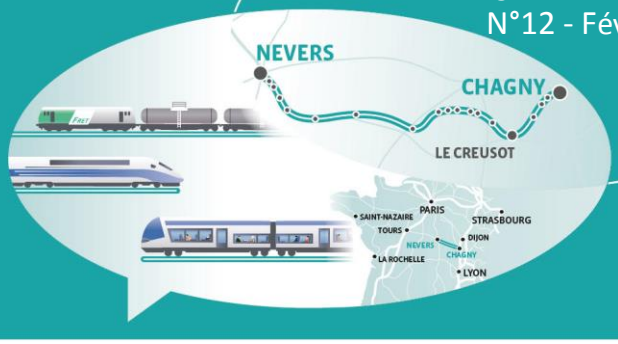
DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



CAHIER D'ACTEUR

Présentation des Ports

Les Grands Ports Maritimes de Nantes Saint-Nazaire et de La Rochelle sont les premiers ports de la façade atlantique française, en matière de tonnage, avec un trafic annuel cumulé dépassant les 35 millions de tonnes en 2016 et les 4000 escales de navires.
Nantes Saint-Nazaire Port s'étend sur un territoire allant de l'embouchure de la Loire à Saint-Nazaire au fond de l'Estuaire à Nantes, à 65 km en amont.

Les Ports de Nantes Saint-Nazaire et de La Rochelle traitent tous les types de marchandises, des matières premières énergétiques aux produits agricoles en passant par les voitures neuves ou les colis industriels exceptionnels.
Cette richesse de trafics est directement liée à l'importance des industries de l'Estuaire de la Loire et des zones sur lesquelles sont implantés d'importants sites de production, dans des secteurs variés, comme la construction et la réparation navale, l'aéronautique, le raffinage de pétrole et les produits raffinés, une centrale thermique, un terminal méthanier, une cimenterie ….

Selon l'étude INSEE publiée en juin 2015, le complexe industrialo-portuaire des deux ports représente 40 000 emplois, dont 9 300 dans les activités "maritimes" (directement liées au traitement des marchandises et des navires).
Les investissements, portés par Nantes Saint-Nazaire Port et Port Atlantique La Rochelle, ainsi que l'ensemble des industriels (Total, STX, GE, Airbus, …) et entreprises portuaires confirment la dynamique et la confiance collective en l'avenir.

Contacts

Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire
18 Quai Ernest Renaud
BP 18 609
44186 Nantes Cedex 4
Tel : 02 40 44 20 20
Fax : 02 40 44 20 00
ser.communic@nantes.port.fr
www.nantes.port.fr

Grand Port Maritime de La Rochelle
141 Boulevard Emile Delmas
BP 70 394
17000 La Rochelle
Tel : 05 46 00 53 60
contact@larochelle-port.eu
www.larochelle.port.fr

LES STRATEGIES
DE DEVELOPPEMENT DES PORTS

Des enjeux stratégiques

Un des principaux enjeux stratégiques des ports est d'élargir l'accès à leur arrière-pays (hinterland) sur des axes pertinents en relation directe avec son offre maritime, notamment de lignes régulières. En tant qu'établissements publics de l'Etat, ils participent à la mise en œuvre des politiques, notamment celles liées au report modal (objectif d'offres de transport terrestre massifié "bas carbone").

Ainsi, Nantes Saint-Nazaire Port est leader sur la façade Atlantique pour le conteneur et occupe la troisième place française pour le trafic roulant (automobiles, remorques), notamment pour le compte de Scania (Volkswagen), PSA, Renault, Dacia…

Il est également leader en matière d'autoroutes de la mer entre la France et l'Espagne. Cette solution permet chaque année de transporter entre 15 000 et 30 000 remorques et d'alléger ainsi le réseau routier.

Des investissements importants en cours confortent ces orientations. Par exemple, le terminal à conteneurs pourra accueillir en 2018 des porte-conteneurs de grande taille (8000 evp) grâce à un nouveau quai (65 M€) et le terminal roulier est doté depuis fin 2015 d'un poste conçu pour recevoir les pièces aéronautiques.

Port Atlantique La Rochelle est le deuxième port céréalier français et le premier en matière d'importation de pates à papier. Spécialisé dans les vracs et les colis lours avec un trafic équilibré entre importations et exportations, il a fortement développé le report modal en créant le premier opérateur ferroviaire portuaire et collabore avec SNCF Réseau à des démarches innovantes permettant d'améliorer les réservations de capacité ferroviaire et la programmation des travaux.

LES PORTS ET LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Les Ports de Nantes Saint-Nazaire et de La Rochelle sont d'importants générateurs de fret ferroviaire, avec plus de 3 Mt/an, au bénéfice des activités et donc des emplois des régions desservies.

Ce fret ferroviaire correspond pour les deux tiers à du transit (exemple des céréales) et pour le reste à une transformation locale (exemple des graines oléagineuses triturées dans les deux usines situées dans l'Estuaire de la Loire).

Plus de 2400 trains par an arrivent ou partent de ces deux ports, avec des capacités d'emport allant jusqu'à 2500 t/train.

Le réseau

Les Ports de Nantes Saint-Nazaire et de La Rochelle sont propriétaires et gestionnaires de leur réseau (Réseau Ferroviaire Portuaire = RFP) depuis 2009. Celui-ci est formé de 87 km de voies. Il est utilisé par les trains d'une douzaine de clients réguliers embranchés. Ce RFP fait l'objet d'un programme d'investissements de 10 M€ d'ici à 3 ans pour renforcer les capacités d'accueil et de desserte des sites des terminaux.

Ces ports sont reliés au réseau ferroviaire européen et notamment au corridor ferroviaire atlantique (n°4).

Ils participent à l'élaboration de solutions de transport, notamment ferroviaires et peuvent réserver des capacités (sillons) sur le Réseau National. Ils sont également coactionnaires d'une entreprise ferroviaire, OFP Atlantique (Opérateur Ferroviaire Portuaire).

Il s'agit pour ces deux grands ports maritimes de nouer des partenariats à l'intérieur des terres et de s'appuyer sur un réseau de ports dit "ports à sec" afin de prolonger le transport maritime au plus près des clients et de leur offrir une prestation complète, économiquement pertinente.

L'axe VFCEA est une priorité pour les ports atlantiques car il permet à la fois de consolider les bassins de fret existants, notamment agricoles et d'atteindre de nouveaux gisements de fret ainsi que d'accéder aux carrefours logistiques européens.

L'AXE FERROVIAIRE TRANSVERSAL EST STRATEGIQUE POUR LES PORTS DE L'ATLANTIQUE

Au travers de l'association RACO, les ports appuient depuis plusieurs décennies la modernisation de l'axe VFCEA en totale cohérence avec leurs stratégies de développement.

La modernisation de cette transversale a commencé par l'Ouest par la mise au gabarit GB1 de la ligne Saint-Nazaire – Nantes – Angers (1999) et s'est poursuivie par l'électrification des sections Tours – Vierzon – Saincaize.

Ces aménagements ont permis d'améliorer les conditions de desserte des ports atlantiques en augmentant la capacité de chargement des trains, jusqu'à 46 wagons et 2 500 t, pour la filière céréalière.

La modernisation du dernier tronçon entre Nevers et Chagny permet de rejoindre l'axe Yonne – Saône – Rhône et donc une mise en relation avec les pays européens, comme l'Allemagne , la Suisse et l'Italie, en cohérence avec les schémas définis au niveau européen.

Cette nouvelle infrastructure permettra aux Ports de développer de nouveaux services et en particulier le transport combiné et aux territoires concernés de nouveaux débouchés et solutions logistiques. En 2012, le potentiel par Nantes Saint-Nazaire Port a été estimé à un niveau de 13 000 UTI/an (Unité de Transport Intermodal) entre la façade atlantique et le centre de la France.

Cette offre doit s'appuyer sur un maillage national et interrégional de plates-formes (chantiers). En Pays de la Loire, Nantes Saint-Nazaire Port engage avec SNCF Réseau, l'Etat et les collectivités des études pour la mise en place d'un chantier de Transport Combiné à Montoir de Bretagne, afin de disposer à partir de 2021 d'un outil permettant le transfert modal de la route au fer, en continuité du transport maritime et des flux interrégionaux. La capacité de ce chantier sera de 5 à 10 trains par semaine soit 1 à 2 trains de combiné par jour.

Le projet VFCEA, dans sa globalité, est totalement pertinent et conforte le schéma, pour lequel l'électrification du tronçon Nevers-Chagny représente la suite logique des démarches engagées depuis plus de 20 ans.

La VFCEA est stratégique pour la transition modale des échanges entre l'Ouest de la France et les Régions de l'axe Rhône-Saône

La VFCEA correspond géographiquement à l'axe des échanges, via Tours Saint-Pierre des Corps, entre les Régions du Grand Ouest (Poitou-Charentes, Pays de la Loire et Sud Bretagne) et le couloir rhodanien, qui ouvre ensuite sur l'Allemagne et l'Italie.
Dans le fil du projet VFCEA, l'enjeu est d'engager une démarche volontariste de report modal, via des offres de transport combiné, le trafic entre les importants bassins économiques français traversés du mode routier vers le mode ferroviaire.

LE POTENTIEL DES PORTS
POUR LA VFCEA

Les Ports Atlantiques de Nantes Saint-Nazaire et de La Rochelle considèrent que cette section permettra le passage de plusieurs trains journaliers.

Les trafics identifiés, basés sur le tissu industriel local, reposent principalement sur le secteur de l'automobile, de l'aéronautique, les produits conteneurisés, les vracs agricoles et agro-alimentaires (alimentation animale), le bois, la pate à papier…

Potentiel de développement des ports atlantiques (Nantes Saint-Nazaire et La Rochelle)

Il est estimé comme suit :

Trafic	Court terme	Moyen terme
Conteneurs	10 400 UTI • 5 trains par semaine Dont 1 train par jour via VFCEA	20 800 UTI 10 trains par semaine Dont 2 trains par jour via VFCEA
Vrac	• 600 000 t/an 2 à 3 trains par jour via VFCEA	• 800 000 t/an 3 trains par jour via VFCEA

La position des Ports de Nantes Saint-Nazaire et de La Rochelle

Les ports de Nantes Saint-Nazaire et de La Rochelle se positionnent en faveur de l'hypothèse 2 (282 M€), qui permet la modernisation complète de la ligne Nevers – Chagny (électrification, mise au gabarit des ouvrages et installation GSM-R) pour une rentabilité socio-économique positive, amenée par la combinaison des trafics voyageurs et fret.

cndp Commission nationale du débat public

Commission particulière du débat public VFCEA
28 boulevard Henri-Paul Schneider, 71200 Le Creusot
Tél +33 (0) 9 64 42 71 67
vfcea@debatpublic.fr
https://vfcea.debatpublic.fr