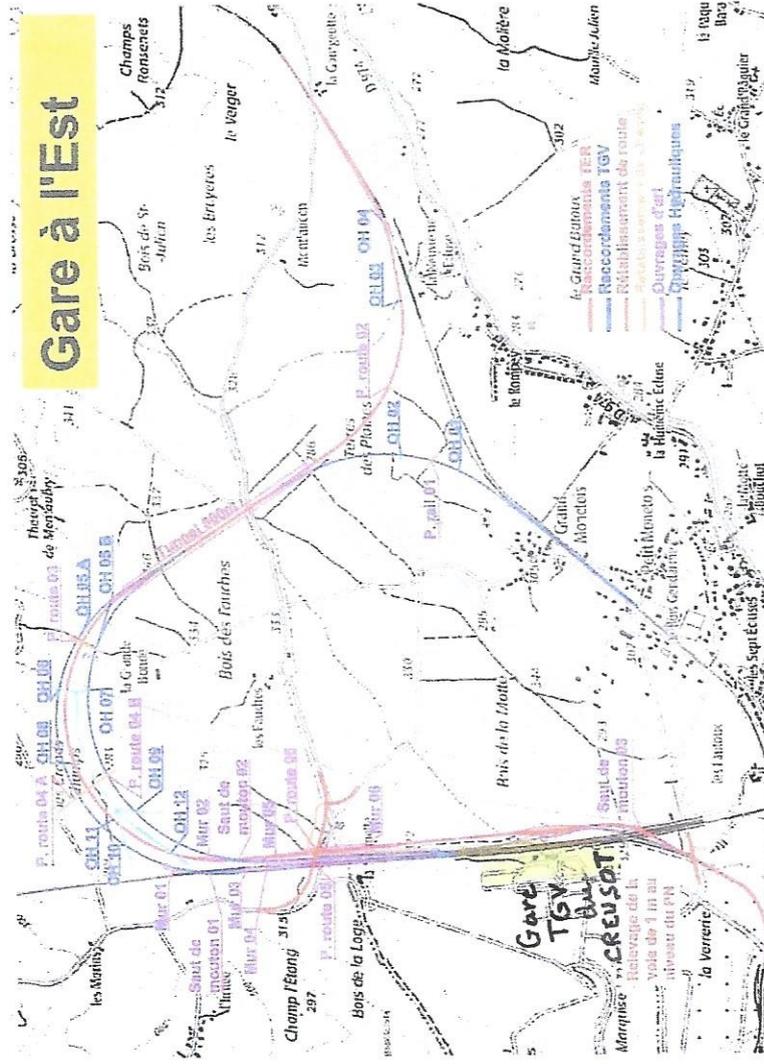


Le coût de chaque raccordement est particulièrement élevé du fait des contraintes locales (relief, forêts) et du bâti existant.

Une première étude de la Région, avec l'aide du Gestionnaire de l'Infrastructure Ferroviaire, a avancé un coût de l'ordre de 400 millions d'Euros pour la réalisation des raccordements précités.

.../...

INFRASTRUCTURE À L'EST



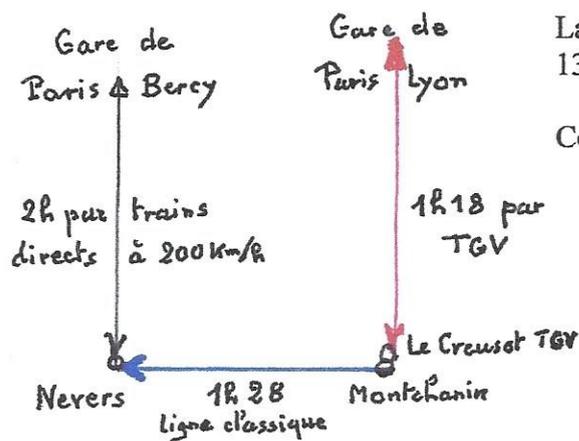
Intérêt opérationnel et économique des raccordements

Liaison A : Paris-Le Creusot TGV vers Montchanin-Nevers

Ce raccordement permet d'imaginer des rames TGV en provenance de Paris poursuivant leur parcours sur la ligne classique jusqu'à Nevers, voire au-delà.

La distance à parcourir, de Montchanin jusqu'à Nevers, est de 135 km à la vitesse réduite maximale de 130 km/h.

Cette liaison envisagée présenterait les caractéristiques suivantes :



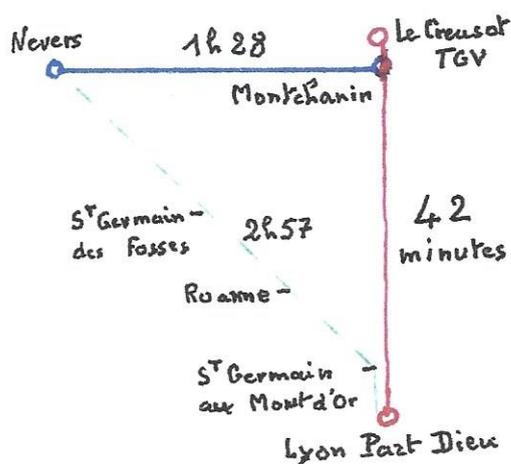
- utilisation inappropriée et coûteuse d'une rame à grande vitesse (300 km/h) sur 135 km de ligne classique limitée à 130 km/h
- absence certaine d'un taux de remplissage satisfaisant (plus de 250 sièges offerts par rame TGV)
- alternative existante plus rapide, par emprunt à Paris Bercy des trains directs à 200 km/h sur Nevers, en direction de Clermont-Ferrand (gain de 46 minutes)

Le schéma ci-dessus résume la problématique liée à ce raccordement.

Conclusion -

La liaison A ne présente aucun intérêt.

Liaison B : Nevers-Montchanin vers Lyon par la ligne TGV Sud-Est



Ce raccordement semble présenter de l'intérêt pour Nevers (voire Moulins-Bourges). En effet, la liaison, de Nevers vers le Sud via St-Germain-des-Fossés et St-Germain-au-Mont-d'Or, présente un temps de parcours particulièrement long.

Toutefois, il demande lui aussi une utilisation inappropriée et coûteuse de rames TGV, avec malheureusement un remplissage prévisible des rames incompatible à la rentabilité de leur circulation.

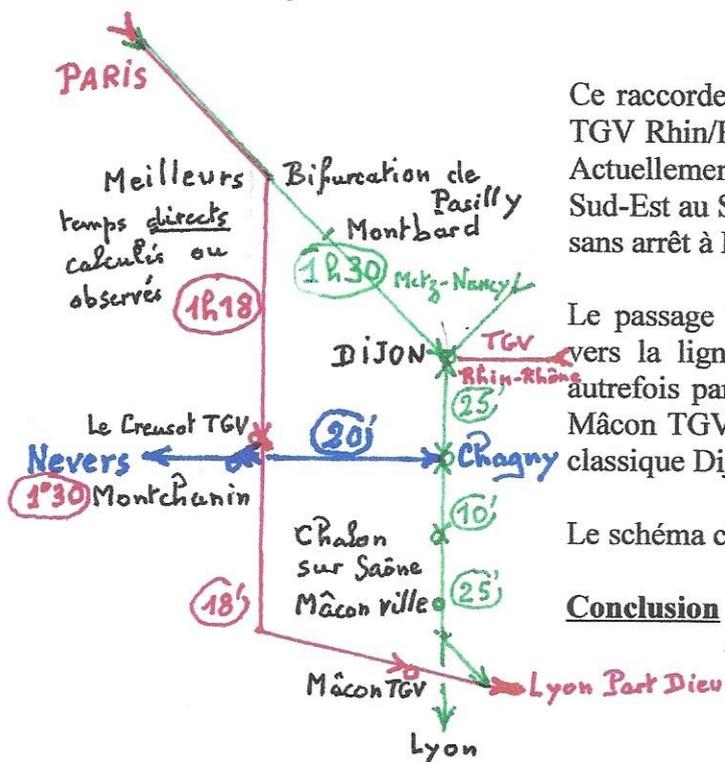
La solution résiderait donc dans l'amélioration des correspondances, entre les circulations de Nevers vers Montchanin, avec des arrêts de TGV en direction du Sud, à la gare du Creusot TGV (voir Cahier d'Auteur n° 2)

Le schéma ci-dessus concrétise l'offre par correspondance à la Gare du Creusot TGV

Conclusion -

La réalisation de la liaison B ne présente aucun intérêt, ni opérationnel, ni économique.

Liaison C : Dijon ou Chalon-sur-Saône vers le Sud de la ligne TGV Sud-Est via Chagny



Ce raccordement semble présenter de l'intérêt pour les rames du TGV Rhin/Rhône à destination du Sud (Montpellier – Marseille). Actuellement, ces rames, au nombre de 8, rejoignent la ligne TGV Sud-Est au Sud de Mâcon-Ville, après, pour certaines, un parcours sans arrêt à Dijon estimé à 1 heure environ.

Le passage via Chagny et Montchanin, avec le raccordement C vers la ligne TGV, conduirait à un temps de parcours évalué autrefois par R.F.F. à 63 minutes, soit 1 h 03, jusqu'à la gare de Mâcon TGV située à moins de 2 km du croisement avec la ligne classique Dijon-Lyon. D'autres rapports confirment ces chiffres.

Le schéma ci-contre explicite ces considérations.

Conclusion - Le raccordement C présente ainsi peu d'intérêt.

D'autant que le projet de porter la vitesse maximale entre Dijon et Chalon de 160 km/h à 200 km/h va favoriser le parcours via Mâcon Ville

Liaison D : Dijon ou Chalon-sur-Saône vers le Nord de la ligne TGV Sud-Est via Chagny

Ce raccordement présente à l'évidence un grand intérêt pour la ville de Chalon-sur-Saône. En effet, les temps de parcours comparés pour rejoindre Paris seraient les suivants :

- Paris par Dijon : 2 h 30
- Paris via Chagny et Le Creusot TGV : 1 h 50 (voir le schéma ci-dessus).

Toutefois, le taux de remplissage d'une rame TGV au départ de Chalon-sur-Saône vers Paris (sans arrêt) reste totalement incompatible avec la rentabilité de la circulation.

On peut envisager de dévier les 15 rames TGV Rhin/Rhône à destination de Paris, par Chagny, Montchanin et le raccordement D, comme le montre le schéma précité. Le temps de parcours serait de 2 h 03, soit quasiment le même que celui réalisé actuellement en passant par Montbard et le raccordement de Passigny.

Conclusion -

Le raccordement D ne présente, lui aussi, que peu d'intérêt.

*
* *
*

Compte tenu des coûts de réalisation de ces raccordements et du peu de bénéfices offerts par rapport à la situation existante, la construction de ces raccordements (environ 6 km de voie nouvelle) ne doit pas être retenue.

Par ailleurs, comme l'a remarquablement démontré M. Denis GAMARD, Chef du Service Infrastructures au Conseil Régional de Bourgogne Franche-Comté, il y aurait de très grandes difficultés à insérer les circulations Rhin/Rhône et Metz-Nancy (à basse vitesse du fait des raccordements) dans celles déjà existantes sur la ligne TGV Paris Sud-Est (perte de sillons).

Cf Compte Rendu du Colloque sur la VFCEA du lundi 22 juin 2015 au Conseil Régional

CV joint

COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC (C.N.D.P.)

CAHIER d'ACTEUR N° 4

SYNTHESE DES CAHIERS d'ACTEUR 1 - 2 - 3

Le Cahier d'Acteur N° 1 a montré que l'électrification Nevers-Chagny (sans l'antenne Montchanin-Montceau), d'un coût supérieur à ½ milliard d'euros (valeur 2012) n'aura que peu d'influence sur le trafic déjà très limité de marchandises et n'offrira aucune amélioration significative pour le trafic voyageurs, sauf à entreprendre conjointement une augmentation substantielle des vitesses maximales sur le parcours (présentement 130 km/h).

Il en résulte une rentabilité interne insignifiante et un bilan socio-économique négatif qui incitent à **reporter la réalisation de ce projet coûteux et non justifié**. C'est d'ailleurs l'avis de la « Commission Mobilité 21 » qui a classé ce projet à « horizon lointain », c'est-à-dire à engager cette électrification, après nouvelle étude, au-delà de 2050.

Le Cahier d'Acteur N° 2 examine la proposition de réaliser une gare de correspondance TGV/TER, à l'Est de la gare du Creusot TGV actuelle.

Cette gare *pharaonique* ne correspond pas à la demande présente et à venir des voyageurs qui transitent entre la gare TER de Montchanin et la gare TGV du Creusot (2 km).

En effet, les cars en provenance ou à destination de Roanne, qui s'arrêtent successivement à ces deux gares, répondent de manière satisfaisante aux besoins (de l'ordre de 2 clients par TGV !). Si, dans l'avenir, une correspondance ferroviaire devenait souhaitable, une solution particulièrement économique consisterait à utiliser la voie existante au bout Sud du Quai 1 de la Gare du Creusot TGV pour recevoir, par exemple, une automotrice Alstom ou Bombardier. Cela impliquerait toutefois un nombre conséquent de clients, ces automotrices ayant une capacité d'au moins 60 passagers.

Le Cahier d'Acteur N° 3 étudie les raccordements possibles entre la ligne classique Nevers-Chagny et la ligne TGV Paris Sud-Est sur le plan de l'intérêt opérationnel et économique. Certains sont incompatibles avec une utilisation rationnelle des rames TGV. Pour un autre raccordement, le bénéfice escompté en matière de gain sur les temps de parcours n'a pas été démontré.

Par contre, le coût de leur réalisation (de l'ordre de 400 millions d'euros) et les inconvénients majeurs en terme d'insertion à basse vitesse sur la ligne TGV (perte de sillons de circulation) sont rédhibitoires.

*
* *

.../...

Les nouvelles Régions Bourgogne/Franche Comté et Grand Est ont de nombreux projets ferroviaires. Parmi eux, la réalisation de la 2e phase Branche Est de la ligne à grande vitesse TGV Rhin/Rhône reste **prioritaire** (à l'exclusion du contournement de Genlis).

Ce projet consiste à poursuivre sur 35 km la ligne TGV existante depuis Petit Croix vers Colmar d'une part, et vers Mulhouse d'autre part. La réalisation de ce segment intéresse **toutes les rames** à grande vitesse circulant sur le TGV Rhin/Rhône.

Dès sa réalisation, il offrirait des **gains de temps significatifs**, à savoir 20 minutes sur Colmar – Strasbourg et 10 minutes sur Mulhouse-Bâle ou Fribourg en Breisgau.

Les études ont été effectuées et les terrains déjà réservés pour l'infrastructure.

Le coût estimé serait de l'ordre de 1000 millions d'Euros. La « Commission Mobilité 21 » a classé ce projet en seconde priorité, c'est-à-dire à réaliser dès 2030. Toutefois les bénéfices attendus militent pour une réalisation beaucoup plus rapide,

*
* *
*

Il serait donc opportun, pour ces 2 grandes régions, de focaliser leurs investissements sur la réalisation de ce projet dont le retour sur investissement est à l'évidence indéniable et conséquent.

