

voie ferrée centre europe atlantique

AMÉLIORATION DE L'OFFRE VOYAGEURS ET FRET

PRÉSENTATION DU PROJET

RÉUNION PUBLIQUE DE LANCEMENT DU DÉBAT PUBLIC
LE CREUSOT - LE 15 DÉCEMBRE 2016



SOMMAIRE

01. LE PÉRIMÈTRE DE L'OPÉRATION

- + LA CONSISTANCE DU PROJET
- + LA SITUATION DU PROJET

02. LA GOUVERNANCE DU PROJET

03. LES ENJEUX ET LES AMÉNAGEMENTS

- + LES FONCTIONNALITÉS DU PROJET
- + LES OBJECTIFS
- + LES AMÉNAGEMENTS TECHNIQUES
- + LE DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL

04. LES ÉLÉMENTS DE COÛT ET L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

05. LE CALENDRIER

ANNEXE

01. LE PÉRIMÈTRE DE L'OPÉRATION

- + LA CONSISTANCE DU PROJET
- + LA SITUATION DU PROJET

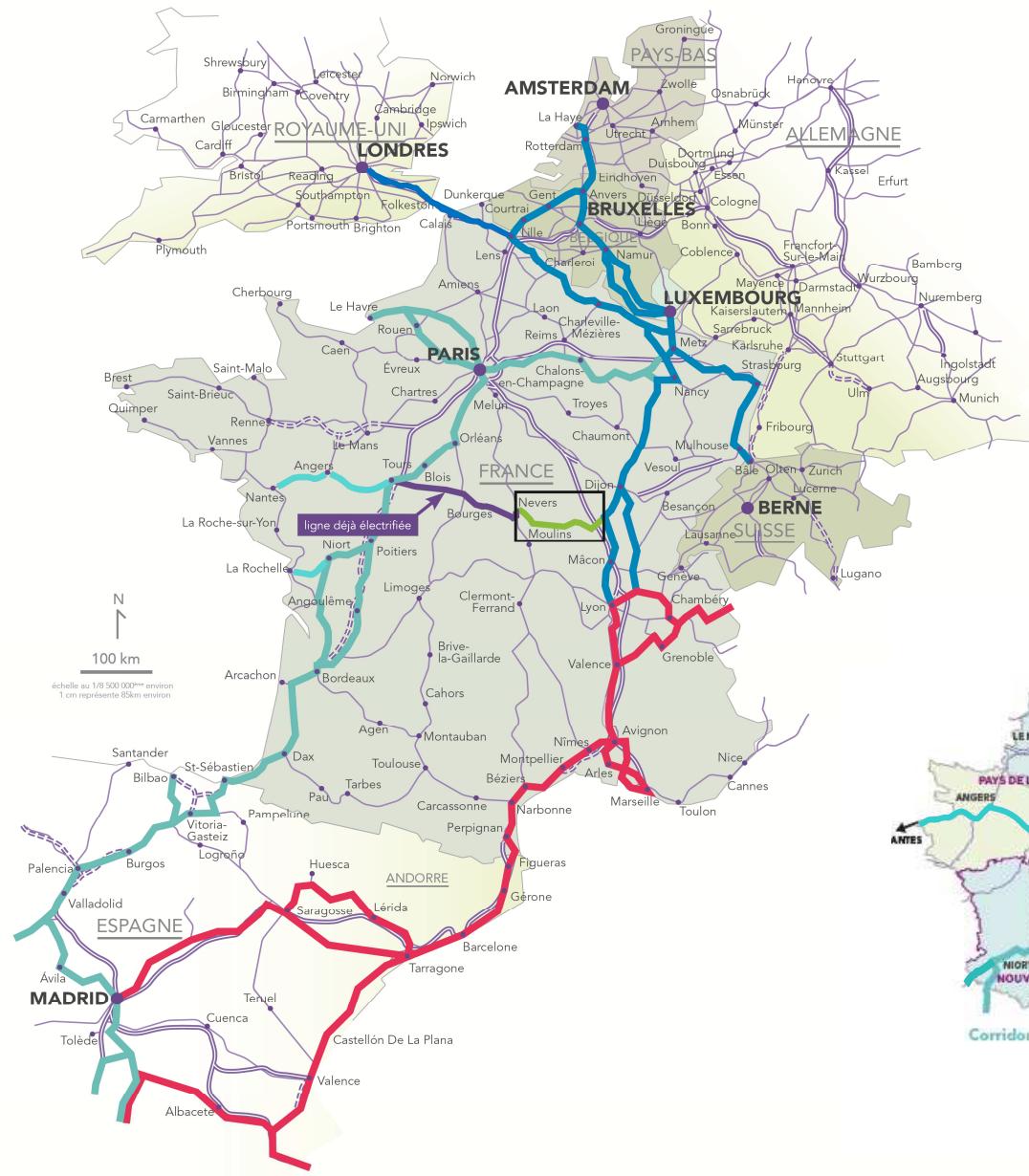
LA CONSISTANCE DU PROJET

Le projet de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) prévoit :

- **La modernisation et l'électrification des 160 km de la ligne existante entre Nevers (Nièvre) et Chagny (Saône-et-Loire)**
- **La création 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**
- **La création d'une halte d'interconnexion TGV/TER en gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV**



LA SITUATION NATIONALE



LÉGENDE

RÉSEAU FERRÉ

- Ligne à grande vitesse en service
- Ligne à grande vitesse en construction
- Ligne principale
- Ligne Tours-Nevers

CORRIDORS EUROPÉENS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

- Corridor n°4 Atlantique
- Corridor n°2 Mer du Nord-Méditerranée
- Corridor n°6 Méditerranée

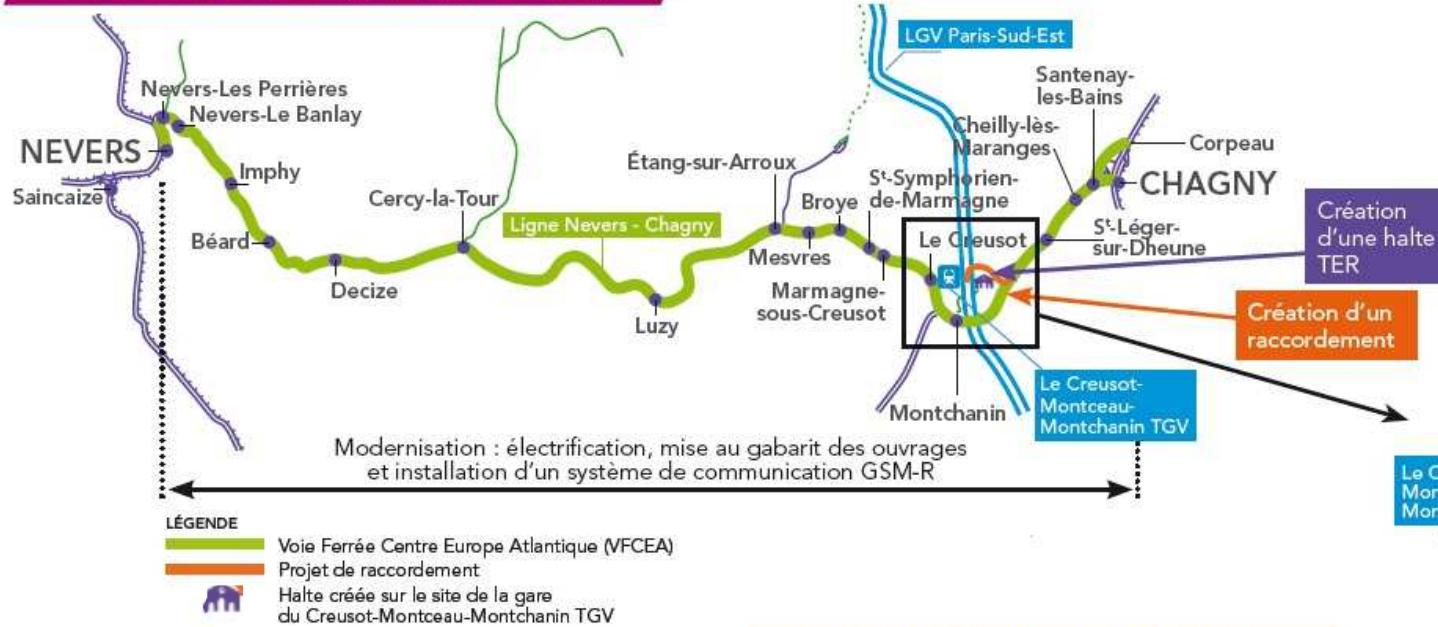
PROJET

- Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)

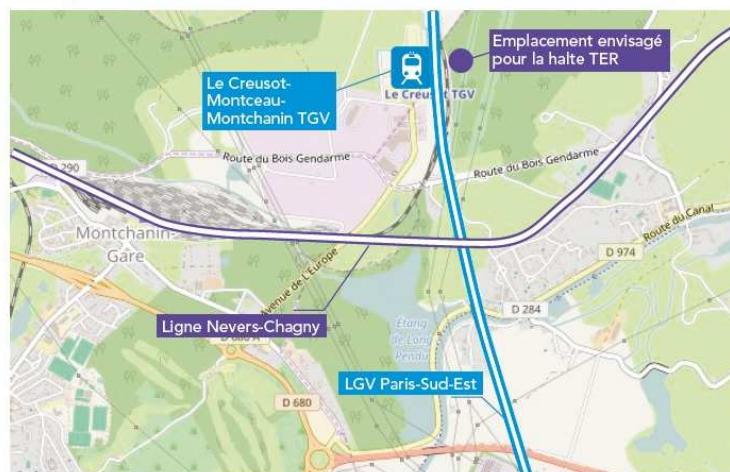


LA SITUATION RÉGIONALE

LE PROJET ET LES AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS



LA SITUATION ENVISAGÉE POUR LA HALTE TER



02.

LA GOUVERNANCE DU PROJET

LA GOUVERNANCE

- Des études préliminaires réalisées en 2013-2014 ont estimé le coût du projet global à 560 M€
- Un projet inscrit au Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2015-2020 avec une 1^{ère} enveloppe budgétaire de 247,2 M€
- Une conduite partenariale
 - L'Etat
 - La Région Bourgogne Franche-Comté
 - SNCF Réseau → Maître d'ouvrage du projet
 - D'autres collectivités : les Conseils départementaux de la Nièvre et de la Saône-et-Loire, la Communauté Urbaine du Creusot-Montceau, Nevers agglomération et les Régions voisines
- Un comité de pilotage présidé par la préfète de région

03.

LES ENJEUX ET LES AMÉNAGEMENTS

- + LES FONCTIONNALITÉS DU PROJET
- + LES OBJECTIFS
- + LES AMÉNAGEMENTS TECHNIQUES
- + LE DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL

03.

LES ENJEUX ET LES AMÉNAGEMENTS

LES FONCTIONNALITÉS DU PROJET

LES FONCTIONNALITÉS DU PROJET

FONCTIONNALITÉS	DÉPLACEMENTS RÉGIONAUX ET INTERRÉGIONAUX DE VOYAGEURS (TER)		LIAISONS VOYAGEURS LONGUE DISTANCE		TRANSPORT DE MARCHANDISES	
ENJEUX	Permettre au territoire de se raccorder au réseau à grande vitesse grâce à des correspondances TER-TGV en gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV.	Proposer aux voyageurs davantage de relations ferroviaires de bout en bout entre Tours et Dijon et des trajets plus confortables.	Faire évoluer la desserte des gares de l'axe Rhin-Rhône en passant par la LGV Paris-Sud-Est à partir de la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV.	Proposer des liaisons supplémentaires Nantes-Tours-Lyon en empruntant la VFCEA et la LGV Paris-Sud-Est à partir de la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV*.	Proposer aux transporteurs une transversale électrifiée reliant les grands axes de transport de marchandises Nord-Sud et offrir ainsi une alternative au passage actuel par l'Île-de-France.	Répondre à des besoins de transport de marchandises entre la façade atlantique et les axes Saône-Rhône et Rhin.
AMÉNAGEMENTS TECHNIQUES PERMETTANT DE RÉPONDRE AUX ENJEUX			Électrification de la ligne Nevers-Chagny			
			Adaptation des ouvrages (mise au gabarit) de la ligne Nevers-Chagny			
			Installation d'un système de communication de type GSM-R			
	Création d'un raccordement de la ligne Nevers-Chagny à la LGV Paris-Sud-Est		Création d'un raccordement de la ligne Nevers-Chagny à la LGV Paris-Sud-Est			
	Création d'une halte d'interconnexion TER-TGV en impasse en gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV	Création d'une halte d'interconnexion TER-TGV de passage en gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV		Création d'un «raccordement de Nantes»*		

03.

LES ENJEUX ET LES AMÉNAGEMENTS

LES OBJECTIFS

LES DÉPLACEMENTS RÉGIONAUX ET INTERRÉGIONAUX DE VOYAGEURS (TER)

- Proposer aux voyageurs des relations ferroviaires de bout en bout entre Tours et Dijon et des trajets plus confortables en TER électrique
- Permettre au territoire régional de se raccorder au réseau à grande vitesse grâce à des correspondances TGV-TER en gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV

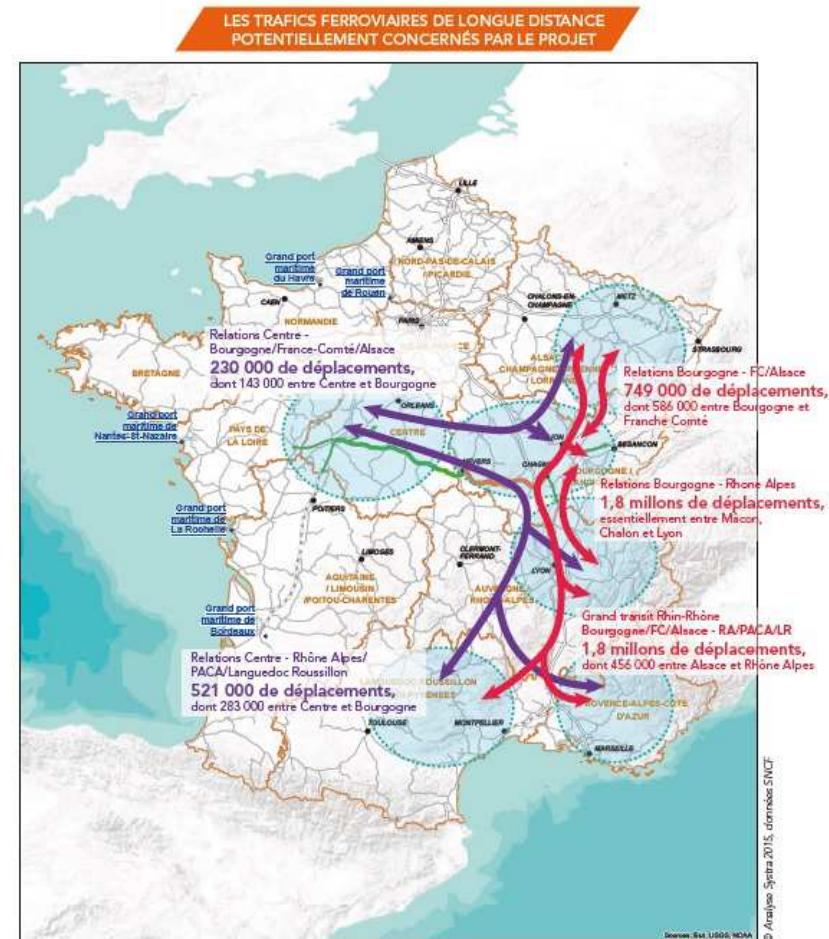


LES LIAISONS VOYAGEURS DE GRANDE DISTANCE

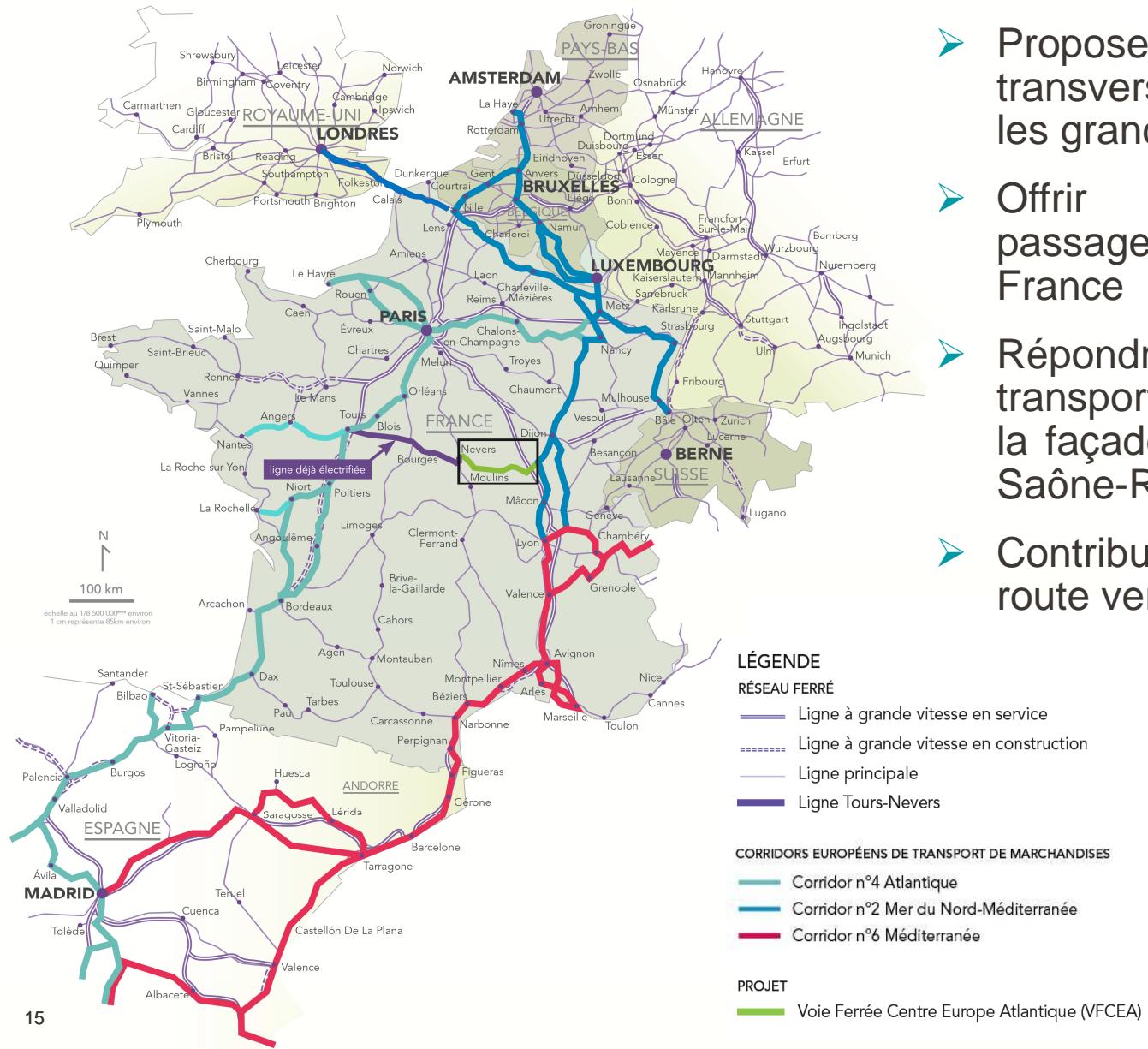
- Dans cette fonctionnalité, le projet a pour objectif de faire évoluer la desserte des gares de l'axe Rhin-Rhône réalisée par les TGV reliant Strasbourg à Lyon

Certains de ces TGV pourraient emprunter le nouvel itinéraire électrifié proposé par le projet et s'insérer sur la LGV Paris-Sud-Est par un raccordement

- Ce raccordement pourrait également permettre des évolutions du trajet Nantes-Tours-Lyon



LE TRANSPORT DE MARCHANDES



- Proposer aux transporteurs une transversale électrifiée, reliant les grands corridors Nord-Sud
- Offrir une alternative au passage actuel 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

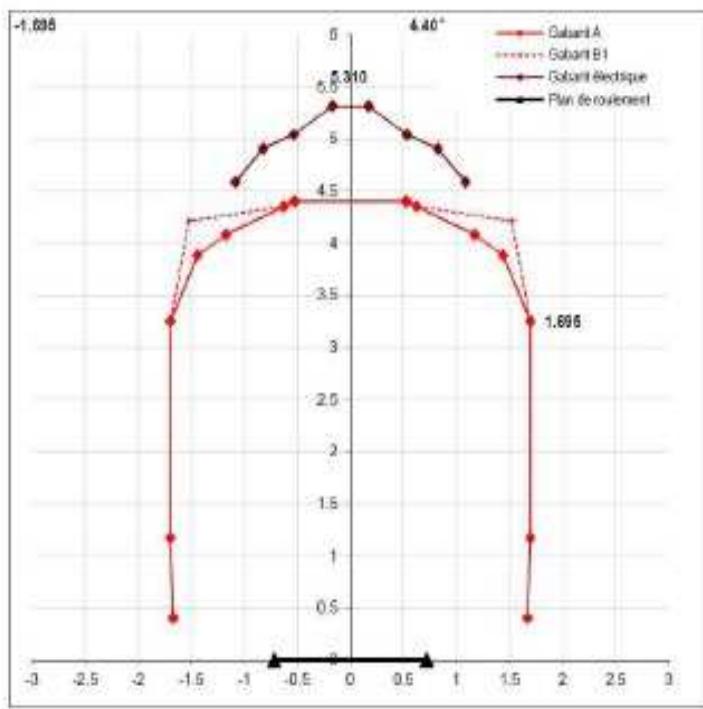
03.

LES ENJEUX ET LES AMÉNAGEMENTS

LES AMÉNAGEMENTS TECHNIQUES

LA LIGNE EXISTANTE ENTRE NEVERS ET CHAGNY

- Electrification en 25 000 Volts :
 - Installations des équipements de traction électrique
 - Création de 2 sous-stations électriques



- Mise au gabarit des ouvrages :
 - Pour le passage des containers de grand volume
 - Pour l'électrification

LA LIGNE EXISTANTE ENTRE NEVERS ET CHAGNY

- Installation d'un système de communication moderne appelé GSM-R
 - Dédié aux seules circulations ferroviaires
 - Système commun à 18 pays européens
 - Mise en œuvre systématique lors de travaux de modernisation d'axes structurants du réseau ferré



- Traitement des passages à niveau :
 - Etude de sécurité
 - Suppression
 - Ou aménagement
 - Concertation locale

LE RACCORDEMENT ET LA HALTE D'INTERCONNEXION

➤ 2 solutions pour le raccordement :

- **Raccordement court** d'environ 5 km. Son tracé franchit un relief 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 Montaubry à Essertenne

➤ 2 solutions pour la halte d'interconnexion TER / TGV

SCHÉMA DE PRINCIPE DE LA HALTE DE PASSAGE

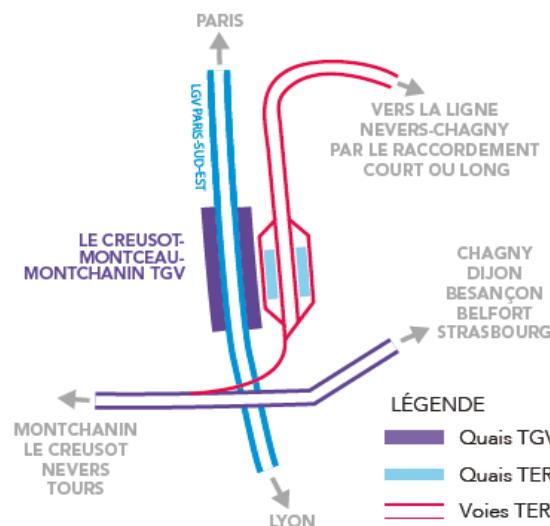
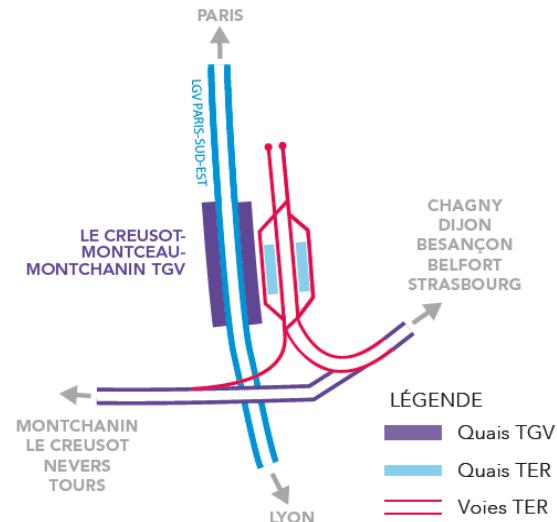
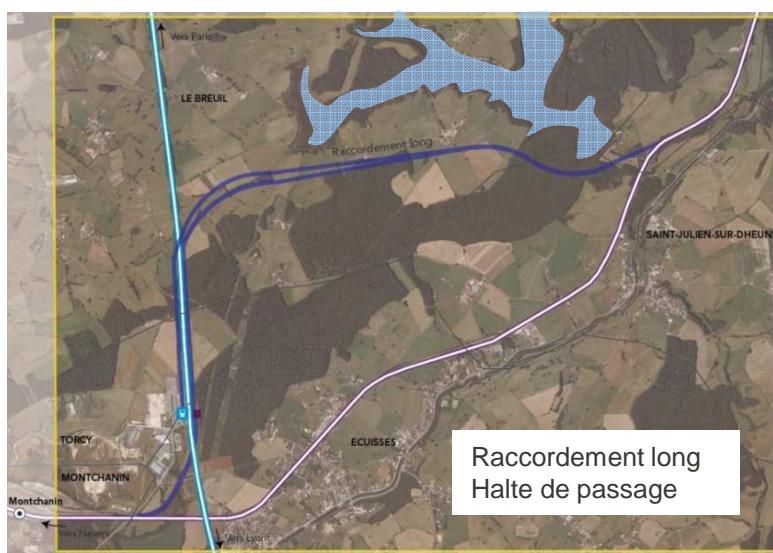
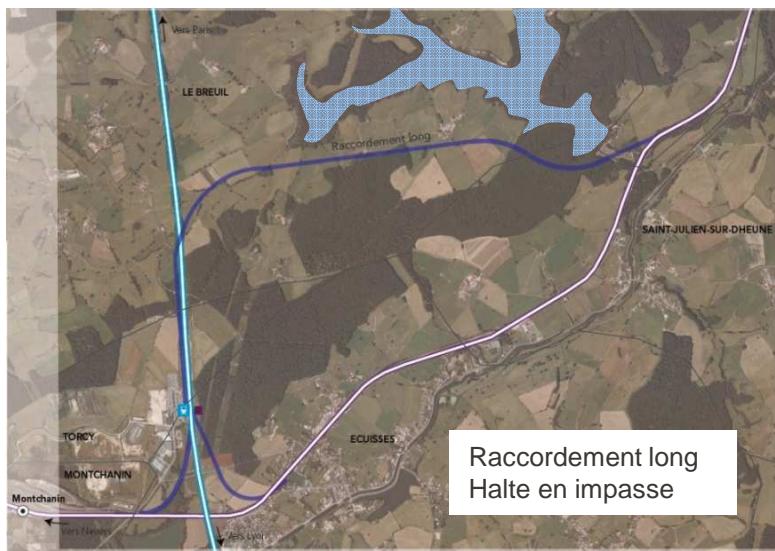
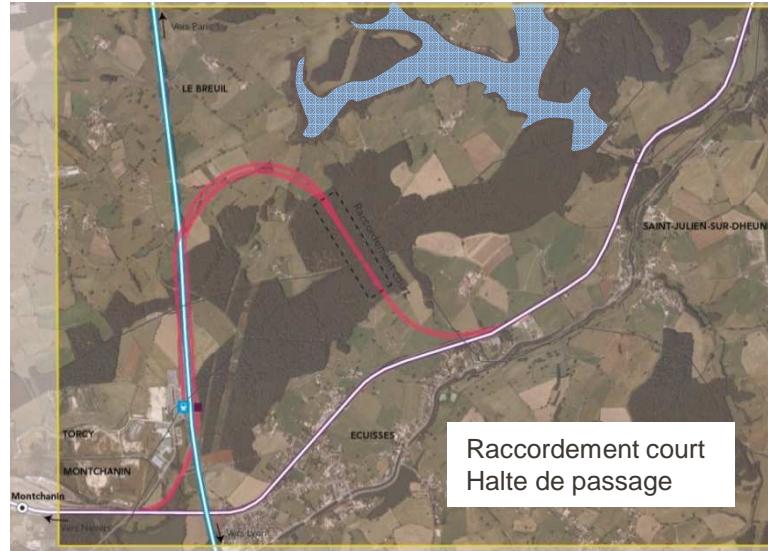
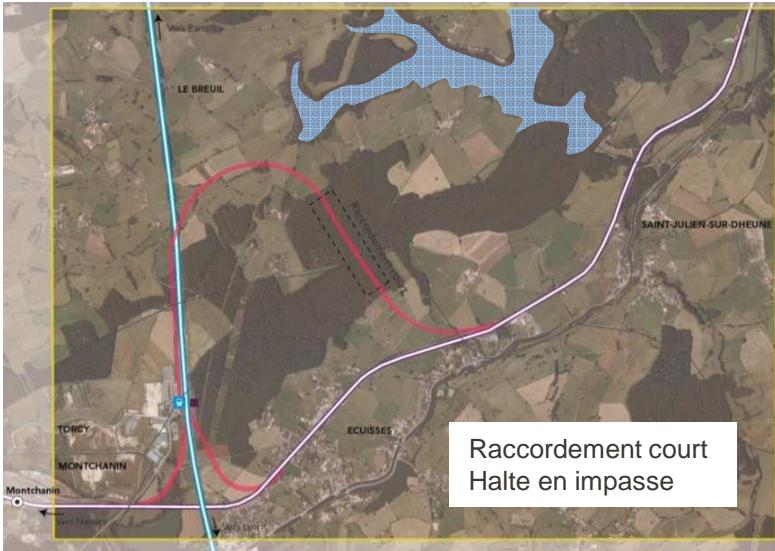


SCHÉMA DE PRINCIPE DE LA HALTE EN IMPASSE



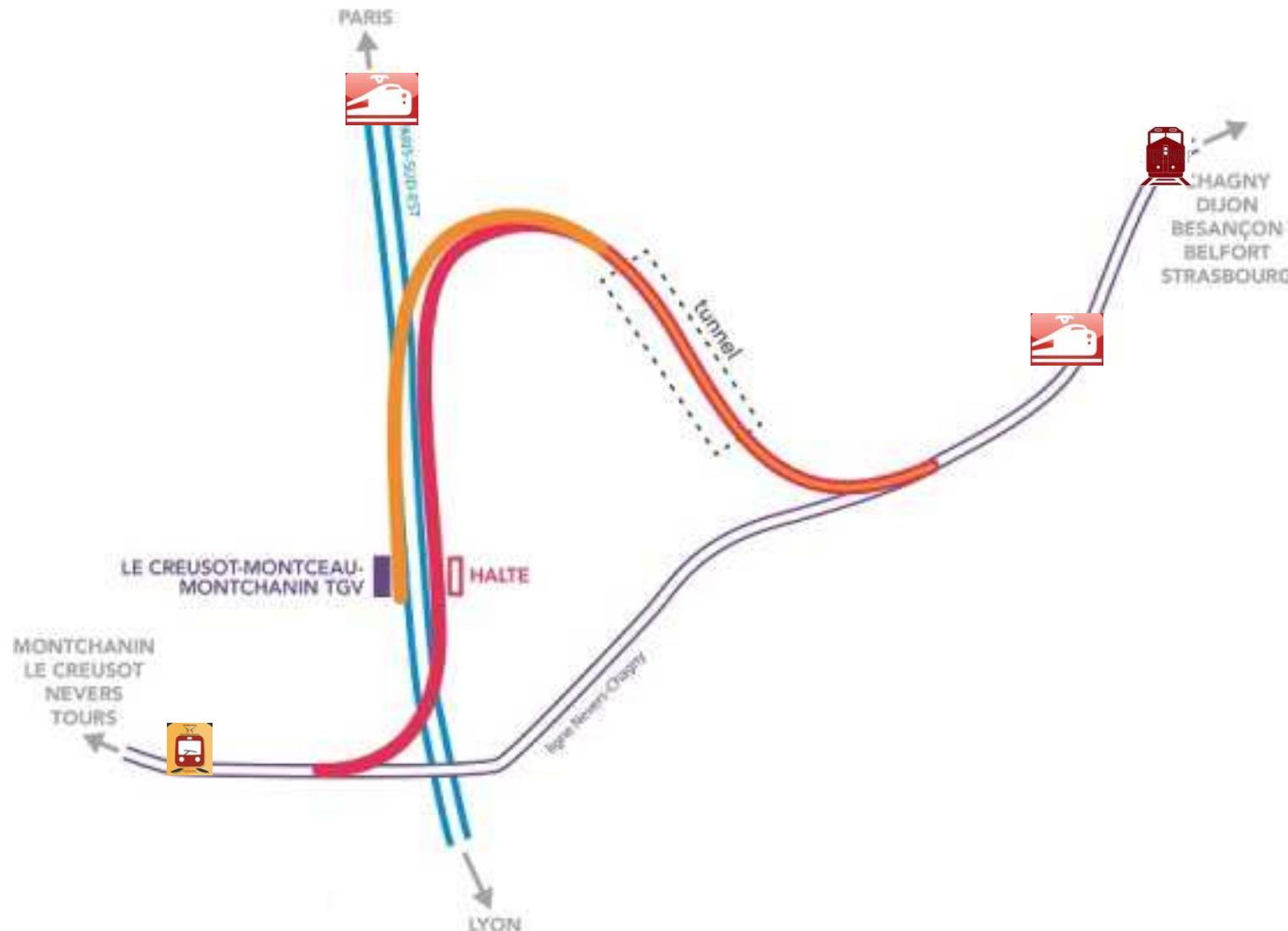
LE RACCORDEMENT ET LA HALTE D'INTERCONNEXION

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



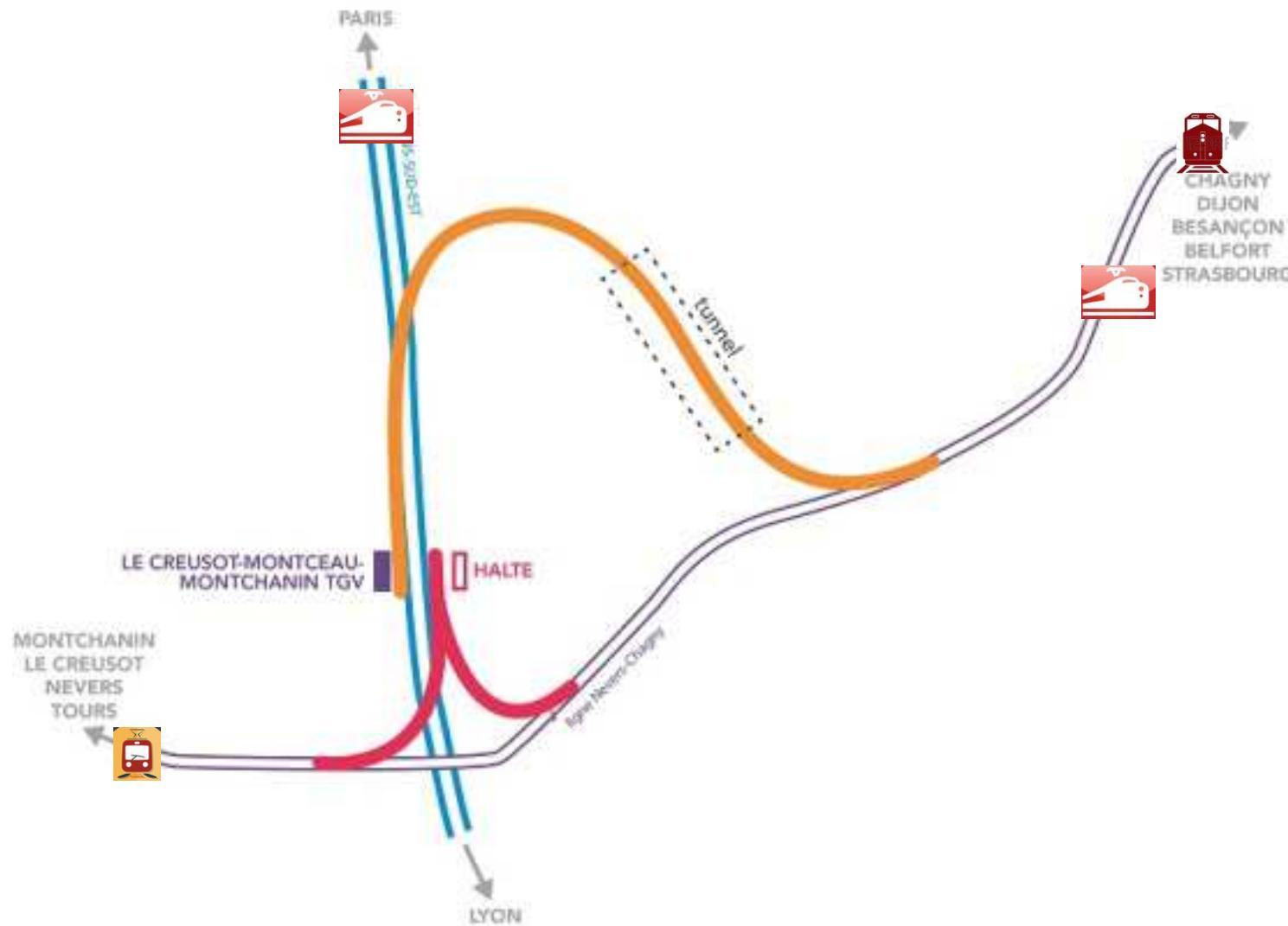
LE RACCORDEMENT ET LA HALTE TER

- Le principe de fonctionnement avec une **halte de passage**



LE RACCORDEMENT ET LA HALTE TER

- ## ➤ Le principe de fonctionnement avec une **halte en impasse**



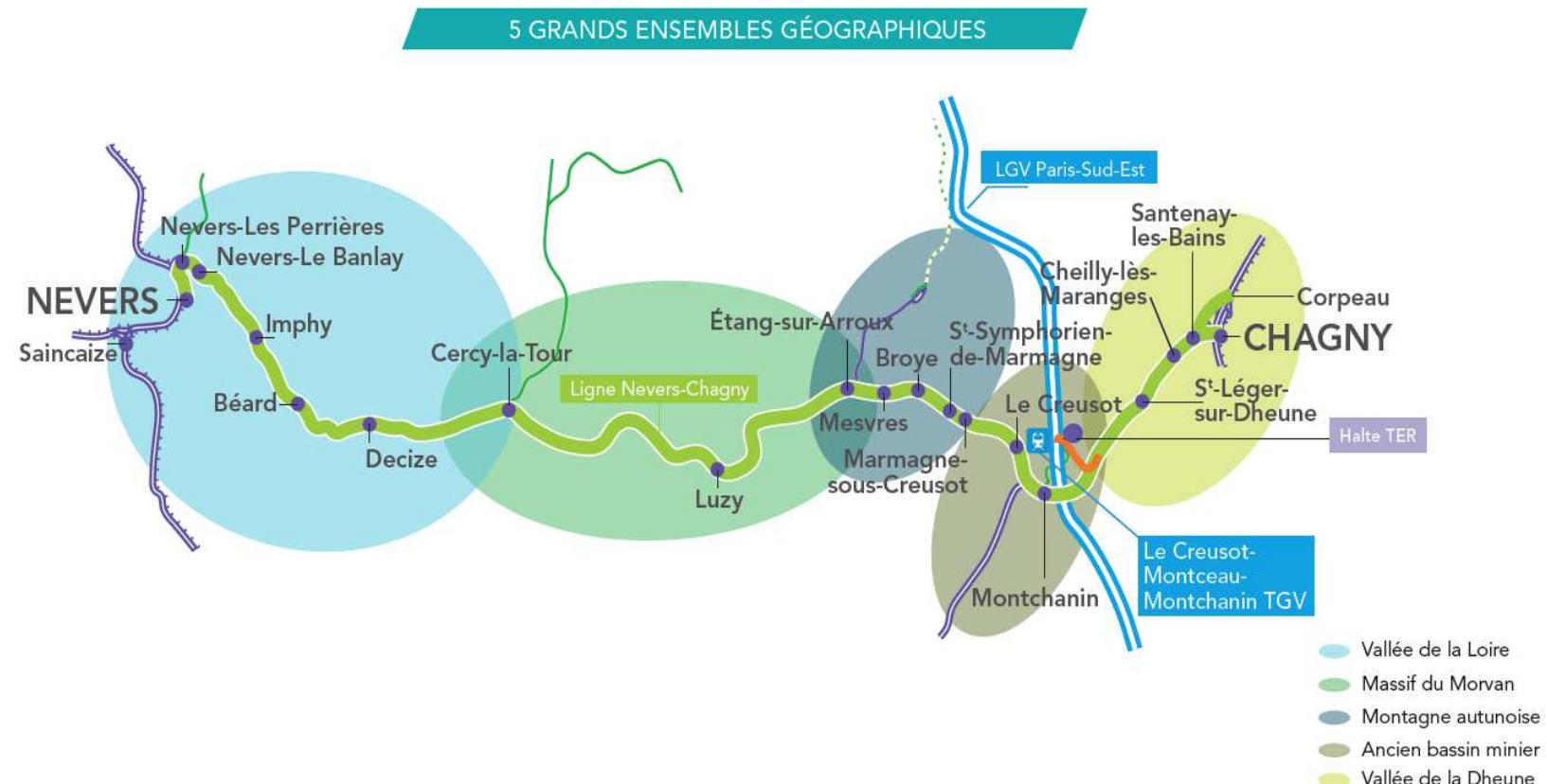
03.

LES ENJEUX ET LES AMÉNAGEMENTS

LE DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL

LA LIGNE EXISTANTE ENTRE NEVERS ET CHAGNY

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



LA LIGNE EXISTANTE ENTRE NEVERS ET CHAGNY

ENVIRONNEMENT HUMAIN

Les enjeux portent essentiellement sur :

- L'emprunt d'espaces et de foncier lié aux ouvrages neufs et aux modifications
- La protection des riverains au regard du bruit des circulations supplémentaires
- L'intégration paysagère des nouveaux aménagements



ENVIRONNEMENT NATUREL ET PHYSIQUE

Les enjeux portent essentiellement sur :

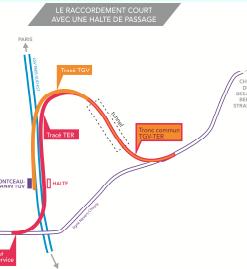
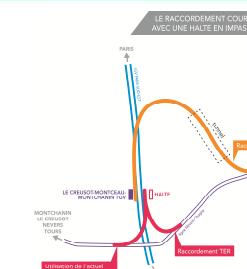
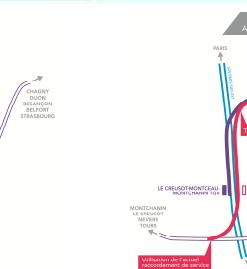
- La préservation de la ressource en eau et des zones humides,
- La préservation des espaces forestiers et agricoles
- La protection de la biodiversité et de ses fonctionnalités



LE RACCORDEMENT

Comparaison des sensibilités environnementales des 4 variantes de raccordement

Critères pris en compte : emprises foncières, proximité des habitations, eaux superficielles, secteurs boisés, équilibres des terres (déblais / remblais) et paysages

ANALYSE COMPARATIVE ENVIRONNEMENTALE DES VARIANTES DE RACCORDEMENT ET HALTE TER				
	RACCORDEMENT COURT ET HALTE TER DE PASSAGE	RACCORDEMENT COURT ET HALTE TER EN IMPASSE	RACCORDEMENT LONG ET HALTE TER DE PASSAGE	RACCORDEMENT LONG ET HALTE TER EN IMPASSE
NIVEAU GLOBAL DE SENSIBILITÉ ENVIRONNEMENTALE DE LA VARIANTE	NIVEAU 1	NIVEAU 2	NIVEAU 3	NIVEAU 2
	 <p>LE RACCORDEMENT COURT AVEC UNE HALTE DE PASSAGE</p> <p>PARIS →</p> <p>LE CREUSOT-MONTEAU MONTCEAU-LES-MINES TOULON</p> <p>MONTCHAIN LE MUSSET NEVRES TOULON</p> <p>Chalon Dijon Besançon Belfort Strasbourg</p> <p>TOULON</p> <p>Tracé TER</p> <p>Halte TER</p> <p>Raccordement TER</p> <p>Unification de l'acheminement de service</p> <p>Le résultat de l'acheminement de service</p>	 <p>LE RACCORDEMENT COURT AVEC UNE HALTE EN IMPASSE</p> <p>PARIS →</p> <p>LE CREUSOT-MONTEAU MONTCEAU-LES-MINES TOULON</p> <p>MONTCHAIN LE MUSSET NEVRES TOULON</p> <p>Chalon Dijon Besançon Belfort Strasbourg</p> <p>TOULON</p> <p>Tracé TER</p> <p>Raccordement TER</p> <p>Unification de l'acheminement de service</p> <p>Le résultat de l'acheminement de service</p>	 <p>LE RACCORDEMENT LONG AVEC UNE HALTE DE PASSAGE</p> <p>PARIS →</p> <p>LE CREUSOT-MONTEAU MONTCEAU-LES-MINES TOULON</p> <p>MONTCHAIN LE MUSSET NEVRES TOULON</p> <p>Chalon Dijon Besançon Belfort Strasbourg</p> <p>TOULON</p> <p>Tracé TER</p> <p>Halte TER</p> <p>Raccordement TER</p> <p>Unification de l'acheminement de service</p> <p>Le résultat de l'acheminement de service</p>	 <p>LE RACCORDEMENT LONG AVEC UNE HALTE EN IMPASSE</p> <p>PARIS →</p> <p>LE CREUSOT-MONTEAU MONTCEAU-LES-MINES TOULON</p> <p>MONTCHAIN LE MUSSET NEVRES TOULON</p> <p>Chalon Dijon Besançon Belfort Strasbourg</p> <p>TOULON</p> <p>Tracé TER</p> <p>Halte TER</p> <p>Unification de l'acheminement de service</p> <p>Le résultat de l'acheminement de service</p>

NIVEAUX DE SENSIBILITÉ

- Niveau 1 : sensibilité la plus faible parmi les variantes envisagées
- Niveau 2 : sensibilité moyenne
- Niveau 3 : sensibilité la plus forte parmi les variantes envisagées

Les niveaux d'enjeux sont définis par comparaison des variantes les unes avec les autres

04.

LES ÉLÉMENTS DE COÛT ET L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

LES ÉLÉMENTS DE COÛT (CONDITIONS ÉCONOMIQUES DE 2012)

Les différents aménagements	Montants estimés
A - Modernisation de la ligne existante Nevers-Chagny Dont ; électrification 203 M€ mise au gabarit des ouvrages 28 M€	250 M€
B - Installation du système de communication GSM-R	13 M€
C - Création d'un raccordement et d'une halte TER	Entre 231 M€ et 332 M€
Halte TER en impasse seule	79 M€

Estimation globale du projet (A+B+C)	560 M€
---------------------------------------------	---------------

Budget VFCEA inscrit au CPER 2015-2020	247,2 M€
-----------------------------------------------	-----------------

L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

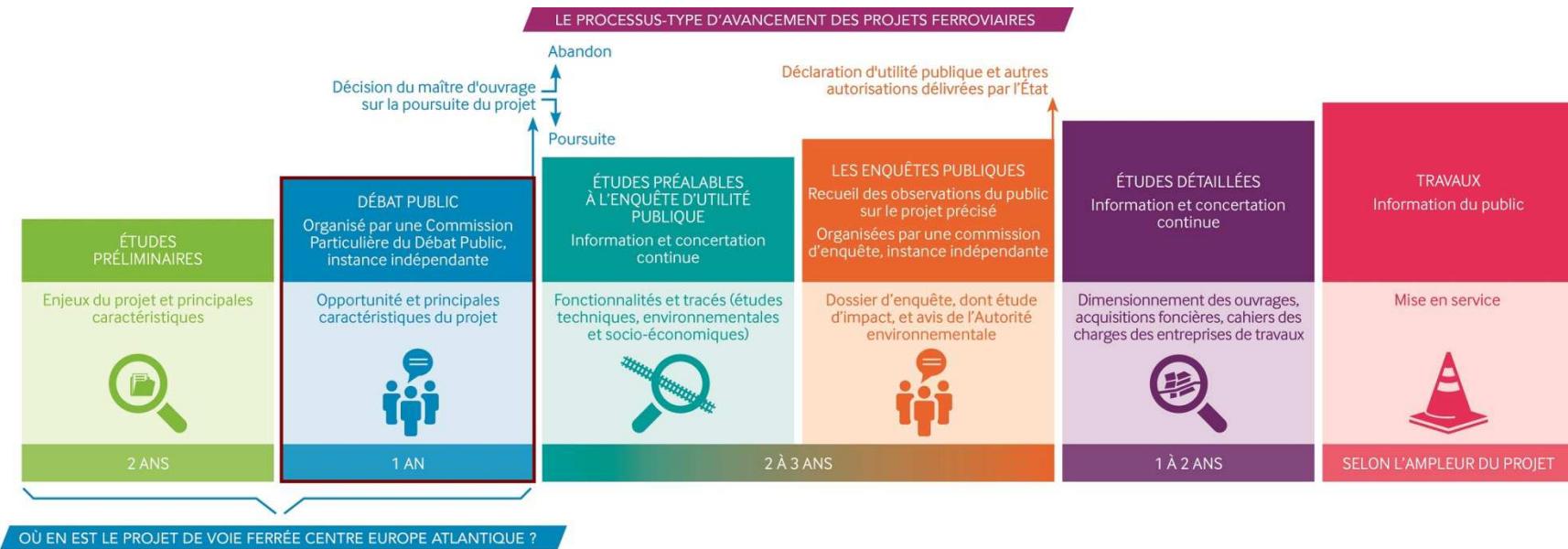
- Consiste à mesurer l'intérêt d'un projet pour la collectivité - Analyse multicritères
- Etablie de façon normative en application d'un référentiel d'Etat (Instruction cadre Royal)
- Les indicateurs socio-économiques sont calculés suivant une méthodologie précise en s'appuyant sur des outils spécifiques liés à l'économie des transports, tels que les modèles de déplacements
- L'évaluation est basée sur des hypothèses d'évolution des trafics voyageurs et fret
- Consiste à quantifier et à monétariser les avantages cumulés du projet de diverses natures en prenant en compte l'ensemble des coûts

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
<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
Projet global	560 M€	Voyageurs et fret	Négative

05.

LE CALENDRIER

LES DIFFERENTES 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

ANNEXE

LES ESTIMATIONS DES SOLUTIONS DE RACCORDEMENT ET DE HALTE D'INTERCONNEXION

Création d'un raccordement et d'une halte TER	Montants estimés (CE 2012)
Raccordement court et halte de passage	279 M€
Raccordement court et halte en impasse	253 M€
Raccordement long et halte de passage	332 M€
Raccordement long et halte en impasse	231 M€
Halte TER en impasse seule	79 M€