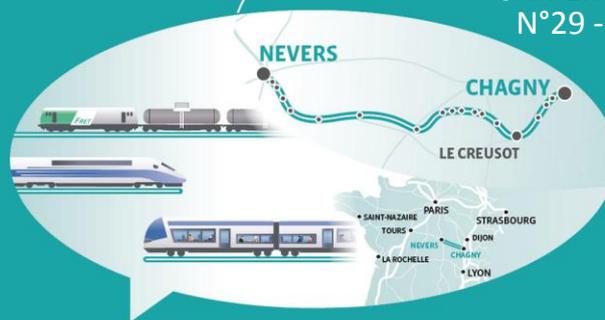


# DÉBAT PUBLIC

VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



## CAHIER D'ACTEUR

### VFCEA : au cœur de la Saône et Loire un projet aux intérêts multiples

La VFCEA consiste en premier lieu à moderniser et à électrifier les 160 km de ligne existante entre Nevers et Chagny section de voie non électrifiée entre Tours et Dijon. C'est aussi l'opportunité de créer un raccordement entre la ligne à grande vitesse et la ligne TER, ainsi qu'une halte ferroviaire favorisant les échanges et les déplacements voyageurs.

Les enjeux de ce projet de grande envergure sont multiples :

Favoriser les déplacements régionaux sur des TER électriques plus respectueux de l'environnement et plus confortables pour les voyageurs

Offrir un nouvel itinéraire aux TGV Strasbourg-Lyon permettant un gain en temps de parcours.

Développer le transport de marchandises tant au niveau local qu'aux niveaux national et international

Réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, grâce au report modal envisagé et au passage à l'électrification de la ligne.

L'ensemble de ces aménagements présente un coût estimé à environ 562 M€, dont 263 M€ pour l'électrification et la modernisation de la ligne Nevers –Chagny, 279 M€ pour le raccordement court entre la ligne Nevers-Chagny et la LGV Sud Est et 20 M€ pour le matériel roulant TER.

L'importance de ces investissements peut amener des choix en matière de priorité au regard du bilan socio-économique du projet mais également au regard des retombées pour le territoire.



### DEPARTEMENT DE SAONE ET LOIRE

Situé au sud de la région Bourgogne-Franche-Comté, la Saône et Loire est au cœur du projet de VFCEA, qu'il s'agisse de l'électrification de la liaison Chagny – Nevers bénéfique tant pour les voyageurs que pour le fret ferroviaire ou de l'interconnexion LGV-TER incluant une halte TER-TGV en gare TGV du Creusot-Montceau-Montchanin. Soucieux des aménagements contribuant au développement de ses territoires à leur rayonnement au-delà de la Région, le Département a souhaité participer au débat public à travers la rédaction de ce cahier d'acteur.

#### Contact :

Monsieur le Président  
Département de Saône et Loire  
Rue de Lingendes - CS 70126  
71026 MACON CEDEX 9  
contact@cg71.fr

## UN ENJEU DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Ce projet dans ses différents volets constituerait incontestablement une opportunité de développement économique pour le bassin minier autour de la gare TGV existante du Creusot-Montceau-Montchanin et plus largement du Sud Morvan en direction de la Nièvre au chalonnais à l'est.

### Dynamiser le fret ferroviaire.

La modernisation et l'électrification des 160 km de la ligne Chagny – Nevers permettraient d'ouvrir un corridor fret est ouest et ainsi de désengorger le corridor Nord Sud, dont le passage par l'Île de France s'avère aujourd'hui incontournable, bien que très encombré.

Cela offrirait une nouvelle dimension économique aux ports de la façade atlantique, qui pourraient être reliés plus facilement aux principaux corridors fret européens (Allemagne, Autriche, Benelux, Italie et Espagne). Cela donnerait ainsi de belles opportunités de développement aux deux plateformes multimodales Mâcon et Chalon sur Saône.

Le report modal de trafic marchandises de la route vers la voie d'eau combiné au ferroviaire présenterait également des bénéfices environnementaux incontestables.

### Faciliter les déplacements voyageurs

En termes de trafic voyageurs, si la présence de la gare TGV du Creusot Montceau permet de rejoindre rapidement Paris ou Lyon, les destinations régionales ne bénéficient pas des mêmes facilités.

L'amélioration de l'infrastructure ferroviaire permettrait d'obtenir des gains de temps de parcours indéniables pour l'ensemble de l'axe Nevers-Dijon. Les déplacements seraient ainsi facilités au niveau local, régional mais aussi national en étant connectés au

réseau à grande vitesse (TGV Méditerranée, TGV Rhin Rhône et TGV Tour-Lyon-Turin).

Le Val de Saône et plus particulièrement la gare de Chalon sur Saône seraient ainsi connectés par voie ferroviaire plus rapidement au réseau à grande vitesse.

Développer l'accessibilité des territoires est un facteur d'attractivité et donc de développement économique et doit permettre aux acteurs déjà présents de pérenniser leur implantation, de la conforter et de la faire grandir.

## RACCORDEMENT ET HALTE D'INTERCONNEXION : QUELLE COMPLEMENTARITE INTERMODALE ?

### Une ambitieuse interconnexion.

Le projet de la VFCEA prévoit de raccorder les deux infrastructures existantes que sont la ligne Nevers Chagny et la LGV Paris Sud Est, dans la zone de la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV où s'organiseraient des correspondances TER-TGV.

Cela implique la création d'une section de ligne nouvelle d'environ 5 à 6,5 km selon les scénarios. Quatre variantes sont étudiées : un raccordement court ou un raccordement long, chacun couplé à la création d'une halte d'interconnexion TER-TGV « en impasse » ou « de passage ».

La halte TER serait créée à l'est de la LGV et positionnée à proximité des quais TGV existants de la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV. La différence d'accès par le nord ou le sud en utilisant pour partie des infrastructures existantes en fait soit une halte « de passage », soit « en impasse ».

Les correspondances TER – TGV pourraient ainsi se faire au sein de la gare, offrant ainsi un confort évident aux voyageurs dans les deux scénarios.

## **Un impact important pour le milieu humain et le milieu naturel**

L'essentiel des impacts directs du projet sur les milieux humains et naturels devrait provenir des aménagements envisagés pour ce raccordement, qui se situe au cœur du bassin minier et de la vallée de la Dheune.

La zone du raccordement touche à la fois un habitat isolé et les zones d'habitation des communes d'Écuisses et de Saint-Julien-sur-Dheune, des périmètres de monuments historiques et des réseaux (viaires et d'énergie). De plus, la réalisation d'ouvrages serait nécessaire.

Le milieu naturel de la zone du raccordement est riche d'espaces forestiers (Bois de la Motte, des Fauches et de Saint Julien), d'une ZNIEFF à l'étang de Longpendu, de zones humides (proximité de l'étang de Montaubry et de la rivière Dheune).

De premières comparaisons tendent à souligner que le raccordement court serait celui d'impact moindre sur les milieux humains et naturels.

## **Une intermodalité à préserver**

Si aujourd'hui l'interconnexion fer-fer n'existe pas, les voyageurs ont plusieurs possibilités pour se rendre en gare TGV du Creusot-Montceau-Montchanin, mis en œuvre par les collectivités en charge des transports. Ainsi au niveau local, la gare dispose d'une desserte en transport urbain pour les voyageurs en provenance du territoire de la communauté urbaine du Creusot-Montceau.

Au niveau départemental, la gare est également desservie par le réseau de cars interurbains mis en place par le Département et transférés à la Région depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017. Ainsi Autun et surtout l'agglomération chalonnaise ont un accès direct à la gare TGV du Creusot-Montceau-Montchanin, dont le temps de parcours par rapport à la voiture particulière est tout à fait compétitif. De plus, le Département a signé un accord de commercialisation avec la SNCF consistant à acheter en même temps son trajet ferroviaire et son trajet en car et à disposer d'un titre unique de transport. Outre ces aspects matériels, l'accord permet aux voyageurs de disposer d'une prise en charge en cas d'impossibilité d'effectuer les correspondances achetées.

De nombreux usagers de la gare TGV du Creusot-Montceau-Montchanin se rendent en gare en voiture particulière, où elles disposent d'importantes possibilités de stationnement. Les récents aménagements permettent de réguler les demandes de stationnement.

La gare actuelle du Creusot-Montceau-Montchanin peut être considérée comme un pôle d'échanges multimodal où se côtoient différents modes de transport se combinant entre eux. Il serait dommageable de réduire les autres offres de transport public (bus urbains, cars interurbains, transport à la demande) par la création de cette interconnexion fer-fer (favorisant l'offre ferroviaire), qui apportera beaucoup en termes d'amélioration des correspondances, mais qui ne pourra se substituer complètement aux offres existantes, ayant une desserte plus fine et plus souple du territoire.

## MODERNISATION DE LA LIGNE CHAGNY – NEVERS AU BENEFICE DE LA SECURITE

### Un enjeu de sécurisation de la ligne ferroviaire Chagny - Nevers.

Les travaux de modernisation d'un axe ferroviaire s'accompagnent systématiquement d'un diagnostic de dangerosité des passages à niveau. Celui-ci sera réalisé au cours des études d'avant-projet. Il existe 90 passages à niveau sur la ligne Nevers-Chagny. A l'issue de l'étude de danger, le passage à niveau peut être maintenu, remplacé par un ouvrage inférieur ou supérieur. Le Département de Saône et Loire est concerné par un nombre important de passages à niveau, dont certains sont considérés comme particulièrement dangereux.

### Le PN 66 de Mesvres, un passage à niveau emblématique

Ce passage à niveau se situe dans le bourg de Mesvres sur la route départementale (RD) 61. Il est équipé de 2 demi-barrières, de feux rouges clignotants et sonnerie. Le trafic est d'environ 3000 véhicules/jours dont 220 poids lourds et 31 trains (voyageurs et fret).

La géométrie difficile (courbe de la RD et des voies ferrées, dévers induits, double voie ferrée) génère des difficultés de franchissement pour les véhicules longs. Cet axe est également un itinéraire de transports exceptionnels.

Ce passage à niveau a été le théâtre de plusieurs incidents ou accidents. Aussi le Département souhaite-il une attention particulière sur le traitement de ce franchissement dans le cadre des études à mener et une prise en charge des mesures à prendre dans le cadre des travaux, la situation actuelle n'étant pas compatible avec un projet d'aussi grande ampleur que la VFCEA.

## CONCLUSION

Le projet VFCEA est porteur de développement et d'attractivité du territoire grâce au désenclavement du sud Morvan en facilitant les déplacements ferroviaires entre Nevers et Dijon au niveau régional, mais au-delà pour ce qui concerne le fret ferroviaire. Concernant les voyageurs, le bénéfice n'en sera que plus grand avec la réalisation d'une interconnexion TER TGV.

Ce projet représente toutefois des investissements colossaux qui pourraient être phasés.

Les analyses socio-économiques permettent à ce stade d'envisager une rentabilité socio-économique positive dans le cas de la modernisation complète de la ligne Nevers-Chagny (électrification, mise au gabarit des ouvrages et installation du GSM-R) mais sans raccordement et sans halte.

Cette première étape permettrait ainsi de répondre aux attentes du Département en matière de développement du territoire et de sécurisation des passages à niveau.