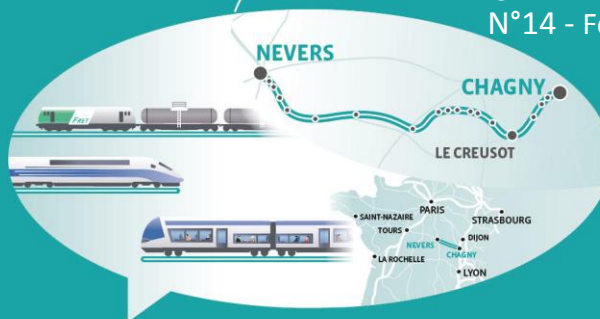




La Communauté Urbaine Creusot Montceau compte 34 communes et 97 000 habitants.

Situé au sud de la Bourgogne, le territoire bénéficie d'une position géographique centrale, confortée par une gare TGV qui le place à 1h20 de Paris et 40 mn de Lyon, ainsi que par la proximité de l'autoroute A6.

Premier pôle industriel entre Paris et Lyon, le territoire est souvent cité comme l'exemple d'une reconversion industrielle réussie. Aujourd'hui, de grands groupes internationaux adossés à un tissu dense de PME et l'émergence de filières d'excellence attestent de la vitalité économique du territoire. Creusot Montceau est également le deuxième pôle universitaire de Bourgogne.

Contact :

Monsieur le Président
Château de la Verrerie
71200 Le Creusot
Tel : 03 85 77 51 51

CAHIER D'ACTEUR

La VFCEA : la gare de correspondance TGV-TER, un enjeu majeur pour le devenir du territoire Creusot Montceau

LA GARE TGV : UN ATOUT DECISIF DANS LE REDEPLOIEMENT INDUSTRIEL DU TERRITOIRE

Lors de la réunion inaugurale du débat public du 15 décembre 2016, David Marti, président de la Communauté Urbaine Creusot Montceau (CUCM), a rappelé le rôle essentiel qu'a joué la gare TGV dans la décision de groupes d'envergure internationale de reprendre l'activité industrielle de Creusot Loire.

LA VFCEA : UNE OPPORTUNITE INCONTOURNABLE POUR CONFORTER LA DYNAMIQUE ECONOMIQUE ET RELEVER LE DEFI DE L'ATTRACTIVITE RESIDENTIELLE

Creusot Montceau souhaite conforter sa position de pôle industriel majeur en Bourgogne-Franche-Comté et ambitionne de renforcer son attractivité résidentielle, en s'ouvrant toujours davantage vers les grandes métropoles, moteurs de la croissance économique du pays. L'amélioration de l'accessibilité ferroviaire constitue ainsi l'un des enjeux majeurs de son développement.

Le projet VFCEA, en permettant la correspondance TGV-TER et l'interconnexion des lignes TGV-TGV, ouvre la perspective d'aménager autour de la gare TGV Creusot Montceau un véritable pôle d'échange multimodal et de correspondances multiples.

Au-delà du périmètre de la Communauté Urbaine, le projet apporte à l'ensemble du Département de Saône-et-Loire et des villes qui le composent des relations optimisées avec la capitale, mais aussi les métropoles de Lyon, Dijon, Strasbourg et Nantes, ainsi qu'une ouverture vers la Suisse et l'Allemagne.

Aussi, le projet VFCEA, au travers notamment de ses fonctionnalités voyageurs, présente une formidable opportunité de conforter son activité économique et l'accueil de nouvelles populations.

LA VFCEA :

UN PROJET MAJEUR AU SERVICE DES VOYAGEURS ET DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le projet de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) du maître d'ouvrage prévoit :

- Une fonctionnalité fret avec la modernisation et l'électrification de la ligne existante entre Nevers et Chagny
- Deux fonctionnalités voyageurs à travers la création d'un raccordement de cette ligne à la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris-Sud-Est en gare Creusot Montceau TGV et l'aménagement d'une gare de correspondance TER-TGV.

Le dossier du maître d'ouvrage SNCF Réseau propose au débat plusieurs solutions techniques concernant le raccordement à la gare TGV.

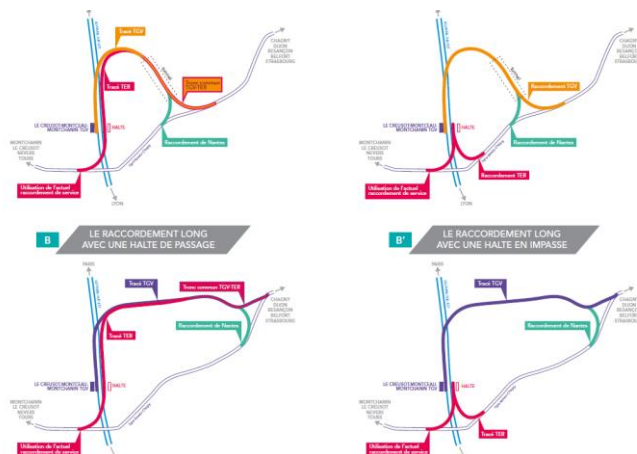
Quatre solutions de raccordement sont détaillées :

- **Un raccordement dit « court »** qui ferait passer les voies en tunnel à partir d'Ecuisses au niveau de la villa Perrusson
- **Un raccordement dit « long »** qui ferait passer les voies via Essertenne en longeant le lac de Montaubry via un système de viaduc

Pour chacun de ces raccordements, deux hypothèses de tracés sont étudiées :

- **Un tracé commun pour les lignes TGV et TER.** Cette hypothèse présente des contraintes techniques fortes compte tenu des distinctions entre technologies TGV et TER, qui concernent le type de voies et de signalisation. Elle se traduit en conséquence par la création de voies parallèles sur une bonne partie du linéaire, avec un tronçon commun limité.
- **Un tracé dissociant la ligne TGV de la ligne TER.** Cette hypothèse permet de distinguer les deux sujets TGV / TER mais présente l'inconvénient de traiter la desserte TER à Coriolis via une gare dite en « impasse ». Ce système « en tiroir » présente une contrainte importante en termes d'exploitation,

générant un allongement de la durée de parcours de 7 minutes environ.



UN HUB QUI PROFITE A LA CUCM, MAIS AUSSI A L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE REGIONAL

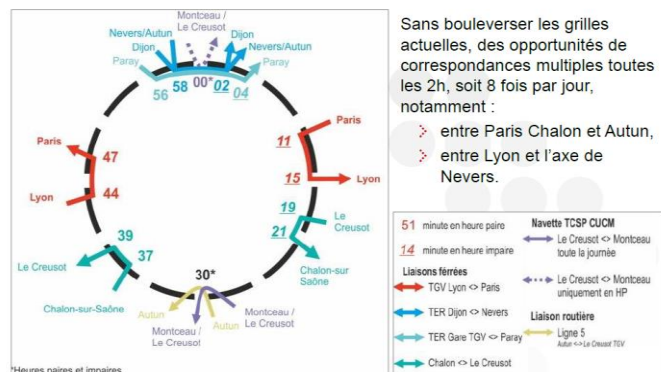
Une étude menée par la CUCM en complément du dossier du maître d'ouvrage

Avec comme objectif de compléter l'étude réalisée par le maître d'ouvrage, le bureau d'études TTK, missionné par la CUCM avec l'appui de la Région, propose un **éclairage nouveau sur les possibilités offertes par le pôle d'échange multimodal (hub) en matière de dessertes** à l'horizon 2025. A la différence du dossier du maître d'ouvrage, cette étude prend en compte l'ensemble des transports publics desservant la gare TGV (ferroviaire et autocars). Elle complète également le dossier du maître d'ouvrage en vérifiant la pertinence technique et économique des moyens à mettre en œuvre pour aménager une gare de correspondance qui puisse satisfaire à l'ensemble des fonctionnalités nécessaires à la bonne marche de ce hub. Elle détaille ainsi l'ensemble des correspondances possibles.

Les études menées sur les « horloges » (horaires d'arrivée et de départ) des différents TER, croisées avec les horaires TGV, démontrent que la gare TER en tiroir est contraignante en termes d'exploitation : les 7 minutes de retournement réduisent fortement les marges disponibles, fragilisent la robustesse de l'exploitation et imposeraient des ajustements d'horaires aux nœuds de correspondances. L'étude

conclut que **seule une gare TER passante permet une exploitation et des temps de parcours acceptables. Une optimisation par une gare tiroir n'est donc pas recommandée.**

➤ Un hub de correspondances performant à l'horizon 2025



Des gains de temps considérables

L'idée force est de proposer un hub qui mette en correspondance des TGV et des TER toutes les 2h et huit fois par jour, au lieu des 7 TGV actuels qui impliquent une coupure de 4h en milieu de journée.

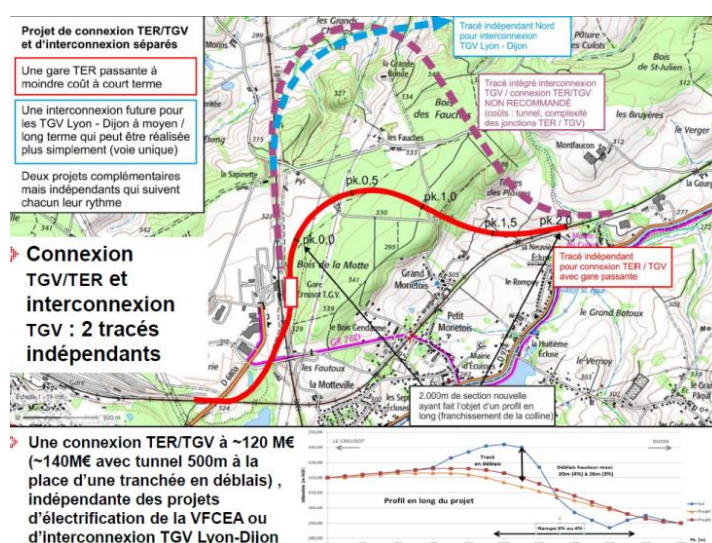
Ce dispositif nécessite d'une part des adaptations de transports, notamment pour les relations entre Creusot Montceau et Paris. L'étude préconise d'une part l'évolution du système de transport urbain actuel vers un système de type « chronobus », qui passerait à la minute 30 et permettrait de raccourcir considérablement les temps d'attente ; et d'autre part de rétablir l'arrêt en gare Creusot Montceau du TGV circulant en milieu de journée, afin d'éviter un laps de temps de 4h sans desserte.

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. A titre d'exemple, les gains en temps de parcours seraient, pour les trajets Bourges-Nevers-Lyon, de l'ordre de 1h (pour Lyon-Nevers par exemple : 2h25 en moyenne via Coriolis au lieu de 3h25 en moyenne actuellement). La desserte Autun-Coriolis se verrait renforcée de manière significative en organisant le transport vers le TGV Lyon par TER et celui vers le TGV Paris par autocars. L'optimisation du rabattement vers Coriolis depuis Chalon éviterait les

doublons car/train et permettrait, par le biais de liaisons mieux cadencées, des gains de temps vers Paris de l'ordre de 10 mn et depuis Paris de l'ordre de 30 mn.

La gare de correspondance

La CUCM propose une optimisation du projet dissociant les tracés des voies TER de celles TGV, avec un système de gare TER passante, permettant un fonctionnement optimal du hub Coriolis. Ce projet qui ne nécessite pas l'électrification de la voie TER, est estimé en phase préliminaire dans une fourchette variant de 120 à 140 millions d'euros.



L'étude socio-économique

Le bilan socio-économique pour une gare de correspondance TER/TGV s'avère positif jusqu'à un coût de réalisation de 176 millions d'euros.

La différence entre les résultats affichés par SNCF et TTK s'explique par : le parti pris d'une gare TER passante plutôt qu'en tiroir, une meilleure prise en compte du report modal (transport autocars non pris en considération dans l'étude du maître d'ouvrage) et des gains de temps intégrant, avec le hub de correspondance, une offre de transport TGV-TER cadencée, avec des correspondances systématiques toutes les 2 heures.

UN PHASAGE OBLIGATOIRE

La CUCM est favorable au projet VFCEA dans sa globalité et dans l'ensemble des fonctionnalités qu'il offre. Tout en reconnaissant l'intérêt du développement du fret, que permet le complément d'électrification sur le tronçon Chagny Nevers, **elle considère l'objectif d'une amélioration du transport voyageur comme répondant prioritairement aux enjeux de développement et d'attractivité de son territoire.**

Dans cette perspective, la CUCM attache une importance toute particulière à la réalisation d'un échange TGV – TER. Par le biais de correspondances cadencées (toutes les deux heures) et systématiques (8 fois par jour) des TGV et des TER, ce volet du projet permettra des liaisons optimisées avec Paris et les grandes métropoles. La Communauté Urbaine soutient également la réalisation, via la gare Creusot Montceau TGV, de l'alternative à la branche Est du TGV Rhin-Rhône, reliant Strasbourg à Lyon. Elle souhaite que le gain de temps de 8 mn généré par cette alternative puisse profiter à son territoire.

A travers cette double réalisation, le projet VFCEA ouvre la perspective de créer un véritable pôle d'échange à caractère mulimodal en gare Creusot Montceau TGV bénéficiant plus largement à l'ensemble du territoire départemental et régional.

Mais, les crédits inscrits au CPER 2014-2020 ne permettent pas sa mise en œuvre intégrale.

Le débat public a mis en évidence que les trois volets du projet peuvent être découpés **en différentes tranches fonctionnelles qui peuvent se coupler et/ou se compléter et dont le phasage est à définir.**

Il s'agit donc, au regard de ce financement pour l'instant partiel, d'avoir une stratégie alliant tant la réalisation de travaux d'ici à 2020 pour que soient consommés impérativement les crédits CPER à cette date que le

montage de dossiers pour une aide au financement complémentaire européenne. Or, il s'avère que la réalisation de l'électrification complète de la VFCEA sur le tronçon Chagny-Nevers, soit 160 km, est impossible d'ici à 2020, ce qui ferait courir le risque majeur de perdre les crédits inscrits sous prétexte de manque de temps pour la maîtrise d'ouvrage. Creusot-Montceau propose donc que soient réalisées d'ici à 2020 les études pro-électrification sur l'ensemble du linéaire et la mise en œuvre du GSMR, également sur l'ensemble du linéaire, afin de pouvoir constituer le dossier de demande de financements auprès de l'Union Européenne pour l'électrification complète du tronçon Chagny-Nevers. Ces études permettront également de prendre en considération l'intérêt de chacun des territoires traversés par le fret, pour éviter d'aboutir à « des autoroutes du fret ferroviaire » sans arrêt dans les gares des territoires traversés.

CONCLUSION

Par conséquent et au regard de la valeur ajoutée technique de l'étude TTK, **la CUCM demande à SNCF Réseau, qu'elle priorise la fonctionnalité voyageurs du projet VFCEA par la réalisation de cette gare de correspondance passante TGV-TER à Coriolis, ceci dans la mesure où ces travaux peuvent être engagés d'ici à 2020.** Etant donné que ces travaux ainsi que les études pro-électrification et le GSMR ne consommeraient pas la totalité de l'enveloppe, il est proposé que la SNCF fasse un tronçon d'électrification allant de Chagny au Creusot.

C'est donc l'intérêt des voyageurs de tout un département et d'une partie de la Région Bourgogne-Franche-Comté que Creusot Montceau priorise car l'optimisation de la mobilité via les transports en commun est un enjeu majeur au XXI^e siècle.