

ELECTRIFIER TOUTE LA LIGNE, REDUIRE LE TEMPS DE PARCOURS C'EST POSSIBLE **C'EST FAVORISER LE FRET ET 100 000 VOYAGEURS SUPPLEMENTAIRES PAR AN.**

Le Collectif « Nevers-Dijon en 2h » a apprécié l'intérêt du débat public animé par la commission, qui a largement montré sa pertinence et son utilité sur plusieurs points :

- *Populariser et faire connaître le projet VFCEA et ses enjeux*
- *Permettre de présenter et expliquer nos propositions et nos arguments*
- *Permettre la confrontation et les échanges entre tous les intéressés et avec les acteurs*
- *Obtenir des informations beaucoup plus détaillées et précises qu'auparavant*

Mais l'avancement et la dynamique du débat créée par les premières réunions, ouvre de nouvelles problématiques et amène nos experts et les membres du Collectif « Nevers-Dijon en 2h » à ***poser une nouvelle série de questions*** (en complément des questions 23,24,25,26 et du point de vue n°8 publiés sur le site du débat public) notamment sur les points suivants :

Nevers-Dijon en 2h c'est possible et ça attire 100 000 voyageurs supplémentaires par an

La région Bourgogne a conduit une étude sur **les temps de parcours et la marche des TER** qui conclut à une marche non tendue sur Nevers-Chagny-Dijon, c'est-à-dire en dessous des vitesses autorisées par l'état de la voie et par les performances des machines.

Le Collectif demande communication de cette étude et de ses conclusions et quand ses conclusions seront mises en œuvre sur les liaisons TER ? dans la future convention TER applicable en 2018 ?

Lors de l'électrification Bourges-Nevers, il a été constaté un gain de temps lié à la mise en service du nouveau matériel électrique.

Le Collectif demande quel est le gain de temps constaté suite à l'électrification de Bourges-Nevers

Passer à 2h au lieu de 2h 30 actuellement, c'est être nettement plus rapide que la voiture, c'est réduire le temps de parcours de 20%. Un voyage plus rapide attire de nouveaux voyageurs. L'élasticité fréquentation/temps est de -0,7 (selon l'étude SYSTRA citée dans le dossier -bureau d'étude mondialement connu et filiale de la SNCF et la RATP).

La fréquentation supplémentaire sera donc de $-20\% \times -0,7 = +14\%$ d'**usagers en plus** sur un trafic actuel de 447 000 voyageurs/an sur la ligne.

Le gain de voyageurs sera donc de $447\ 000 \times 14\% = 62\ 500$ **voyageurs de plus par an** sur la VFCEA. Sur 30 ans ce sont près de 2 millions de voyageurs supplémentaires soit des recettes supplémentaires de plusieurs dizaines de millions d'euros qui accroissent d'autant la rentabilité socio-économique du projet.

De plus ces 62 500 voyageurs supplémentaires annuels s'ajoutent aux 35 300 déjà identifiés par SYSTRA (page 31). La fréquentation supplémentaire totale est donc pratiquement triplée à près de **100 000 voyageurs supplémentaires par an.**

Sur la base des calculs SYSTRA (page 48) les émissions de GES sont réduites de 1889 tec (Tonne Equivalent Carbone) par an soit sur 30 ans, de 56 674 tec. **Sur 30 ans, le report modal voyageur produit une réduction totale d'émission GES de 161 313 tec.**

Le report modal induit par un Nevers Dijon à 2 heures accroît massivement les effets positifs du projet VFCEA notamment en matière financière et environnementale.

Le Collectif demande que la rentabilité socio-économique et le bilan environnemental soient réévalués en prenant en compte les effets de la réduction du temps de parcours

Obtenir des financements européens, un passage obligé pour la réalisation du projet

Une première version du projet VFCEA prévoyait initialement un bouclage du plan de financement grâce à des fonds européens qui n'ont pas encore été obtenus, d'un montant du tiers environ des 247 Millions € de la première tranche du CPER.

Le Collectif pose les questions :

- *L'inscription de la liaison Tours-Nevers-Dijon-Nancy comme itinéraire du corridor fret européen n°4 est-elle conditionnée par l'électrification complète du tronçon Nevers-Chagny ?*
- *Cette inscription est-elle de nature à favoriser l'obtention de financements européens ?*
- *La poursuite du projet VFCEA et sa réalisation effective est-elle conditionnée à l'obtention de financements européens ?*

Une liaison directe Nevers - Besançon en moins de 3 heures c'est construire la grande région

La création de la nouvelle grande région Bourgogne Franche-Comté **augmente notablement les besoins de déplacement entre la Franche-Comté et l'ouest de la région** et en particulier avec la Nièvre. Actuellement il n'existe aucune liaison Nevers-Besançon sans changement de train à Dijon, et les temps de parcours dépassent les 4H30 (départ 6h28 - arrivée 11h07, pour le premier train quotidien du matin).

Avec Nevers-Dijon en 2H, sans suppressions d'arrêts, **des trains Nevers- Besançon rendent le trajet possible en moins de 3 heures.**

Le Collectif demande : à quelle échéance, le conseil régional proposera des liaisons Nevers-Dijon-Besançon sans changement en moins de 3 heures ?

La classification UIC (Union Internationale des Chemins de fer) de la ligne Nevers-Chagny

Toutes les lignes sont classées de 1(les plus fréquentées) à 9. Cette ligne est classée UIC 6 de Chagny à Montchanin et UIC 7 de Montchanin à Nevers.

En électrifiant la totalité du tronçon, le trafic fret se développera et atteindrait 15 trains/jours selon SNCF Réseau, ce qui peut **améliorer la classification du tronçon Montchanin-Nevers de UIC 7 à UIC 6**. Cette nouvelle classification permettrait de réduire ainsi la charge de la régénération pour les collectivités locales : en effet, la régénération est à la charge de SNCF- Réseau pour les ligne UIC 6 et au-dessus et à la charge des collectivités pour les autres dont UIC 7.

Le Collectif demande : quel est le seuil précis de passage entre catégories UIC et notamment de 7 à 6 ?