

VFCEA – Débat public 13 & 14 mars 2017 Nevers – Le Creusot

L'axe Dijon - Nevers, des investissements régionaux prioritaires depuis 2005

- En 2005, les 2/3 des trains étaient non climatisés et limités à 120 km/h. Le temps de parcours moyen était de 2 H 40 avec certains trains en 3 heures
- Depuis 2005, matériel renouvelé (coût unitaire d'une caisse de matériel pour 80 places environ, de l'ordre de 2 M€), climatisé, avec prises de courant pour ordinateurs.
- Temps de parcours amélioré : 2h17 (2h25 cette année car travaux Dijon- Chagny)

L'axe Dijon - Nevers, des investissements régionaux prioritaires depuis 2005

- Cadencement aux deux heures avec une grille plus lisible sans trou de desserte
- Amélioration de la qualité de la ligne notamment autour de Luzy
- Capacité de la ligne améliorée : 22,5 tonnes/essieu contre 20
- Remplacement de l'ancienne signalisation mécanique par une signalisation lumineuse moderne (BAPR) grâce aux deux derniers CPER.
- Augmentation de la desserte : En 2005 : 6 allers et retours en semaine,
En 2017 : 8 allers et 9 retours en semaine

Le contexte financier

Montant CPER - études et travaux : 247 M€

Les financements **quasi-certains** : **91 M€** dont 42 M€ Etat et 49 M€ Région

Les financements **sollicités** : **78,5 M€** de l'Europe

Les financements **escomptés** : **48 M€** de SNCF Réseau (avant décision article 4 sur l'autofinancement)

Les financements **à solliciter** : **30 M€** autres collectivités (Départements, Agglos dont CUCM, éventuellement Ile de France au titre de déchargement de la ceinture de Paris et/ou Grand Est au titre LGV Rhin-Rhône)

Les coûts

Le coût global du projet

Fonctionnalités électrification, mise au gabarit, GSMR, Grande Vitesse, gare d'échange TER – TGV : **560 M€**

Le coût par fonctionnalité du projet

283 M€ fonctionnalité électrification, mise au gabarit, GSMR

342 M€ fonctionnalité Grande Vitesse

79 M€ fonctionnalité gare d'échange TER - TGV

L'état du dossier dans le cadre du CPER actuel 2015 - 2020

Ce qui peut être réalisé avec les financements quasi-certains

Les études AVP sur l'intégralité du projet

La 1^{ère} phase initiale d'électrification Chagny – Montchanin
Installation du GSMR sur la totalité de la ligne

Mise au gabarit des ouvrages d'art

Et après ce contrat de plan ...

CPER 2020 – 2025 : l'électrification Montchanin- Nevers ou la Grande Vitesse et gare d'échange

CPER 2025 – 2030 : la Grande Vitesse et gare d'échange ou l'électrification Montchanin- Nevers

Pourquoi commencer par électrifier Chagny – CUCM + GSMS + gabarit

Une raison tactique : tronc commun aux trois fonctionnalités donc on n'insulte pas l'avenir

Une raison technique : amélioration immédiate pour le fret et le transport voyageurs. (circulation des TER Chalon / Montchanin (7,5 AR/jour) en traction électrique ainsi que les trains de fret (dessertes industrielles du Creusot).

Une raison financière : le financement quasi-certain permet de réaliser l'ensemble des études AVP (22 M€), l'électrification entre Chagny et la CUCM (40 kilomètres), l'équipement en GSMR de la totalité de la ligne et la mise au gabarit des ouvrages d'art

Les apports de l'étude SNCF Réseau sur la régénération totale de la ligne

Rapport coût (400M€) / gain en temps pas exceptionnel

Nécessité d'engager 6M€ supplémentaires pour maintenir le réseau en l'Etat à horizon 2019 voire 5,5 pour le point noir de Mesvre (gain de 3' sur le temps de parcours)

Parcours en Dijon Nevers en 2h07 voir 2h03 en limitant à 4 ou 3 le nombre d'arrêt

La position du CRBFC

L'état des voies est plutôt bon sous réserves de quelques améliorations en plus du contrat de plan (10 à 12M€). C'est loin d'être le cas de tous le réseaux BFC.

Travailler sur un projet global qui évoluera suivant les financements obtenus de l'Europe et de l'Etat (possibilité de plan de relance et de grand travaux) mais avec en permanence la réaffirmation de tout réaliser dans le temps.

La position du CRBFC

Définir et négocier l'engagement des collectivités par fonctionnalité, le Région et l'Etat s'engageant dans le cadre des deux prochains contrats de plan

Prendre en compte dans la nouvelle convention SNCF une augmentation de l'offre actuel pour ajouter des trains bolides qui s'approchent d'un temps de parcours de 2h avec mise en place d'une concertation pour définir les 3 ou 4 arrêts.