
Projet de connexion TER/TGV à Coriolis, gare TGV du Creusot- Montchanin-Montceau

Synthèse explicative du projet

➤ Le projet « VFCEA » : 3 projets complémentaires et indépendants

- Le projet « VFCEA » lancé au débat public comprend 3 projets complémentaires :
 - électrification de la VFCEA (enjeu de création d'un grand contournement Sud de la Région parisienne à dominante fret) ;
 - interconnexion TGV Lyon – Dijon (enjeu à dominante nationale, projet fonctionnellement lié à la réalisation de la branche Est de la Phase 2 du TGV Rhin-Rhône) ;
 - connexion TER / TGV à Coriolis : création d'un hub de correspondance

Les études menées par le bureaux TTK ont montré que chacun des projets peut et doit être considéré, évalué et mis en place indépendamment des autres. La synthèse ci-présente ne concerne que le projet de connexion TER / TGV à Coriolis, qui vise à créer un **hub** de correspondance multimodal (TGV / TER / autocar / bus / P+R) au sein de la Région Bourgogne.

Le projet « VFCEA » : 3 projets complémentaires et indépendants

Le projet d'électrification de la VFCEA (enjeu de création d'un grand contournement Sud de la Région parisienne à dominante fret)



LÉGENDE

RÉSEAU FERRÉ

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

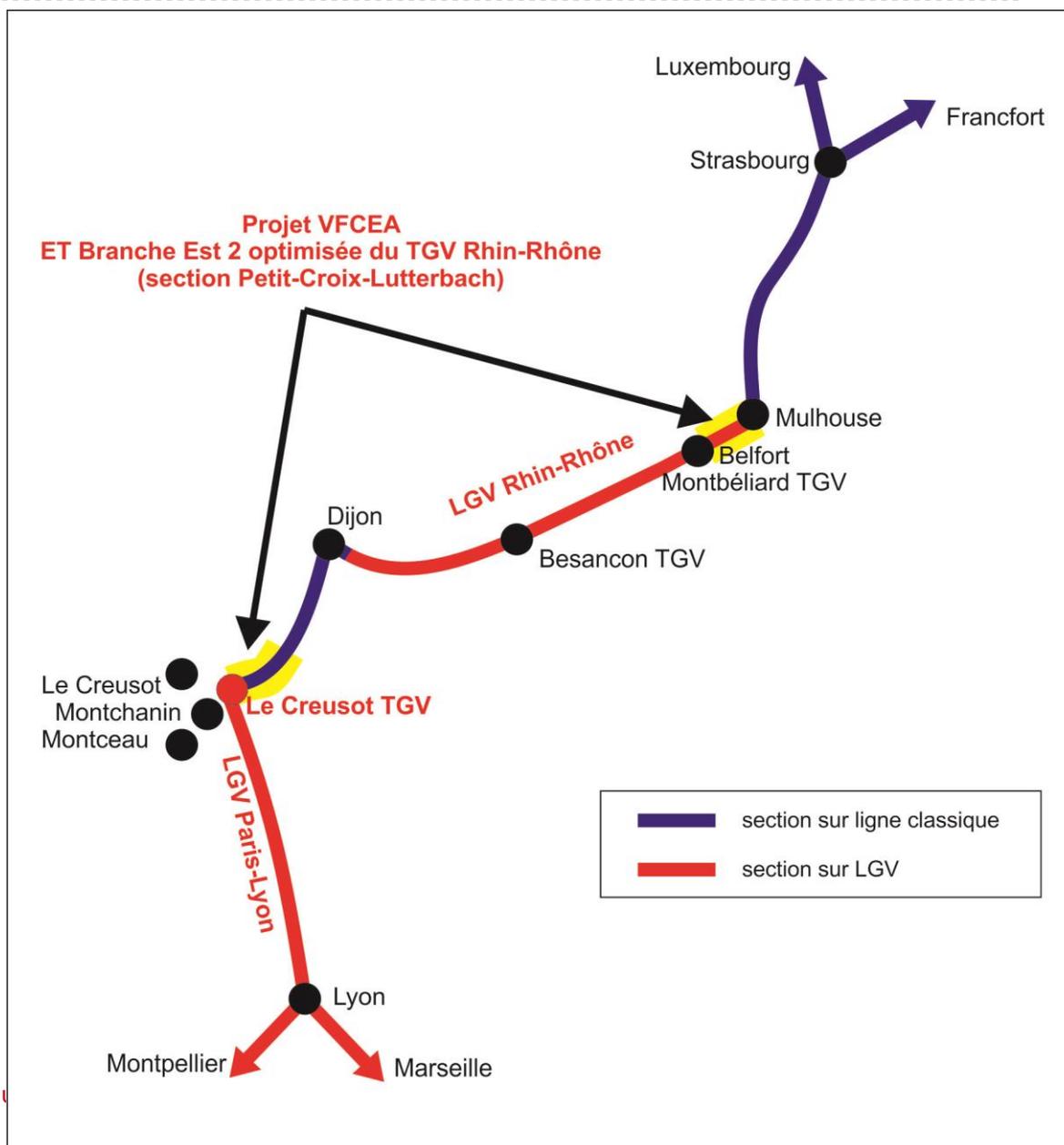
CORRIDORS EUROPÉENS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

- Corridor n°4
- Corridor n°2
- Corridor n°6
- Transport de marchandises

Projet de connexion TER/TGV à Coriolis, gare

Le projet « VFCEA » : 3 projets complémentaires et indépendants

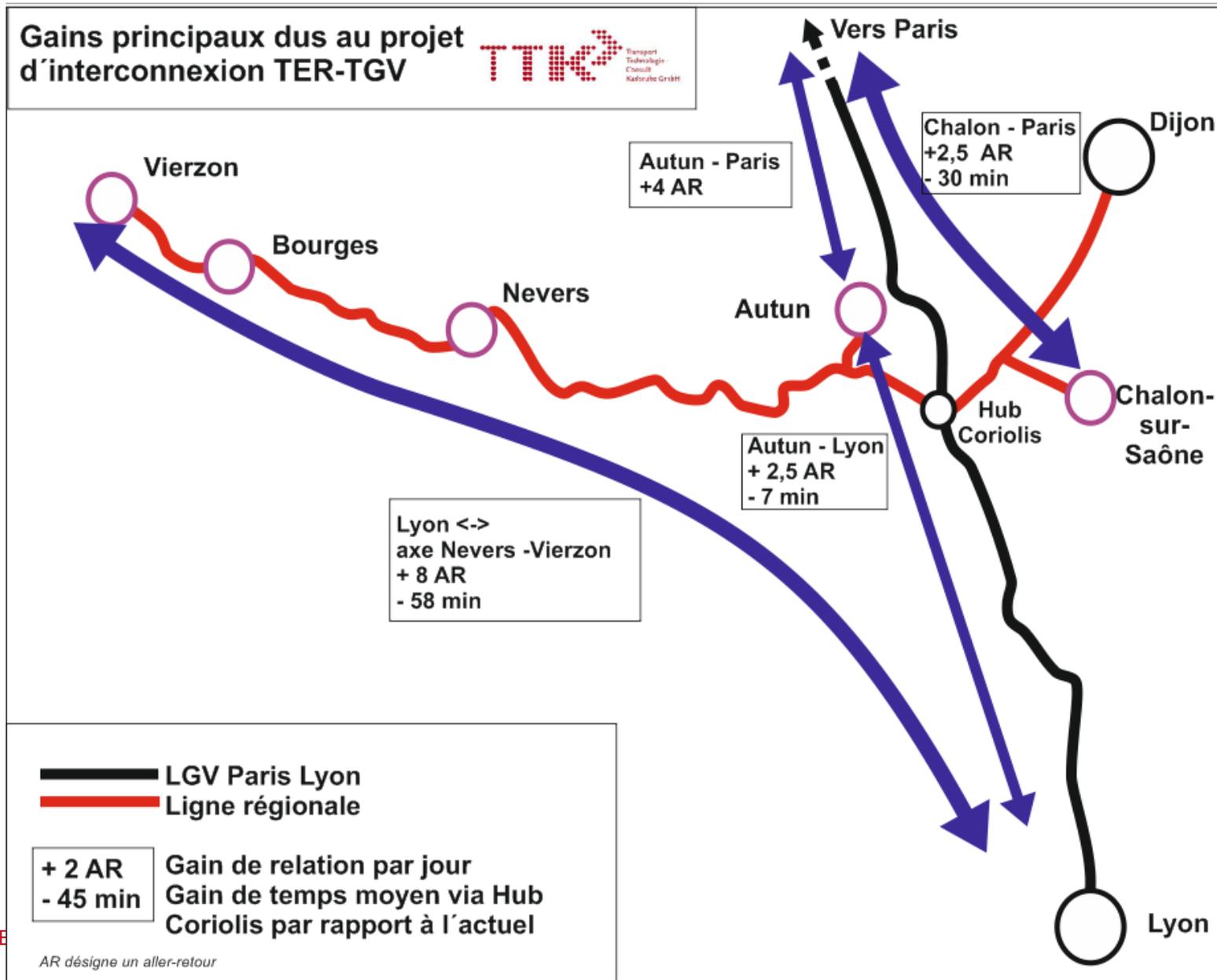
- Le projet d'interconnexion TGV Lyon – Dijon (enjeu à dominante nationale, projet fonctionnellement lié à la réalisation de la branche Est de la Phase 2 du TGV Rhin-Rhône)



Projet de connexion TER/TGV à Coriolis, gare TGV de

Le projet « VFCEA » : 3 projets complémentaires et indépendants

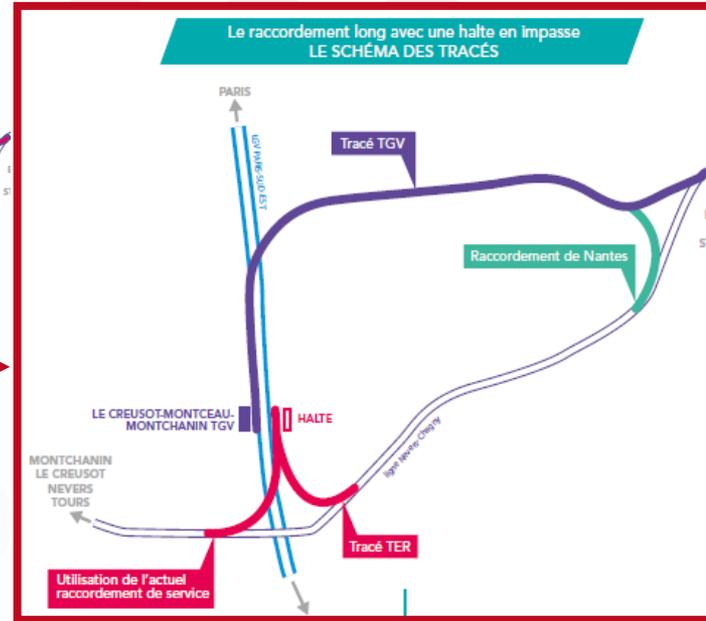
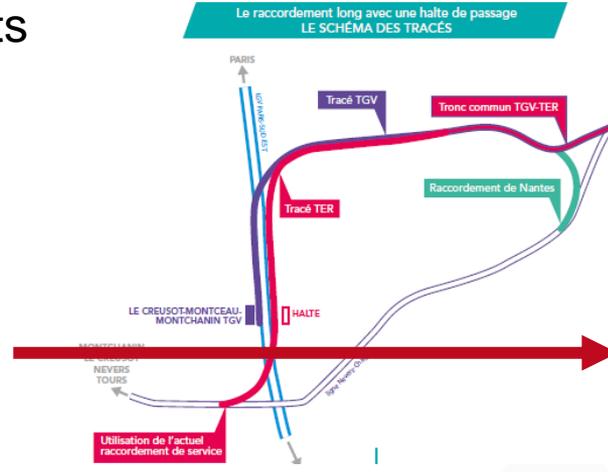
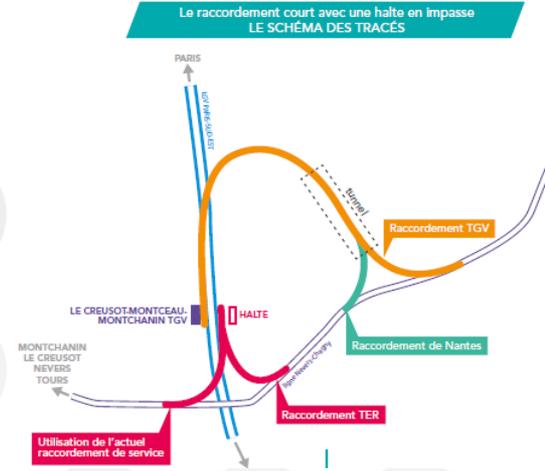
- Le projet de connexion TER / TGV à Coriolis : création d'un hub de correspondance
- Des gains de temps considérables



Connexion TGV/TER et interconnexion TGV : 2 tracés indépendants

Les études ont montré que la réalisation d'un projet infrastructure commun aux projets « interconnexion TGV Lyon – Dijon » et « hub de correspondance TER / TGV » conduit non pas à des synergies mais à complexifier les 2 projets

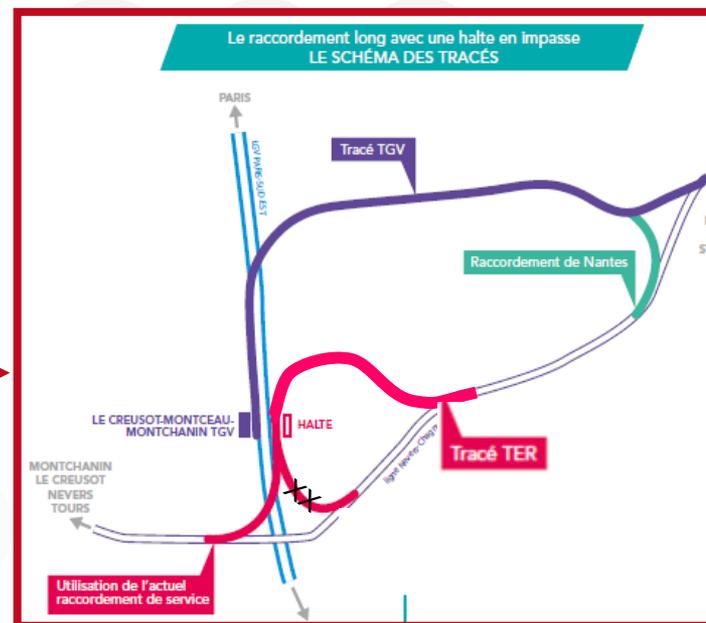
Intérêt de l'option indépendante présentée par le maître d'ouvrage (moins chère) ... mais besoins fonctionnels imposent de travailler plutôt sur la base d'une gare TER passante



Connexion TGV/TER et interconnexion TGV : 2 tracés indépendants

Les études ont montré que la réalisation d'un projet infrastructure commun aux projets « interconnexion TGV Lyon – Dijon » et « hub de correspondance TER / TGV » conduit non pas à des synergies mais à complexifier les 2 projets

Intérêt de l'option indépendante présentée par le maître d'ouvrage (moins chère) ... mais besoins fonctionnels imposent de travailler plutôt sur la base d'une gare TER passante

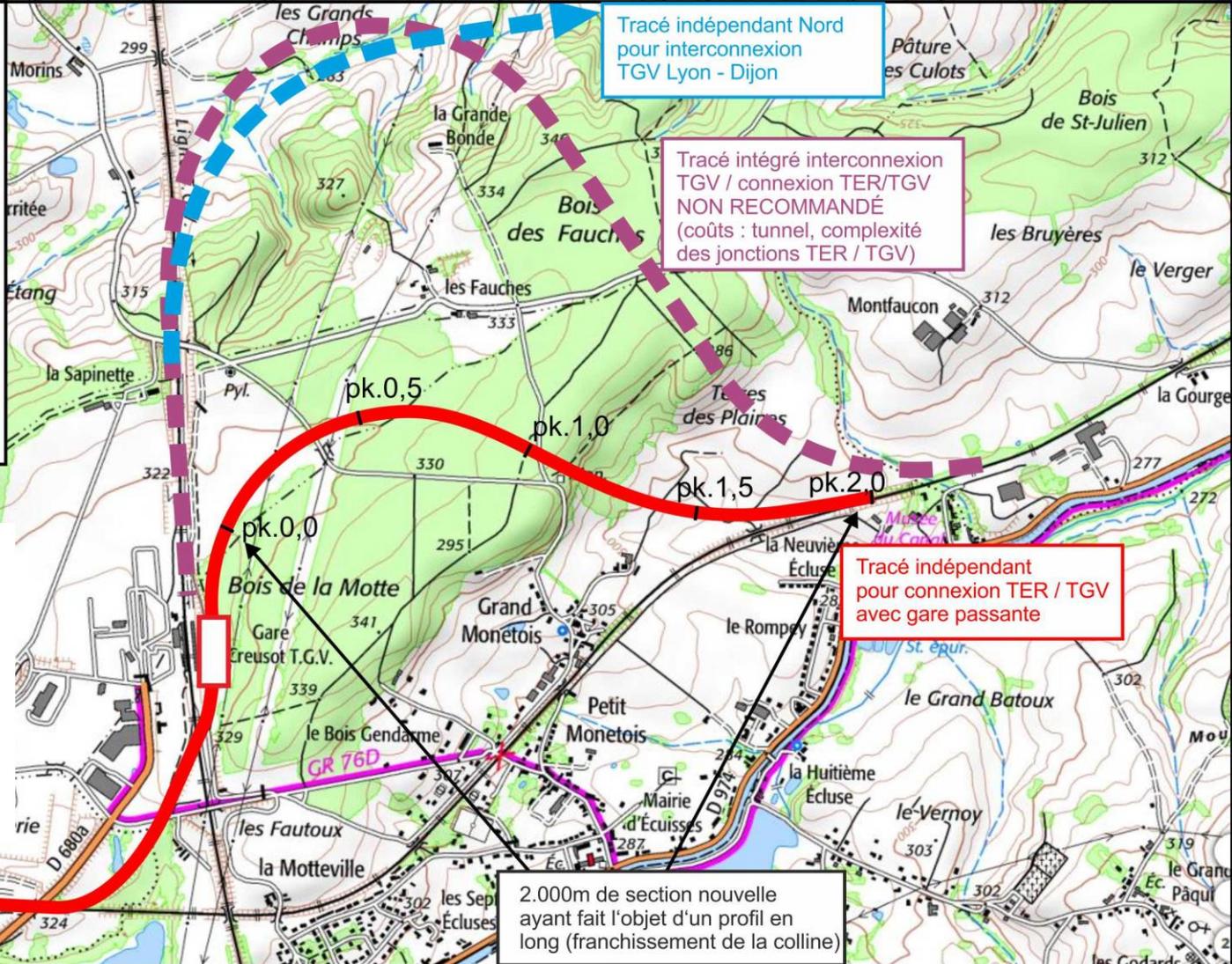


Projet de connexion TER/TGV et d'interconnexion séparés

Une gare TER passante à moindre coût à court terme

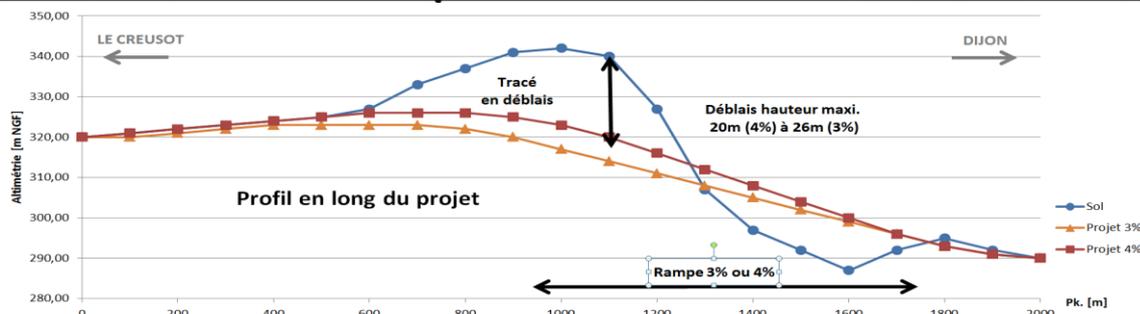
Une interconnexion future pour les TGV Lyon - Dijon à moyen / long terme qui peut être réalisée plus simplement (voie unique)

Deux projets complémentaires mais indépendants qui suivent chacun leur rythme



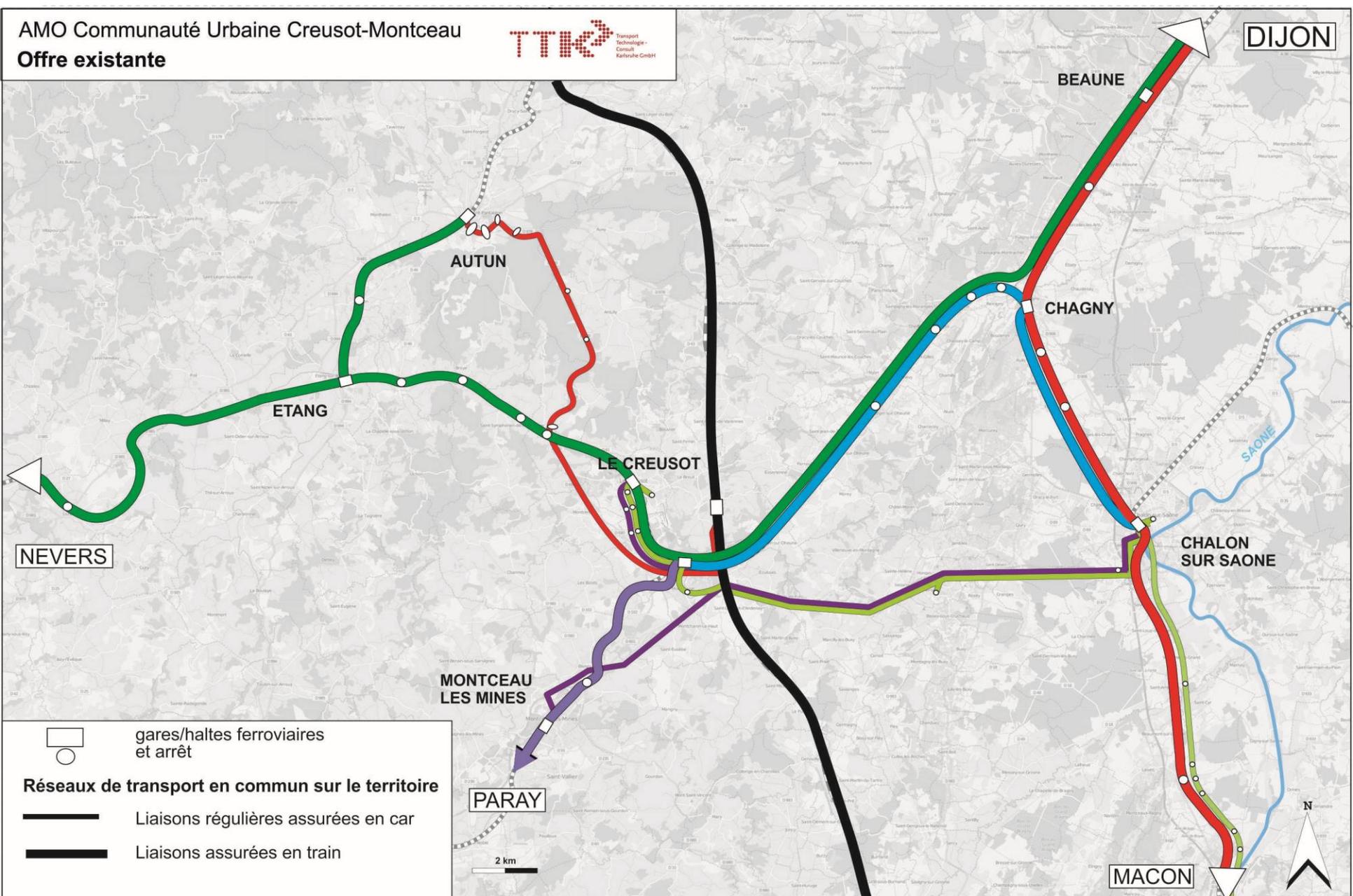
Connexion TGV/TER et interconnexion TGV : 2 tracés indépendants

Une connexion TER/TGV à ~120 M€ (~140M€ avec tunnel 500m à la place d'une tranchée en déblais), indépendante des projets d'électrification de la VFCEA ou d'interconnexion TGV Lyon-Dijon



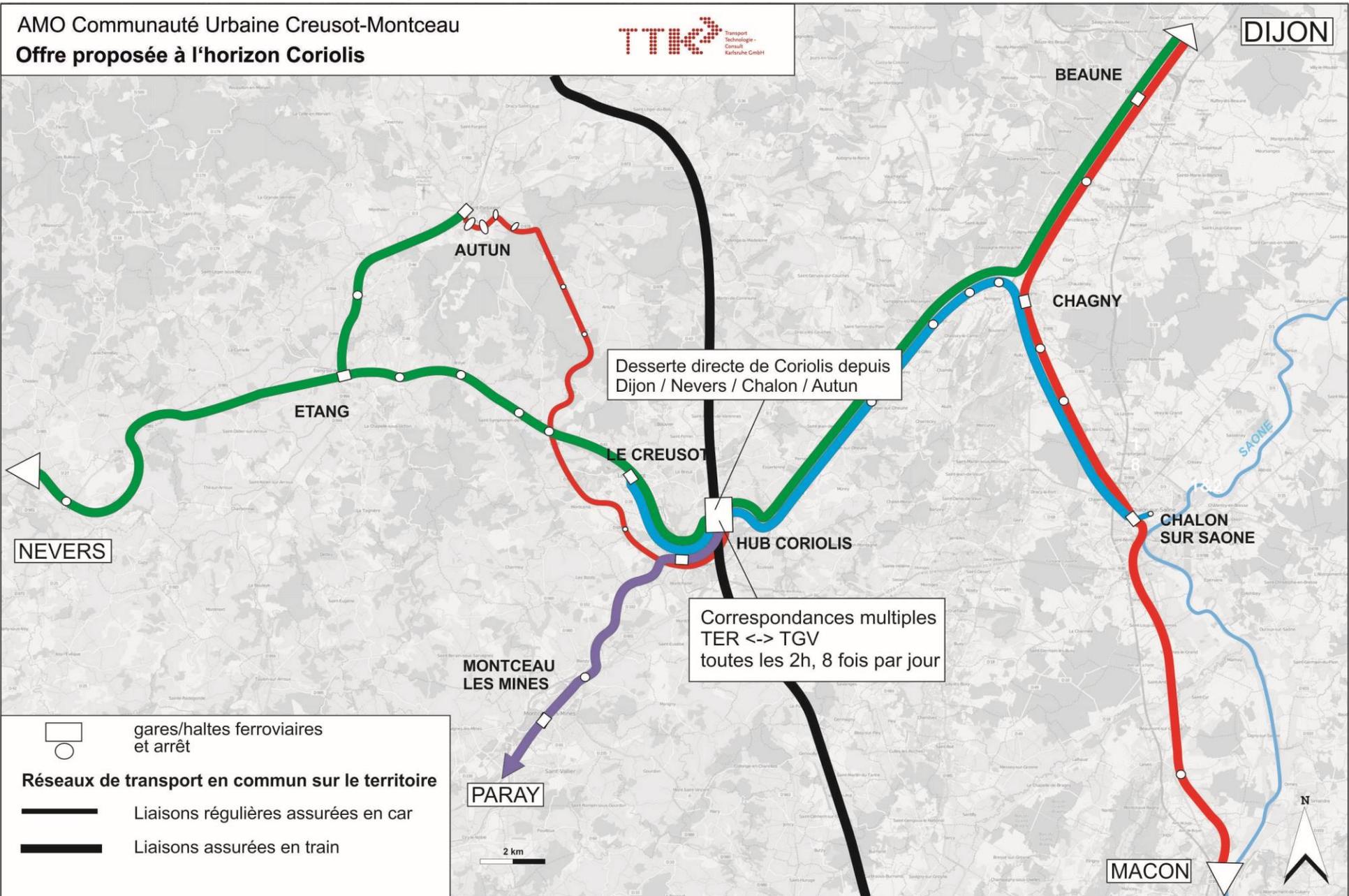
Un hub de correspondances performant à l'horizon 2025

AMO Communauté Urbaine Creusot-Montceau
Offre existante

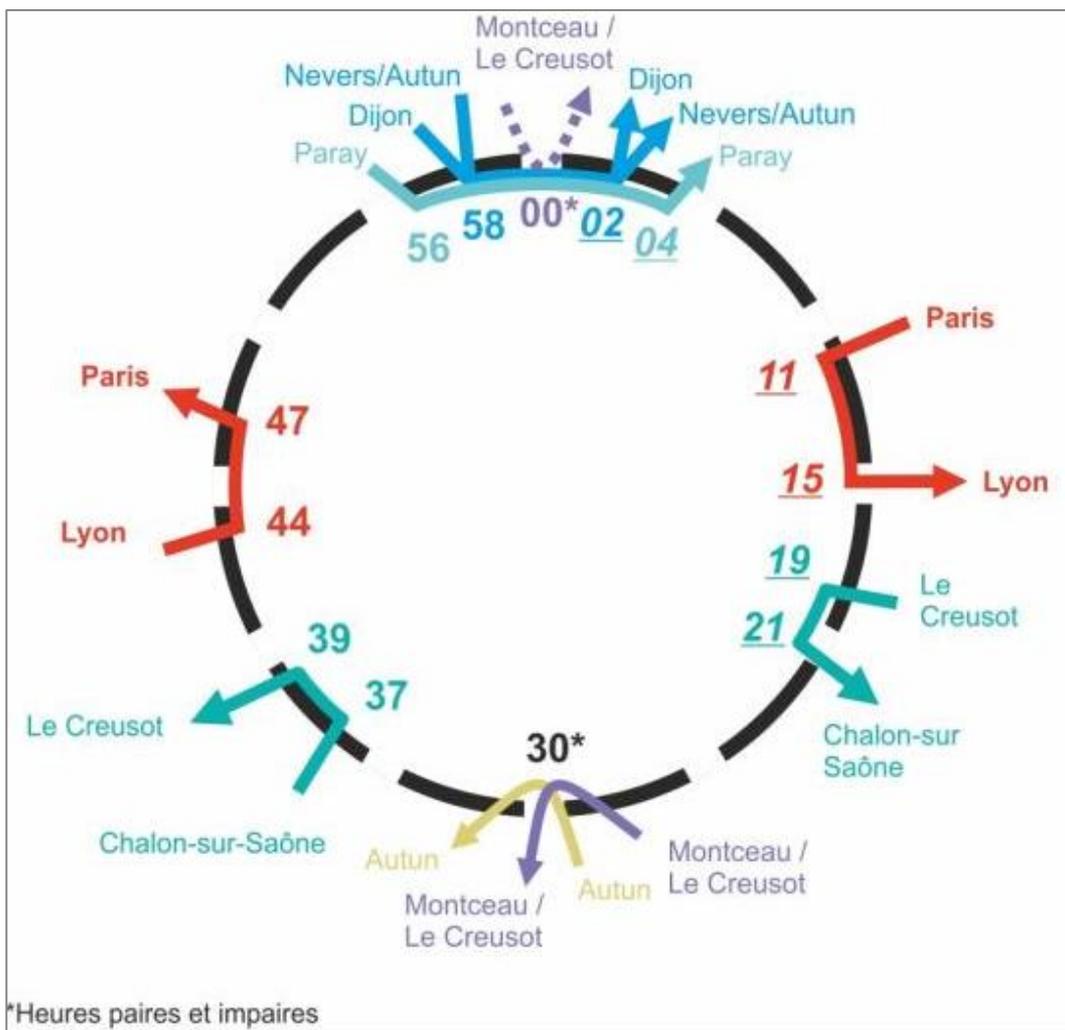


Un hub de correspondances performant à l'horizon 2025

AMO Communauté Urbaine Creusot-Montceau
Offre proposée à l'horizon Coriolis



Un hub de correspondances performant à l'horizon 2025



Sans bouleverser les grilles actuelles, des opportunités de correspondances multiples toutes les 2h, soit 8 fois par jour, notamment :

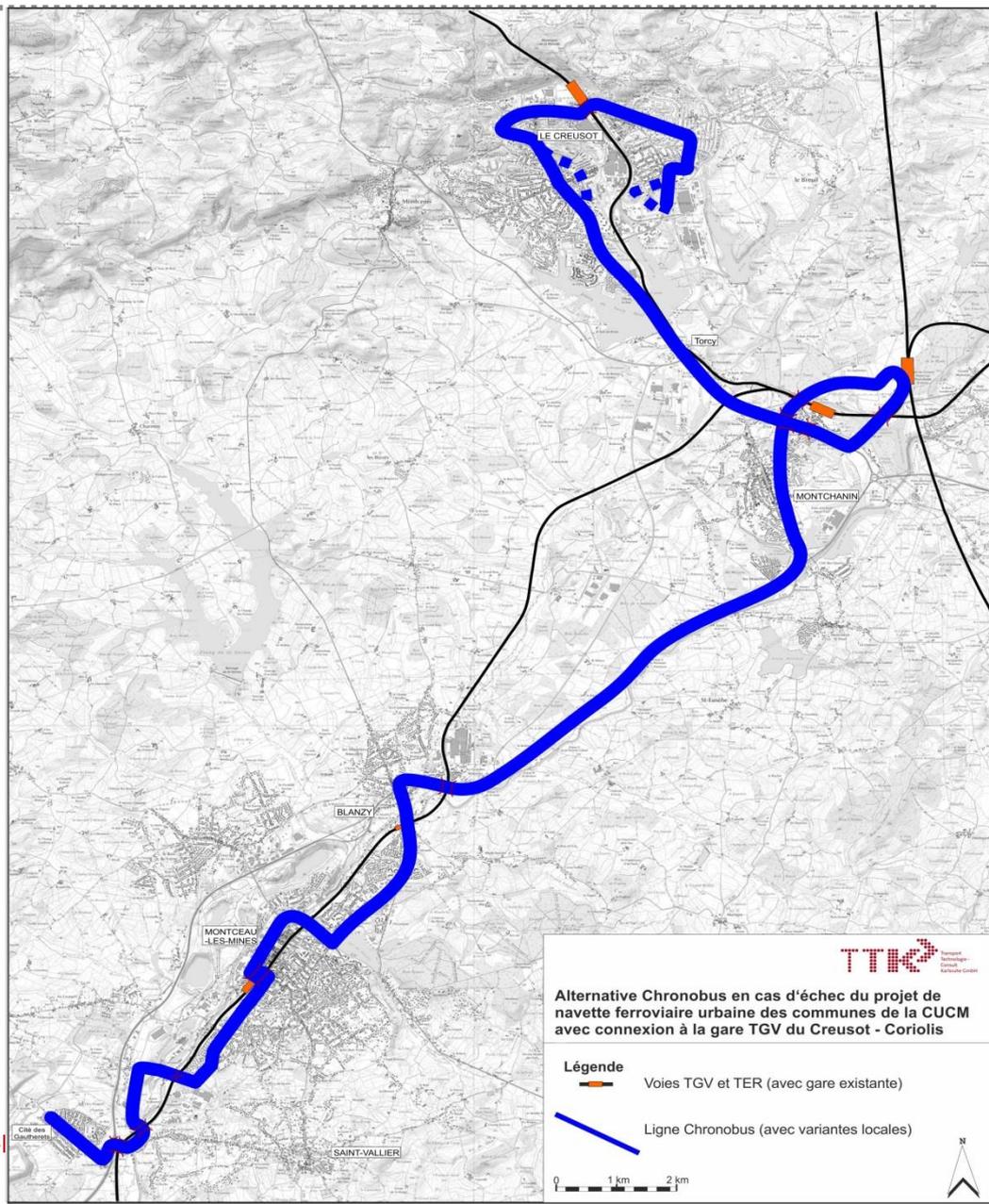
- entre Paris Chalon et Autun,
- entre Lyon et l'axe de Nevers.

51 minute en heure paire	Navette TCSP CUCM
14 minute en heure impaire	↔ Le Creusot <> Montceau toute la journée
Liaisons ferrées	↔ Le Creusot <> Montceau uniquement en HP
↔ TGV Lyon <> Paris	Liaison routière
↔ TER Dijon <> Nevers	↔ Ligne 5
↔ TER Gare TGV <> Paray	Autun <> Le Creusot TGV
↔ Chalon <> Le Creusot	

Un projet de hub à compléter d'une offre urbaine adaptée

Projet de ligne Chronobus :

- ❖ une liaison régulière entre les deux pôles de l'agglomération, ainsi que la desserte de toutes les gares de la CUCM ;
- ❖ une bonne desserte de la zone Coriolis et de la gare tgv
- ❖ un projet qui optimise et concrétise des réflexions en cours sur divers sujets d'urbanisme et de desserte sur les deux pôles
- ❖ un projet qui permet d'excellentes correspondances avec les TGV, les TER et dans une moindre mesure avec les cars Bucéphale au futur hub Coriolis à l'horizon 2025



➤ Un bilan socio-économique du projet de hub TER/TGV positif

Le bilan calculé par TTK pour le projet est positif, contrairement aux résultats affichés par SNCF.

Cette différence de résultat s'explique par :

- la distinction d'un projet de connexion TER / TGV indépendant du projet plus long terme d'interconnexion TGV Lyon – Dijon
- et la prise en compte des avantages du hub de correspondances toutes les 2h (gains de temps et de relations par jours), non pris en compte par SNCF

Résultats du bilan socio-économique	
Coûts totaux (M€)	144
Coûts d'investissement en M€	120
Coûts d'investissement en M€ <i>(avec Coefficient d'Opportunité des Fonds Publics)</i>	144
Coûts d'exploitation annuelle en M€	-0,35
Gains totaux (Valeur actualisée nette en M€)	201,4
Sécurité	24,7
Gain de temps	150,5
Emission de gaz polluants	18,6
Emissions de CO2	7,7
Résultats socio-économiques du projet [Valeur Actualisée Nette en M€]	66

➤ Conclusion

Les 3 projets VFCEA pourraient être réalisés simultanément...

... En cas de nécessité de phasage pour des raisons financières, on retiendra en qui concerne le projet de « hub de correspondance TER/TGV » :

- Un projet de l'ordre de 120M€ financièrement réaliste pour 2025
- Un projet fonctionnellement complémentaire mais indépendant des autres projets VFCEA d'électrification et d'interconnexion TGV Lyon - Dijon
- Une accessibilité sensiblement améliorée vers Paris (-30min pour Chalon, +4AR/j. pour Autun)
- Une accessibilité sensiblement améliorée vers Lyon (gains d'une heure environ et +8AR/j. depuis Nevers, Bourges, Vierzon)
- Un bilan socio-économique positif en grande partie du fait des gains de temps très importants permis par le projet