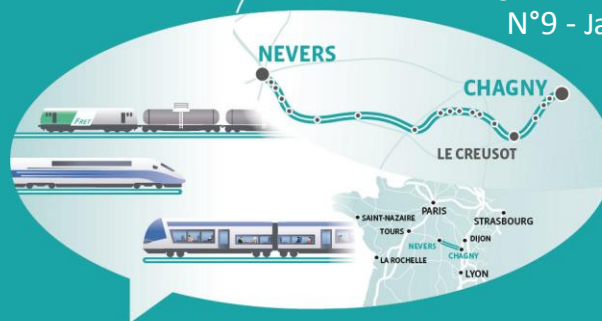


DÉBAT PUBLIC

VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



CAHIER D'ACTEUR

Pour une électrification de Nevers – Chagny, dernier barreau pour compléter l'axe est / ouest



ASSOCIATION RACO

RACO (Rhône – Alpes – Centre – Océan) est une association créée en 1995. L'association fédère une trentaine d'adhérents : 5 Conseils régionaux, 3 Conseils départementaux, 8 villes, 8 communautés urbaines, 4 chambres consulaires, le Grand Port maritime de Nantes-St Nazaire, le Grand Port maritime de la Rochelle, 6 associations. Elle est présidée par M. Jean-Michel Bodin, Vice-Président de la Région Centre Val de Loire de 1998 à 2015, en charge des transports et des infrastructures.

RACO promeut une densification des circulations de trains voyageurs et fret sur l'axe Nantes – Lyon, mais également sur des antennes afférentes à l'axe, et en prolongement de cet axe Est/Ouest.

Contact :

Adresse : BP90603, 37176
Chambray-les-Tours.
Tel : 06 79 42 77 33
Mel : raco1837@hotmail.fr

DES LIAISONS TRANSVERSALES SOUS-EXPLOITEES

Les **liaisons transversales**, qu'elles soient aériennes, routières ou ferroviaires **ont toujours été les parents pauvres** de l'aménagement du territoire.

Historiquement, ce sont les routes, autoroutes et voies ferrées radiales reliant Paris à la province, qui se sont développées le plus rapidement et ont bénéficié des modernisations successives permises par le progrès technique. Dans le domaine ferroviaire, faute de lignes transversales performantes, une partie du trafic interrégional de voyageurs transite par l'Île-de-France, malgré un trajet plus long et malgré la saturation des lignes de la région parisienne.

UN POTENTIEL FORT SUR NANTES - LYON

La transversale Nantes-Lyon possède une capacité de développement importante et peut relier de manière performante l'Est à l'Ouest. Electrifier Nevers – Chagny, c'est compléter les électrifications précédentes : Bourges – Saincaize et Tours – Vierzon.

RACO a pour volonté de densifier le trafic ferroviaire sur l'axe Nantes – Lyon, Nantes – Dijon / Clermont, Orléans – Lyon, pour offrir à la fois un **bon service ferroviaire voyageurs à une population desservie par cet axe**, mais également pour **soutenir le développement du fret ferroviaire**, en particulier pour les clients des ports de la Rochelle et de Nantes ainsi que vers / depuis l'Ouest de la France, de la Bretagne à façade Atlantique. **RACO soutient activement le projet d'électrification de Nevers – Chagny.** En effet, l'électrification de cet axe permettrait à la fois le développement de **trains de voyageurs** et permettrait également le **développement du transport de marchandises.**

ASPECT VOYAGEURS

PLUS DE 7 MILLIONS D'HABITANTS CONCERNÉS

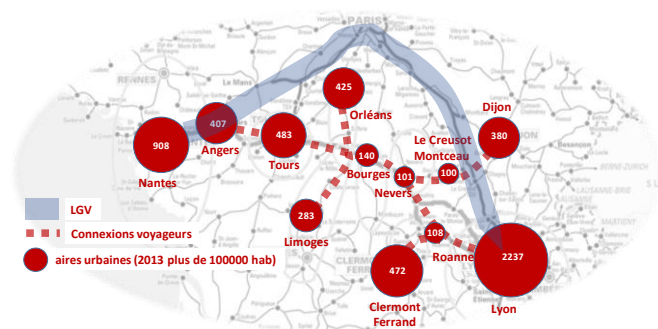


Figure 1 - Territoire traversé (populations 2013)

Le propre de la liaison transversale Nantes – Lyon et de ses antennes (cf. schéma ci-contre) est de **desservir un vaste territoire**, de plus de 6 régions : Pays de Loire, Centre-Val-de-Loire, Bourgogne – Franche-Comté, Auvergne – Rhône-Alpes, Limousin.

Le territoire desservi est **vaste et peuplé de 7 millions d'habitants**, avec à la fois des mégapoles françaises : Nantes, Lyon, Clermont-Ferrand, ainsi que des villes de taille moyenne et permet – à contrario des TGV intersecteurs réalisant des missions Nantes – Lyon, de **desservir tout un territoire, tout en offrant des bonnes correspondances avec le réseau TER** en différentes gares de correspondance (Nantes, St Pierre des Corps,

Vierzon, Bourges, Saincaize, Roanne, Lyon).

En effet, et à contrario des relations grande vitesse, qui ne sont que la juxtaposition de dessertes radiales (Nantes – Île de France et Île-de-France – Lyon), les liaisons transversales **irriguent le territoire**, avec les **effets vertueux du ferroviaire**, permettant à la fois le **report modal de la route vers le fer, et ses externalités** (gains en terme de pollution, sécurité des transports ferroviaires par rapport à la route, etc.) mais également la **dynamisation des territoires traversés** : créations d'emplois, aide à la mobilité et donc augmentation de la vitalité économique des territoires, etc.

UNE PROPOSITION DE DESSERTE PERFORMANTE

La desserte actuelle sur l'axe Nantes – Lyon est **extrêmement médiocre** : abandon des services de nuit, services uniquement sur Tours – Lyon (certes en reprise partielle en 2018 sur Nantes – Lyon), absence de bonnes correspondances, temps de parcours très fortement dégradés. Sur certaines relations (Nantes – Clermont par exemple ou encore Nantes – Dijon, Orléans – Lyon), l'offre est tellement médiocre que la **part modale du fer est très faible** de par les correspondances ou les prix excessifs pratiqués. L'offre proposée (cf. schéma précédent) est une offre

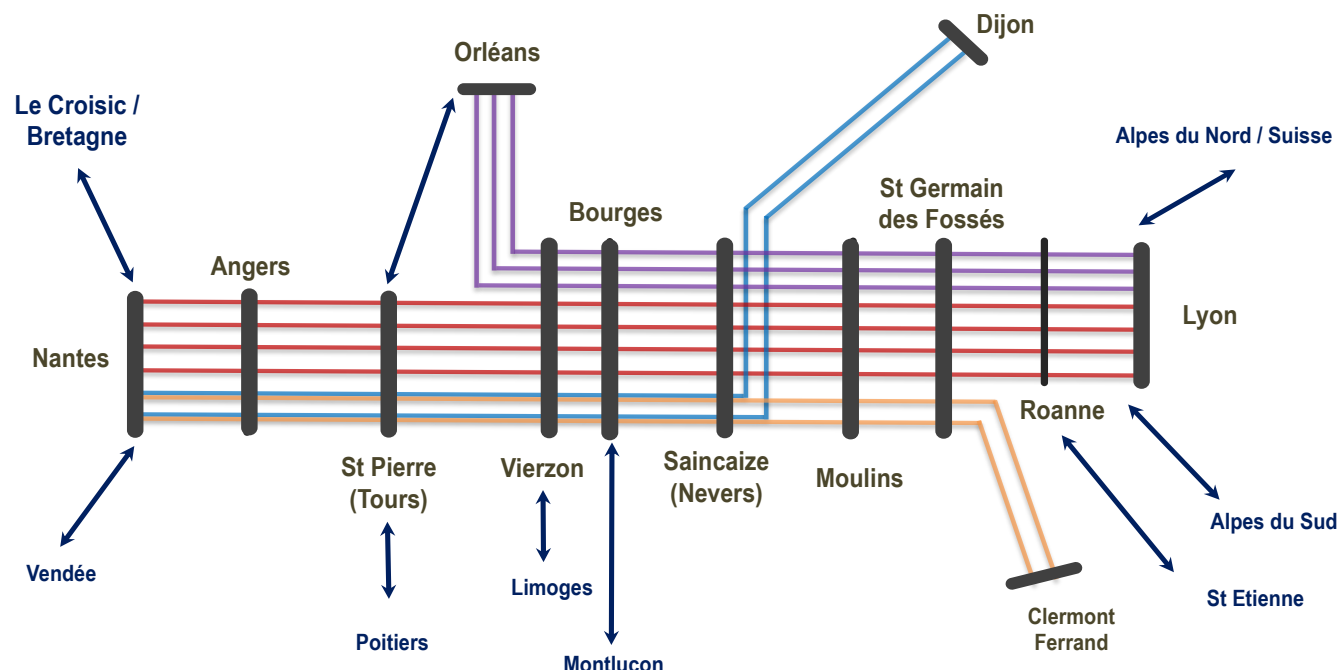


Figure 2 - Schéma de desserte proposé (un trait = un aller-retour par jour)

composée (par jour) de 4 allers-retours Nantes – Lyon, de 3 allers-retours Orléans – Lyon, et de 2 allers-retours (en coupe – accroche à Saincaize) Nantes – Dijon / Clermont-Ferrand. Les temps de parcours seraient fortement améliorés par rapport à l’actuel, avec un temps de parcours de 6 heures sur Nantes – Lyon (environ 7 heures à l’heure actuelle, avec un rebroussement à Tours et à Nevers). **De surcroît les correspondances permises offriraient une très forte amélioration des dessertes ferroviaires y compris de/vers des villes non directement sur l’axe (Rennes, Poitiers, Limoges, St Etienne, Grenoble, etc.)**

Cette offre est réalisable avec un engagement économique raisonnable (seulement 10% à 15% des couts du service qui ne seraient pas couverts par les recettes). Ce service profiterait à près de **3 millions de passagers par an, avec une forte croissance potentielle**. Il convient d’ajouter que ces trains n’auraient **pas d’incidence négative sur l’économie des TGV**, la plupart des passagers étant des passagers de cabotage.

Il convient enfin de rappeler qu’il existe **une forte demande pour des trains à produit moyen plus faible avec un temps de parcours plus long**. On peut citer l’exemple de voyageurs empruntant des TER sur des longs parcours (Paris – Lyon par exemple, ou bien Paris – Toulouse par la ligne classique, de même que Paris – Tours) au détriment des TGV. Cela permettrait de refaire venir des usagers vers le fer, alors que ces derniers sont partis vers des modes moins performants ou vertueux (covoiturage, autocar, etc.)

Ainsi RACO soutient l’électrification de Nevers – Chagny, permettant de développer le service voyageur sur cet axe, avec en particulier des trains venant / partant de la façade Atlantique. Ce projet est pleinement dans la continuité du projet de revivification de la transversale Nantes – Lyon et de ses antennes.

ASPECT MARCHANDISES

L’électrification de la ligne Nevers – Chagny présente **deux intérêts pour le transport de marchandises**. En effet, outre un évident intérêt est / ouest, c’est également une possibilité de désaturer des axes nord / sud et ainsi offrir un service ferroviaire de meilleure qualité. **Electrifier une ligne ferroviaire, c’est permettre de gagner des externalités très importantes en termes de pollution, de gaz à effet de serre, et d’effets amont-aval**. C’est permettre une plus forte part modale du fer.

RELIER L’OUEST ET L’EST

Le premier intérêt est de **donner aux clients des ports de l’Atlantique (Nantes et la Rochelle) un axe ferroviaire de qualité** permettant de diffuser ou acheminer les marchandises. Avec Nevers – Chagny électrifié, c’est tout un axe Est / Ouest qui permet de transporter des marchandises avec une facilité d’exploitation accrue, le long de lignes entièrement électrifiées.



Figure 3 - GPM (tonnages 2011)

Au-delà des ports, cela profite également à l’ensemble des entreprises de l’ouest du territoire, de manière élargie à la Bretagne, les Pays de Loire et une partie de la Nouvelle Aquitaine.

La Bretagne, première région agricole de France, est particulièrement intéressée par le projet VFCEA. La dominance du fret routier appelle d’urgence un redéploiement du fret vers des modes alternatifs. Le redémarrage du chantier de transport combiné de Rennes et le positionnement du port de Brest pour

accueillir les flux d'une autoroute de la mer appellent l'organisation d'un débouché ferroviaire de la Bretagne vers le Sud et Sud-Est de la France. L'absence de fiabilité

intéressants tant en termes de bénéfices socio-économiques, que de qualité des sillons fret. L'itinéraire concerné est bien moins chargé. En ligne, il

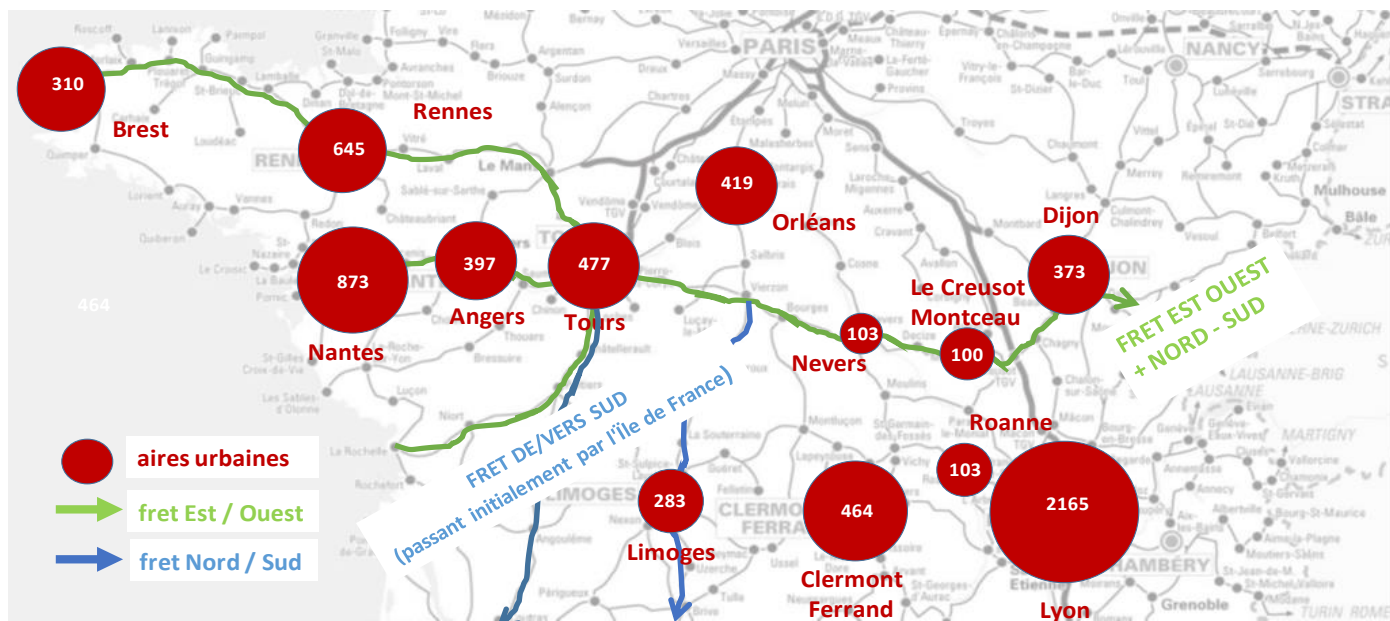


Figure 4 - Trafics marchandises: Est / Ouest et Nord / Sud

des sillons ferroviaires est lourdement pénalisante et la réalisation de la voie ferrée Centre Europe Atlantique permettrait de lever une partie de la contrainte générée par l'obligation fréquente d'avoir à transiter par la région parisienne.

est possible de faire passer de nombreux trains de fret, de même que les trains de voyageurs. Dans les nœuds, la capacité est également présente, et les trains de fret pourront circuler, du moins en heure creuse.

DESATURER ET OFFRIR DES LIAISONS PLUS PERFORMANTES

Le second intérêt est à analyser dans une logique européenne, notamment pour les flux venant/allant du Sud (Espagne et Portugal) et allant/venant vers l'Europe du Nord. Les axes traditionnels (Hendaye – Paris, vallée du Rhône) sont proches de la saturation, et le développement d'un axe transversal, permet (cf. carte ci-dessus) de développer un itinéraire alternatif, passant par l'axe Toulouse, Limoges, St Pierre des Corps, puis Nevers, Chagny, Dijon, ou bien Hendaye, Bordeaux, St Pierre des Corps, etc. Eviter l'Île de France présente ainsi des aspects

POUR NEVERS - CHAGNY

Ainsi, tant pour les développements voyageurs que fret, l'association RACO défend le projet de VFCEA. Le développement de l'axe Nevers – Chagny, vu comme le « dernier maillon » de l'axe fret Ouest / Est, ainsi que dans sa composante Sud / Nord, est également un axe nécessaire au développement du trafic voyageurs sur la transversale Nantes – Lyon.

L'électrification du barreau Nevers – Chagny se doit d'être ainsi priorisé par rapport aux autres composantes du projet VFCEA, qui présente également des atouts en termes de desserte voyageurs.