

Demandes d'informations complémentaires concernant les temps de parcours

La réunion du débat public du 5/1 à Nevers a permis de clarifier la situation, le Collectif « Nevers-Dijon en 2 h » en a tiré quelques enseignements mais aussi des questionnements nouveaux qui appellent des réponses dans le cadre du débat public :

Si l'on réduit le temps de parcours Nevers-Dijon à 2h, la rentabilité augmentera encore grâce à **l'apport supplémentaire de voyageurs** dans des trains qui seront nettement plus rapides que la voiture. D'autre part réduire le temps de parcours est considéré comme un avantage supplémentaire pour les voyageurs et donc pour la collectivité (dossier page 95)
Le Collectif demande que ces deux points soient intégrés dans le calcul de rentabilité (fait par Systra), ce qui n'est pas le cas actuellement (dossier page 30) et versé au débat public.

La meilleure accélération et freinage du matériel électrique permet de gagner du temps sur chaque arrêt (il y en a 9 en tout) et sur les autres changements de vitesse autorisés (une quinzaine). Tous les cheminots-conducteurs peuvent le confirmer ainsi que l'étude SYSTRA-VFCEA (page 21 point 2.1.2.2):

Le Collectif demande que ce gain soit chiffré et versé au débat public.

Actuellement la SNCF fait rouler ses TER en dessous de la vitesse autorisée par l'état de la voie : **la marche n'est pas « tendue »**. Une marche plus tendue ferait aussi gagner du temps : la preuve en cas de retard au départ, les TER peuvent le rattraper et être à l'heure à l'arrivée : là encore les cheminots et les usagers en sont témoins et confirment. Lors du débat du 5/1, **le directeur régional SNCF Mobilité l'a d'ailleurs reconnu** : lors de son intervention, il a déclaré que la marche actuelle était détendue et que la SNCF pouvait la tendre si le Conseil Régional le lui demandait.

Le Collectif demande que soit estimé le gain de temps possible et que les résultats soient versés au débat public.

Lors du débat du 5/1, le directeur régional SNCF réseau a affirmé à plusieurs reprises que passer à 2H nécessitait de rénover entièrement la voie soit 240 millions € de travaux actuellement non prévus et non financés. Pour cela il s'appuie sur un cout estimé moyen de 1,5M€/km pour 160 km.

Le Collectif conteste absolument ces affirmations et s'appuie sur l'expertise de nombreux cheminots : cette rénovation complète à ce prix est-elle nécessaire ? nous répondons NON :

- **De nombreux tronçons permettent déjà de rouler à 140 ou à 130 km/h** (étude EGIS/CR/RFF - 16/12/2013 page 17)
- **Plusieurs dizaines de km ont été refait autour de Luzy**, en voie/ballast, il y a moins de 5 ans (*date à rechercher*) ce qui a nécessité une fermeture complète de la voie pendant plusieurs semaines d'été.
- **Aucune étude précise connue, n'existe à ce jour** pour chiffrer précisément les travaux à entreprendre pour réduire le temps de parcours ; si des éléments chiffrés précis existent, *le Collectif demande qu'ils soient rendus publics immédiatement et versés au débat public.*

- En tout état de cause pour réduire le temps de parcours à 2H par exemple , **il n’y a pas besoin de rénover toute la ligne**, compte tenu des gains de temps possibles notés plus haut (&n°2), il s’agit prioritairement de supprimer certains points noirs tels que des passages à niveau(PN) : par exemple nous avons appris qu’avec 8 M€ on peut gagner 3 minutes en supprimant le PN de Mesves.

Le Collectif demande une étude précise pour identifier quels sont les points noirs à améliorer pour réduire le temps de parcours, et leur coût.

Le Collectif « Nevers-Dijon en 2h » représenté par André Fourcade.