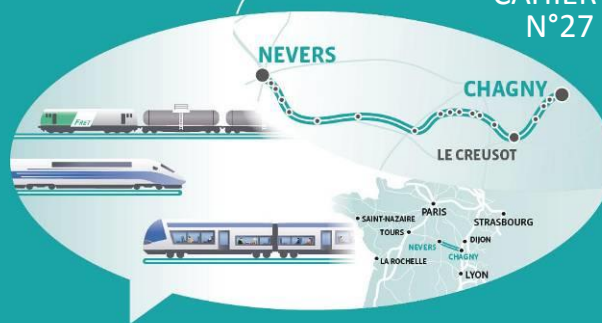


# DÉBAT PUBLIC

VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



Le Grand Chalonnais est une communauté d'agglomération qui compte 51 communes et 117 000 habitants. Situé sur l'autoroute A6, au sud de la Bourgogne, le territoire bénéficie d'une position géographique particulièrement attractive d'autant que la gare TGV Le Creusot-Montceau-Montchanin est proche et favorise les liens voyageurs avec Paris et Lyon. La Saône et les capacités de transport fluvial complètent l'offre multimodale. Premier pôle industriel entre Paris et Lyon, le Grand Chalonnais offre des capacités de développement industriel uniques sur cet axe. Son bassin d'emploi et les savoir-faires locaux permettent d'attirer des entreprises issues aussi bien du secteur industriel, que de la logistique ou de l'innovation et de l'ingénierie numérique, marque de fabrique du territoire avec un tissu de PME spécialisées dans ce domaine et la présence d'un secteur de recherche de pointe adossé à l'ENSAM Paritech.

**Contact :**

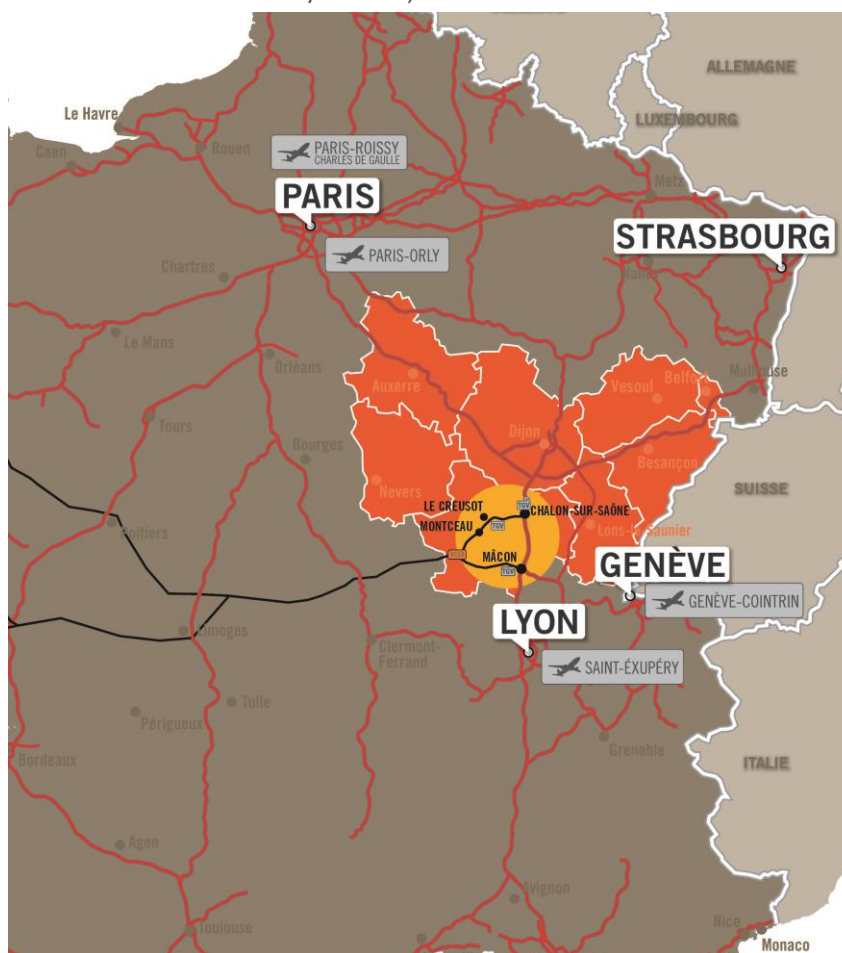
Monsieur le Président  
Le Grand Chalonnais  
23, avenue Georges POMPIDOU  
71106 Chalonnais-sur-Saône Cedex  
03 85 94 15 15

## CAHIER D'ACTEUR

### La gare de correspondance TGV-TER, une opportunité pour les territoires du sud Bourgogne.

Sébastien Martin, Président du Grand Chalonnais a rappelé lors de la réunion intermédiaire du débat public 9 février 2017, que le sujet de la VFCEA était au cœur des réflexions communes menées dans le cadre de l'Entente Intercommunale qui lie la Communauté Creusot Montceau et le Grand Chalonnais. Ces deux territoires réunis proposent en effet des accès aux axes majeurs de déplacements :

- TGV ;
- Autoroute A6 ;
- Axe fluvial Saône / Rhône ;



Le Grand Chalons bénéficie certes de son positionnement sur l'axe majeur Nord Sud que représente l'autoroute A6 mais est également le territoire majeur pourvoyeur de voyageurs utilisant la gare TGV Coriolis pour rallier Paris ou Lyon.



La gare de Chalons et son nouveau parking à destination des voyageurs

Le développement du Grand Chalons, en particulier dans les secteurs de la logistique et de l'innovation numérique est fortement générateur de besoins de déplacements tant pour les voyageurs que le fret.

Des solutions multimodales sont d'ores et déjà proposées pour des marchandises transitant ou partant de Chalons, alliant transport maritime, fluvial et ferroviaire.

Les trois projets complémentaires qui constituent le projet global VFCEA sont donc tous les trois potentiellement intéressants pour le Grand Chalons.

Néanmoins, les montants financiers en jeu rendent sans doute nécessaire une programmation dans le temps et

une priorisation des projets en fonction de leurs intérêts en termes de retombées pour les territoires concernés.

Le projet VFCEA, au travers notamment de ses fonctionnalités voyageurs, présente une formidable opportunité pour un bassin d'emploi très large dont le désenclavement et l'accessibilité seront primordiaux dans les vingt prochaines années

### Rappel des composantes du projet de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)

- la modernisation et l'électrification de la ligne existante entre Nevers et Chagny qui a pour principal intérêt de faciliter la fonctionnalité fret
- l'interconnexion de la VFCEA avec la ligne TGV Est qui a pour intérêt d'améliorer l'accès voyageur au Grand Est par les lignes TGV
- L'interconnexion avec la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris-Sud-Est avec une gare de correspondance TER-TGV à Coriolis, dont l'intérêt réside dans la création à terme d'un hub pouvant bénéficier à un territoire très vaste.

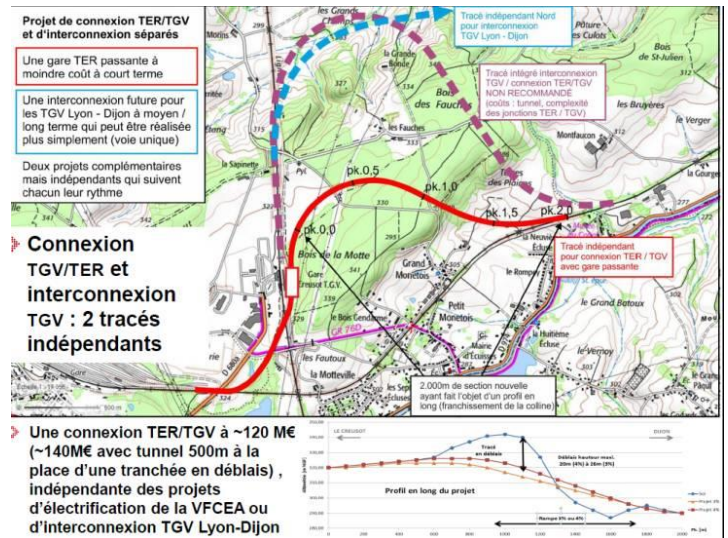
## UN NOUVEAU HUB AVEC DES IMPACTS POSITIFS SUR UN TERRITOIRE D'ECHELLE REGIONALE

Sur la base d'une étude indépendante sous maîtrise d'ouvrage de la CCM et prenant en compte l'ensemble des transports publics desservant la gare TGV (ferroviaire et autocars), des propositions précises valident la faisabilité d'un pôle d'échange multimodal en apportant quelques modifications aux propositions faites dans le dossier soumis au débat public.

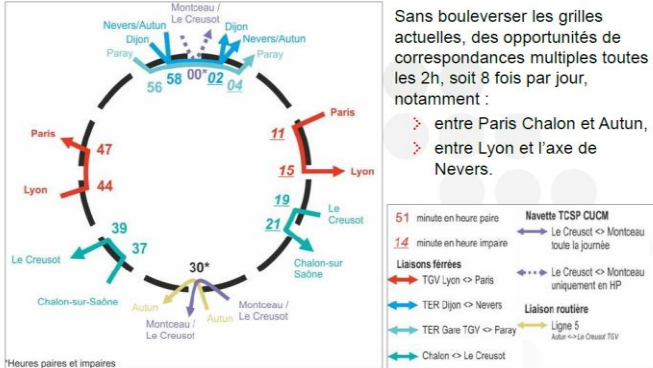


Le Grand Chalon soutient totalement la proposition développée dans la contribution faite par la CUCM qui consiste à créer deux tracés indépendants pour l'interconnexion TGV et la connexion TGV/TER, en adoptant une gare TER passante.

A l'horizon 2025-2030, l'ensemble des correspondances permettant les liaisons entre Dijon, Nevers, Chalon, Autun vers Coriolis et donc en direction de Paris et de Lyon seraient améliorées, qu'elles soient par autocars ou par TER.



➤ **Un hub de correspondances performant à l'horizon 2025**



Ce projet a pour avantage d'envisager des phasages dans le temps et ne suppose pas en particulier l'électrification de la voie TER.

Pour Chalon, l'optimisation du rabattement vers Coriolis permettrait de supprimer les liaisons par car avec des gains de temps estimés vers Paris de l'ordre de 10 mn et depuis Paris de l'ordre de 30 mn.

Ce hub permettrait de mettre en correspondance des TGV et des TER toutes les 2h et huit fois par jour, au lieu des 7 TGV actuels, en supprimant la coupure de 4h en milieu de journée.

## CONCLUSION

L'ensemble du projet VFCEA présente un intérêt global pour le Grand Chalons et pour les territoires voisins.

Cependant, bien que le développement du fret permis par l'électrification du tronçon Chagny Nevers soit réel, les délais de mise en œuvre rendent impossible ces travaux avant 2020.

Le double enjeu de consommation des crédits CPER 2014-2020 et de capacité de financement des tranches de travaux avec les crédits actuellement inscrits rend cette électrification peu pertinente dans un premier temps.

En accord avec la CCM, le Grand Chalons propose une solution pragmatique qui vise à améliorer en priorité le transport de voyageurs avant de réaliser dans un second temps les phases relatives à l'optimisation des conditions de transport de fret.

En outre, pour les territoires bourguignons, il n'apparaît pas certain que l'augmentation du fret ferroviaire aura des retombées importantes pour le développement économique, en l'absence des études nécessaires pour préciser les possibilités de gare d'arrêt desservant les territoires le long de la ligne structurante en matière de fret.

Par conséquent, le Grand Chalons demande que la première phase du projet VFCEA consiste en la réalisation d'un échange TGV – TER.

Les études réalisées localement montrent que des correspondances cadencées toutes les deux heures et systématiques 8 fois par jour, des TGV et des TER, sont possibles et généreraient des liaisons améliorées avec Paris et les grandes métropoles.

Dans un second temps, la réalisation, via la gare Le Creusot-Montceau-Montchanin TGV, de l'alternative à la branche Est du TGV Rhin-Rhône, reliant Strasbourg à Lyon conforterait encore l'attractivité du territoire Sud Bourgogne.

Parallèlement à l'engagement des travaux d'interconnexion TGV-TER grâce à la gare de correspondance passante TGV-TER à Coriolis avant 2020, les études liées au GSMR et celles relatives à l'électrification (voire une partie des travaux) pourraient être entreprises dans l'enveloppe financière actuellement identifiée.

Le Grand Chalons estime que l'interconnexion entre les lignes TGV et TER est une opportunité historique pour que les territoires du Sud Bourgogne qui conservent une dynamique économique aujourd'hui puissent jouer leurs rôles moteurs dans le maintien des populations et des activités économiques de la région toute entière.