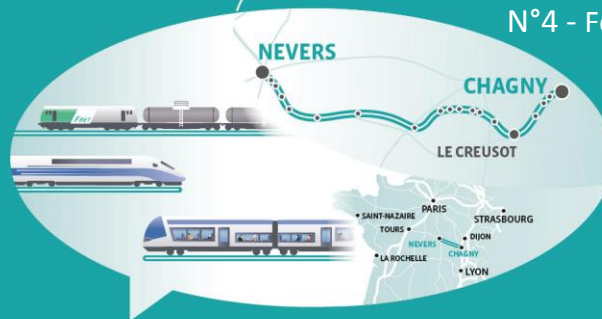


DÉBAT PUBLIC

VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



CAHIER D'ACTEUR

Un projet structurant d'intérêt départemental, régional, national et international

Ce projet prévoit notamment la modernisation et l'électrification des 160 kilomètres de la ligne existante entre Nevers dans la Nièvre et Chagny en Saône-et-Loire. Cette électrification répondra au double enjeu majeur de garantir la conservation de la ligne et de la rendre attractive pour le transport des biens et des personnes. Ce projet permettra de combler le manque de maillon non électrifié entre le corridor Nord-Méditerranée et le corridor Atlantique utilisés pour le transport de marchandises en Europe. La performance de cette ligne ferrée transversale ainsi modernisée permettra aux entreprises utilisatrices de se développer, aux opérateurs ferroviaires de capter de nouveaux marchés et aux territoires de renforcer leur attractivité.

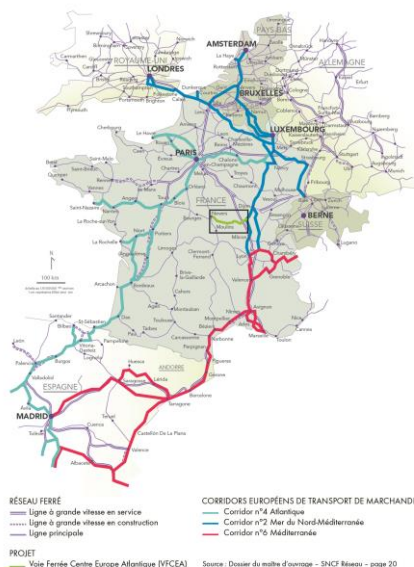


Les Chambres de Commerce et d'Industrie de la Nièvre et de la Saône-et-Loire accompagnent la création et le développement des entreprises de leurs territoires. Pour cela, elles mettent en place des actions et des prestations qui favorisent le développement de la performance des entreprises, qu'il s'agisse de formation, d'information économique, d'appui et de conseil ou de gestion d'équipements.

S'agissant de l'aménagement du territoire, elles expriment des réflexions en matière d'infrastructures de transport et de communication, aux regards des besoins des entreprises de leur territoire.

Par ailleurs, afin de mieux répondre aux besoins de logistique et de transport de marchandises des entreprises du département, la CCI de Saône-et-Loire gère les plateformes portuaires multimodales de Chalon-sur-Saône et de Mâcon (S&L), à travers son service portuaire Aproport, ainsi que la plate-forme portuaire de Pagny (Côte d'Or), à travers la SAS Pagny Terminal.

LA FONCTIONNALITÉ TRANSPORT DE MARCHANDISES



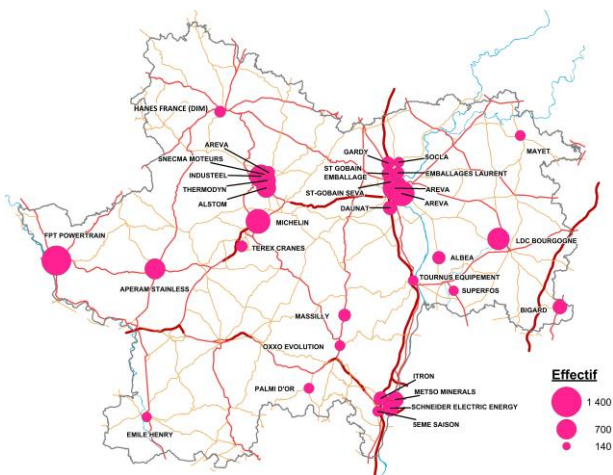
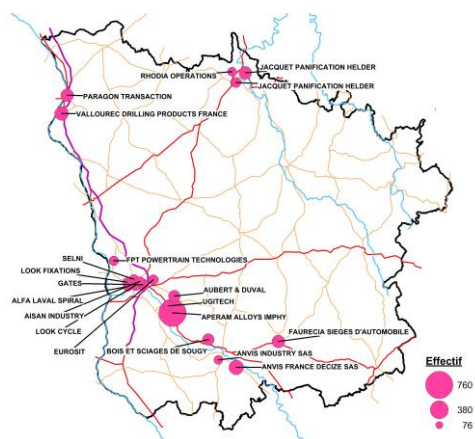
Ce projet aura des retombées socio-économiques importantes pour nos territoires qui sont déclinées ci-après en 3 points : le transport de marchandises, les déplacements de voyageurs et de touristes et l'impact environnemental.

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES UN ATOUT POUR LE DEVELOPPEMENT DU TRAFIC

La modernisation de cet axe ferroviaire transversal permettra de fluidifier et d'améliorer les flux de marchandises d'une part en évitant la grande ceinture parisienne et le nœud ferroviaire dijonnais, et d'autre part en reliant l'axe Rhin-Rhône-Saône à la façade atlantique.

Les départements de la Nièvre et de la Saône-et-Loire disposent sur leur territoire d'entreprises industrielles de renom et un tissu d'entreprises dans le secteur de la logistique et du transport qui ont besoin d'infrastructures modernisées et transversales. Les grandes entreprises présentes sur les deux départements génèrent des flux logistiques conséquents (cf cartes ci-dessous).

Carte des principales entreprises industrielles de la Nièvre et de la Saône-et-Loire (source : CCI 58 et CCI 71)



Le développement de l'activité de fret ferroviaire sera possible à condition que les opérateurs tiennent compte des contraintes opérationnelles et économiques des chargeurs.

Lors d'une enquête menée en 2012-2013 par la CCI de Saône-et-Loire auprès d'entreprises sur les pratiques et les enjeux en matière de logistique, il apparaissait que la majorité des grandes entreprises regrettaient la piètre qualité et le manque de fiabilité du fret ferroviaire auquel elles aimeraient pourtant avoir plus souvent recours. Le projet VFCEA permettra d'améliorer le fret ferroviaire et de convaincre les entreprises d'y avoir recours notamment celles ayant mis en place une politique de développement durable. Les céréales, le bois et les granulats sont des activités très présentes sur les deux départements. Il faut noter qu'il y a deux carrières à Epiry (Sagag Bourgogne) et Corbigny qui sont embranchées par capillarité (le réseau capillaire est le réseau exclusivement dédié au fret) sur la ligne Nevers-Chagny. Les trois sociétés sidérurgiques présentes sur Imphy devraient développer des tonnages significatifs (Aperam, Ugitech, Aubert & Duval). Le site de Renault Trucks Defense à Garchizy-Fourchambault représente une potentialité intéressante de trafic en raison du projet d'en faire un centre européen de logistique pour les pièces détachées. On peut citer également la société nivernaise Textilot qui est un acteur économique national avec son activité de distribution de produits textiles.

L'ENJEU DU DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE : AFFIRMER LA VOLONTÉ DE TRANSPORTER PAR LA VOIE FERRÉE ET LA METTRE EN PRATIQUE DANS LES TERRITOIRES

Pour développer le report modal et inciter les chargeurs et les organisateurs de transport à choisir le transport ferroviaire, il est nécessaire d'améliorer et de moderniser les infrastructures existantes qui relient actuellement la Bourgogne à la façade ouest de la France.

En effet, la pertinence économique du fret ferroviaire s'inscrit entre autre dans la composition de trains longs et lourds (850 mètres/1800-2000 tonnes).

Il convient donc de maintenir les ITE (installation terminale embranchée) existantes, voire de les moderniser, pour permettre à ces sites de bénéficier de la souplesse logistique apportée par l'embranchement (chargement ou déchargement en temps masqué, plus de disponibilité de quais pour les camions, etc..), tout en constituant des bases de trafics pouvant se raccorder aux schémas de transports existants, et en créer d'autres.

A titre d'exemple, l'embranchement Ville de Nevers est inactif actuellement en raison de travaux mais pourrait être utilisé pour un autre usage. A Sougy, il y a l'embranchement au site de Monnet-Seve et à Luzy, celui des carrières Lafarge.

UN ENJEU POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DES PLATES-FORMES MULTIMODALES DU VAL DE SAÔNE

Comme évoqué précédemment, le transport ferroviaire est un mode de transport massifié.

On entend par massifié le regroupement des chargements transportés sur un même parcours. Cette technique de massification relève du transport ferroviaire ou fluvial.

Les ports de commerce situés sur le bassin Rhône/Saône et gérés pour la plupart d'entre eux par les Chambres de Commerce et d'Industrie ont un rôle important dans le développement du transport ferroviaire. Les plus importants sont dotés de voies ferrées, de plates-formes de stockage et de matériel de manutention spécifique au ferroviaire. Selon les engagements de volume, ils peuvent également s'investir dans la traction de proximité et remettre les wagons sur leur faisceau d'échange ou directement en gare comme APROPORT à Chalon-sur-Saône et à Mâcon par la mise en place d'une OFP (opération ferroviaire de proximité).

Les deux plates-formes multimodales de Saône-et-Loire bénéficient d'une position privilégiée par leur connexion au corridor rail/voie d'eau entre Amsterdam et Marseille.

Cet axe porteur de fret pourrait, grâce à la position de hub ferroviaire détenue par les ports intérieurs, dévier du trafic nord Europe / sud France vers le centre de la France et la côte Atlantique.

Le transport de conteneurs maritimes connaît une forte progression. Le développement du ferroviaire pour un désengorgement rapide des quais maritimes est incontournable d'autant que le transport fluvial, autre mode massifié, ne répond pas forcément aux critères d'acheminement à cause des contraintes de réseau et de gabarit. Les ports de Chalon-sur-Saône et Mâcon sont la démonstration de ce phénomène par le biais de trains ou de rames de conteneurs qui transitent sur ces plates-formes plusieurs fois par semaine.

La modernisation de la VFCEA permettrait de drainer des marchés transversaux avec des ouvertures sur les ports de Nantes / Saint Nazaire et la Rochelle et le nouveau terminal de Niort car faute d'itinéraires alternatifs à celui surchargé de la ceinture parisienne, les projets ferroviaires végètent ou avortent.

Cette démarche peut également s'inscrire dans un schéma orienté à l'international et vers les grands ports du nord de l'Europe (Anvers et Rotterdam).

APROPORT- Chiffres –clés 2015

- ✓ 1^{ER} port intérieur français à disposer d'un agrément pour l'accès au réseau ferré national
- ✓ 2^{ème} port intérieur sur le bassin Rhône-Saône
- ✓ 3 plates-formes portuaires multimodales
- ✓ 2.8 millions de tonnes traitées
- ✓ 1 000 bateaux traités
- ✓ 58 000 conteneurs manutentionnés
- ✓ 5.7 millions d'euros de CA

Afin que ce projet d'axe ferroviaire transversal ait des répercussions économiques locales, il est nécessaire que les territoires se mettent en capacité de pouvoir accueillir des trains de fret en raccordant notamment les zones d'activités, que les chargeurs développent ce mode de transport et que les opérateurs ferroviaires fassent preuve de flexibilité et d'adaptabilité avec les chargeurs.

LES DÉPLACEMENTS DES VOYAGEURS AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES SALARIÉS ET DES TOURISTES

Le raccordement des deux infrastructures existantes (la ligne Nevers-Chagny et la LGV Paris-Sud-Est) dans la zone de la gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV avec l'organisation de correspondances TER-TGV sera un atout pour les territoires nivernais, autunois et de la CUCM (Communauté Urbaine Le Creusot – Montceau-Les-Mines) en permettant aux entreprises de s'y maintenir et à d'autres entreprises de venir s'y installer. La création d'une gare de correspondance TGV-TER permettra aux voyageurs de la CUCM, de Chalon-sur-Saône, de l'ouest et du nord de la Saône-et-Loire, de Nevers et de Bourges de bénéficier d'un accès direct aux TGV Lyon-Paris. Un cadencement régulier TER-TGV permettra non seulement un accès direct aux TGV mais aussi un gain de temps pour les trajets Chalon-Paris et ceux de Bourges et Nevers vers Lyon.

Il apparaît important aux deux CCI de prendre en compte la demande formulée par les élus de la Communauté de communes du Grand Autunois Morvan portant sur la réouverture, l'adaptation et la modernisation de la ligne Autun-Étang-sur-Arroux permettant le lien entre Autun, la VFCEA et la gare TGV par chemin de fer.

Le projet VFCEA élargit ainsi l'offre pour les voyageurs au sein de la région Bourgogne-Franche Comté et propose un accès plus direct et plus rapide aux zones d'emploi de Dijon, de Besançon, de la métropole lyonnaise, de l'aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt et de la Suisse.

Ce projet contribuera à l'aménagement durable des territoires en permettant leur irrigation pour les navettes domicile-travail.

L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL S'INSCRIRE DANS UNE DÉMARCHE DE LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Le projet VFCEA aura pour effet de contribuer à la préservation de l'environnement. En effet, l'utilisation de trains à traction électrique et le report modal de la route vers le rail inscrivent ce projet dans les orientations nationales et les objectifs de réduction des gaz à effet de serre.

Report modal du fret et des déplacements en voiture

Pour une mise en service à l'horizon 2025, la prévision du maître d'ouvrage du projet est de 1.4 millions de tonnes transportées dont 165 000 tonnes de marchandises issues du report modal.

Les estimations de trafics à l'horizon 2025 présentées par le maître d'ouvrage font apparaître une hausse de 35 300 voyageurs TER par an et de 73 900 voyageurs longue distance par an.

En conclusion, les Chambres de Commerce et d'Industrie de la Nièvre et de la Saône-et-Loire affirment leur soutien au projet VFCEA, projet d'aménagement du territoire qui permettra un développement du transport de marchandises et de voyageurs.

S'agissant du phasage du projet, les CCI de la Nièvre et de la Saône-et-Loire privilégient en premier lieu l'électrification en une fois de la ligne Nevers-Chagny, l'adaptation des ouvrages de la ligne Nevers-Chagny et l'installation d'un système de communication de type GSM-R afin de développer le transport de marchandises sur cet axe transversal indispensable au développement des entreprises de leurs territoires. Par ailleurs, l'utilisation de trains à traction électrique pour le transport de voyageurs depuis Nevers participe pleinement à la réduction des gaz à effet de serre.