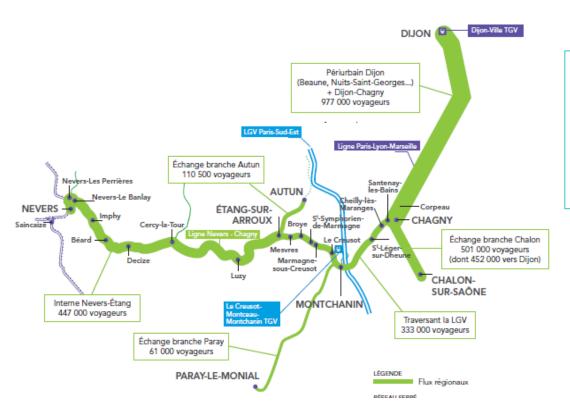
TRAFICS VOYAGEURS ACTUELS



L'offre actuelle pour les voyageurs régionaux et interrégionaux : 30 allers et retours (2 sens confondus) par jour de semaine :

- 13 TER Dijon Nevers
- 4 TER Dijon Tours
- 13 TER Montchanin Chalon sur Saône





LES DÉPLACEMENTS RÉGIONAUX ET INTERRÉGIONAUX

Croissance régionale :

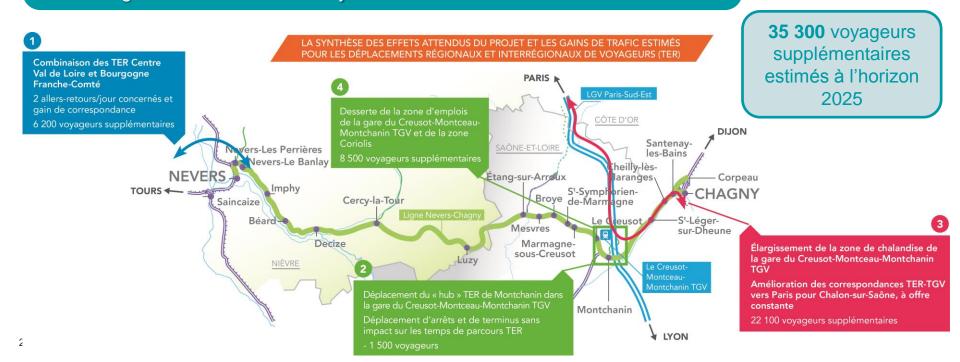
- 2015/2030 : +1.4%/an
- 2030/2050 : +1.1%/an

Contexte local:

- Développement de la zone de Coriolis : 170 emplois actuels,
 340 emplois en 2025, => 765 emplois en 2050
- Part modale ferroviaire de la future halte : 5%
- Bus à Haut Niveau de Service de la CUCM considéré

Offre TER:

- Temps de parcours TER constant Montchanin-Chagny et Dijon-Nevers-Tours
- Arrêt des missions Chalon au Creusot TGV via la halte d'interconnexion.
- Prolongations des missions Paray au Creusot TGV via la halte d'interconnexion



DÉPLACEMENTS RÉGIONAUX ET INTERRÉGIONAUX VOYAGEURS

SYNTHÈSE DES ENJEUX DE LA VFCEA POUR LES DÉPLACEMENTS RÉGIONAUX ET INTERRÉGIONAUX DE VOYAGEURS (TER)

Axe transversal TER structurant

 Permet d'utiliser un matériel roulant électrique moins émetteur de gaz à effet de serre

OPPORTUNITÉS

- Création de correspondances des TER (halte créée) avec la plupart des TGV Paris-Lyon
- Potentiel de développement économique autour de la gare TGV (zone Coriolis)

FAIBLESSES/CONTRAINTES

- Territoire peu dense
 - Les flux TER les plus importants restent sur la ligne classique Paris-Lyon-Marseille (PLM) et aux extrémités
- Faible urbanisation autour de la gare TGV qui est une zone d'activité un peu excentrée



DÉPLACEMENTS RÉGIONAUX ET INTERRÉGIONAUX VOYAGEURS

| | LA DÉCOMPOSITION DES TRAFICS (EN NOMBRE DE VOYAGEURS) | | | | | | |
|---|--|-------------------------|---|-------------------------------|---|-----------|--|
| | | TRAFIC 2015 CONCERNÉ | TRAFIC 2025 EN SITUATION DE RÉFÉRENCE (sans le projet) | TRAFIC 2025 AVEC LE PROJET | GAIN DE VOYAGEURS ESTIMÉ AVEC LE PROJET | GAIN EN % | |
| 1 | Combinaison des TER Centre-Val de Loire et Bourgogne Franche-Comté (correspondance évitée en gare de Nevers) | 223 000 | 250 700 | 256 900 | 6 200 | 2,47 % | |
| 2 | Déplacement du «hub» TER de Montchanin en gare du Creusot- Montceau-Montchanin TGV | 1 549 700 | 1 758 900 | 1 757 400 | -1 500 | -0,1 % | |
| 3 | Élargissement de la zone de chalandise de la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV, en particulier amélioration de la desserte de Chalon-sur-Saône | 320 000 | 359 700 | 381 800 | 22 100 | 6,14 % | |
| 4 | Desserte des emplois de la gare TGV et de la zone d'activités Coriolis | - | - | 8 500 | 8 500 | - | |
| | TOTAL | 2 092 700 | 2 369 300 | 2 404 600 | 35 300 | | |

Source : Systra, Mise à jour de l'étude de trafic et bilan socio-économique, 2016



LES EFFETS ATTENDUS DU PROJET SUR LES DEPLACEMENTS REGIONAUX ET INTER-REGIONAUX

TRAJETS ACTUELS TRAINS TER



15 TER A/R Paray-le-Monial Montchanin 12 TER A/R Chalon-sur-Saône Montchanin



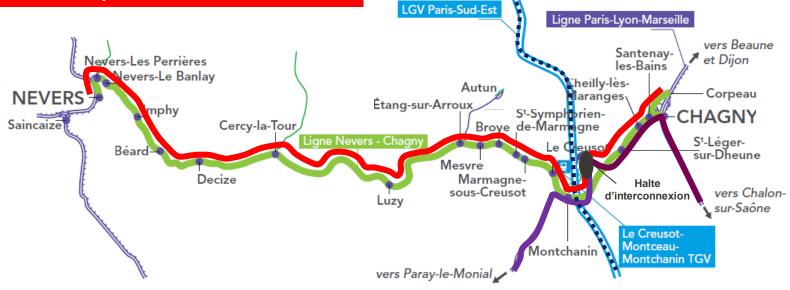
LES EFFETS ATTENDUS DU PROJET SUR LES DEPLACEMENTS REGIONAUX ET INTER-REGIONAUX

TRAJETS PROJETÉS TRAIN TER

9 TER A/R Dijon-Nevers
2 TER A/R Dijon-Nevers-Bourges
6 TER A/R Dijon-Nevers-Tours

14 en correspondance avec des TGV

15 TGV A/R Paris-Lyon avec arrêt au Creusot TGV



15 TER A/R Paray-le-Monial Le Creusot TGV 12 TER A/R Chalon-sur-Saône Le Creusot TGV 8 en correspondance avec des TGV

RÉSEAU

LES DÉPLACEMENTS LONGUE DISTANCE

Activité industrielle et contexte macro-économique Evolution du PIB France :

- 2015/30 : +1.3%/an
- 2030/50 : +1.7%/an

73 900 voyageurs supplémentaires estimés à l'horizon 2025

Offre nationale:

- Desserte actuelle maintenue sur la ligne Paris-Lyon
- Hypothèses de dessertes TGV Rhin Rhône sur la base d'une étude horaire
- Effet des correspondance TER/TGV





DÉPLACEMENTS VOYAGEURS DE GRANDE DISTANCE

SYNTHÈSE DES ENJEUX DE LA VFCEA POUR LES LIAISONS VOYAGEURS LONGUE DISTANCE

ATOUTS

- Une des rares transversales Est-Ouest en France au niveau ferroviaire
- Connexions de plusieurs liaisons Nord-Sud et itinéraires de TGV
- Proximité immédiate entre la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV et la ligne classique Nevers-Chagny
- Amélioration de la desserte multimodale de la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV
- Positionnement sur le corridor de déplacement Rhin-Rhône

OPPORTUNITÉS

- Projet complémentaire à la 2º phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône
- Projet permettant un débouché sud aux TGV province-province (ne passant pas par Paris) utilisant la ligne Paris-Lyon-Marseille (PLM)

FAIBLESSES/CONTRAINTES

Zone de Creusot-l peu dens Contraint d'Alsace lyonnais Limite de Paris-Sud

- Zone de chalandise de la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV peu dense
- Contraintes horaires dans la Plaine d'Alsace et le nœud ferroviaire lyonnais
- Limite de la capacité de la LGV Paris-Sud-Est



DÉPLACEMENTS VOYAGEURS DE GRANDE DISTANCE

| LA DÉCOMPOSITION DES TRAFICS (EN NOMBRE DE VOYAGEURS) | | | | | | |
|---|--|-------------------------|---|-------------------------------|--|-----------|
| | | TRAFIC 2015 CONCERNÉ | TRAFIC 2025 EN SITUATION DE RÉFÉRENCE (sans le projet) | TRAFIC 2025 AVEC LE PROJET | GAIN DE VOYAGEURS ESTIMÉ AVEC LE PROJET | GAIN EN % |
| 1 | Amélioration des dessertes de l'axe Rhin-Rhône | 4 580 000 | 5 148 300 | 5 198 600 | 50 300 | 1 % |
| 2 | Amélioration des dessertes entre Lyon et le Centre de la France (Nevers, Tours et Bourges) | 740 000 | 831 800 | 855 400 | 23 600 | 2,8 % |
| | TOTAL | 5 320 000 | 5 980 100 | 6 054 000 | 73 900 | |

Source : Systra, Mise à jour de l'étude de trafic et bilan socio-économique, 2016



LE TRANSPORT MARCHANDISE

Activité industrielle et contexte macro-économique

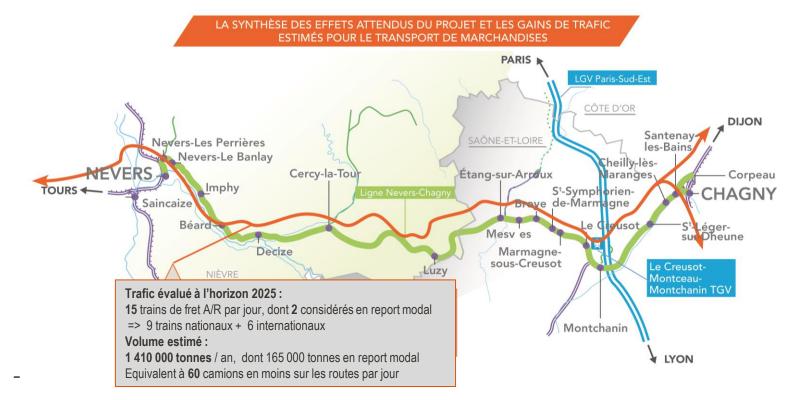
Evolution du PIB France:

2013/30: +1.3%/an

2030/50 : +1.7%/an

Politique gouvernementale : Taxe carbone de 0.24 €/L Complémentarité vis-à-vis du corridor Atlantique 20% des tonnages Allemagne-Espagne issus du report modal du corridor sont affectés à la VFCEA

Surtemps de passage d' 1 heure via l'Ile de France pris en compte





TRANSPORT DE MARCHANDISE FRET

SYNTHÈSE DES ENJEUX DE LA VFCEA POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

ATOUTS

- Évitement de la Grande Ceinture Sud de Paris
- Gain de capacité en traversée Est-Ouest
- Gains de distance possibles sur les relations directes Est-Ouest (exemple Centre-Bourgogne)
- Itinéraire complémentaire au corridor n° 4 Atlantique
- Gains environnementaux en passant à la traction électrique

OPPORTUNITÉS

- Difficultés d'insertion en Île-de-France
- Inscription de la VFCEA dans l'un des corridors européens, notamment le corridor n° 4 Atlantique
- Développement des trafics depuis les ports de la façade atlantique
- Débouché potentiel pour les projets transfrontaliers tels que TELT (Tunnel euralpin Lyon-Turin) et CFAL (Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise)

-AIBLESSES/CONTRAINTES

- Surcroît de distance sur les relations indirectes (par exemple Centre-Lorraine)
- Partage de la capacité de circulation avec les services ferroviaires de voyageurs
- Difficulté d'insertion sur la ligne Paris-Lyon-Marseille (PLM)
- Réorganisation logistique des opérateurs ferroviaires de fret nécessaire



LES COÛTS ET LA SYNTHÈSE SOCIO ECONOMIQUE



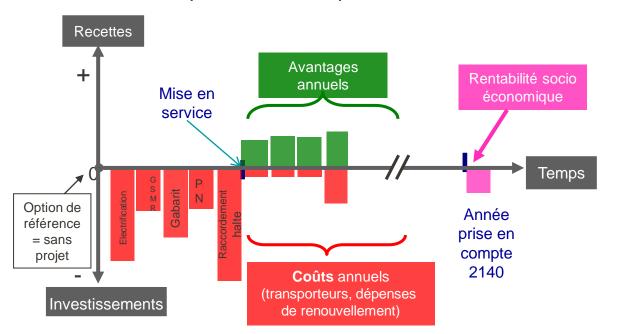
ES COÛTS ET LA SYNTHÈSE DU BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE DU PROJET

| LE BILAN PAR FONCTIONNALITÉ | | | | | |
|--|--|---|-------------------------------------|--|--|
| AMÉNAGEMENTS | FONCTIONNALITÉS PERMISES | INVESTISSEMENTS NOMINAUX (en millions d'euros) | RENTABILITÉ SOCIO- ÉCONOMIQUE | | |
| AMÉNAGEMENTS POUR LA FONCTIONNALITÉ VOYAGEURS Raccordement de la ligne Nevers-Chagny à la LGV Paris-Sud-Est, création d'une halte de passage en gare du Creusot-Montceau- Montchanin TGV, électrification partielle entre Montchanin et Chagny et GSM-R complet | Aucune fonctionnalité Transport de marchandises Fonctionnalités voyageurs : • déplacement du «hub» TER de Montchanin en gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV • élargissement de la zone de chalandise de la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV, en particulier amélioration de la desserte de Chalon-sur-Saône • desserte des emplois de la gare TGV et de la zone d'activités Coriolis • amélioration des dessertes de l'axe Rhin-Rhône • amélioration des dessertes entre Lyon et le Centre de la France (Tours, Bourges et Nevers) | 342 M€ | négative | | |
| B AMÉNAGEMENTS POUR LA FONCTIONNALITÉ FRET ET DES FONCTIONNALITÉS TER Modernisation de la ligne Nevers-Chagny : électrification, mise au gabarit conteneurs internationaux et GSM-R | Fonctionnalités Transport de marchandises + Combinaison des TER Centre-Val de Loire et Bourgogne Franche-Comté (correspondance évitée en gare de Nevers) et passage au tout-électrique des TER | 283 M€ | positive | | |
| AMENAGEMENTS POUR LA FONCTIONNALITE VOYAGEURS TER Halte en impasse seule, avec ses raccordements à la ligne Nevers-Chagny | Aucune fonctionnalité Transport de marchandises Fonctionnalités voyageurs : • déplacement du « hub » TER de Montchanin en gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV • élargissement de la zone de chalandise de la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV, en particulier amélioration de la desserte de Chalon-sur-Saône • desserte des emplois de la gare TGV et de la zone d'activités Coriolis • amélioration des dessertes entre Lyon et le Centre de la France (Tours, Bourges et Nevers) | 79 M€ | négative | | |
| PROJET GLOBAL | | | | | |
| Modernisation complète de la ligne Nevers-Chagny, raccordement à la LGV Paris-Sud-Est et création d'une halte de passage | Toutes les fonctionnalités voyageurs et fret + Passage en tout-électrique des TER | 560 M€ | négative | | |



ÉLÉMENTS SUR LA MÉTHODOLOGIE

- Consiste à mesurer l'intérêt d'un projet pour la collectivité Analyse multicritères
- Etablie de façon normative en application d'une circulaire d'Etat (Instruction cadre Royal) et sur la base d'un référentiel SNCF Réseau
- 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



C'est un outil d'aide à la décision notamment dans la priorisation des investissements et sur le phasage des projets.

L'évaluation est engagée au cours des études amont (EP)

Une mise à jour se fait au cours des études ultérieures



EXTRAIT DU CPER 2015-2020

| Millions d'euros | Total | L'Etat | SNCF Réseau | La Région BFC | Autres collectivités ou organismes |
|---|-------|--------|-------------|---------------|--|
| Études avant-projet de la voie ferrée Centre-Europe- Atlantique (électrification et mise au gabarit de la ligne Nevers/Chagny, interconnexion des lignes TER et TGV au Creusot) | 22,20 | 3,70 | 3,70 | 3,70 | 11,10 |
| VFCEA - Travaux d'une 1ère tranche fonctionnelle sur la base de ces études | 225,0 | 38,33 | 45,00 | 45,00 | 96,67 |
| | 247,2 | 42,03 | 48,7 | 48,7 | 107,77 |

Budget VFCEA inscrit au CPER 2015-2020

247,2 M€



LES ÉLÉMENTS DE COÛT

(CONDITIONS ÉCONOMIQUES DE 2012)

| Les différents aménagements | Montants estimés | |
|---|------------------------|--|
| A - Modernisation de la ligne existante Nevers-Chagny - électrification | 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€ | |

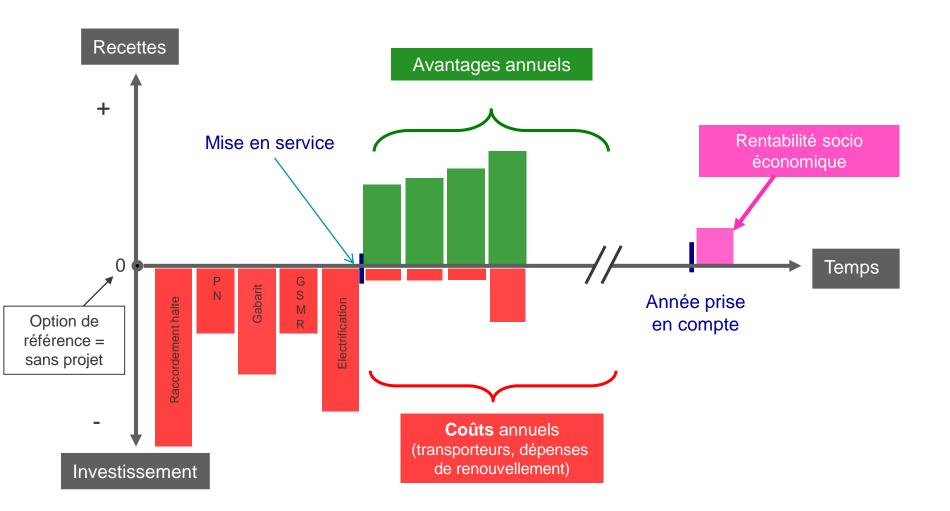


LES ESTIMATIONS DES SOLUTIONS DE RACCORDEMENT ET DE HALTE D'INTERCONNEXION

| 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€ |



L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE





L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

| Aménagements | Investissements Fonctionnalités | | Rentabilité socio-économique |
|--|---------------------------------|--|---------------------------------|
| Hypothèse n°1 du CPER 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 |
| Hypothèse n°2 du CPER 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 |

Budget VFCEA inscrit au CPER 2015-2020

247,2 M€



