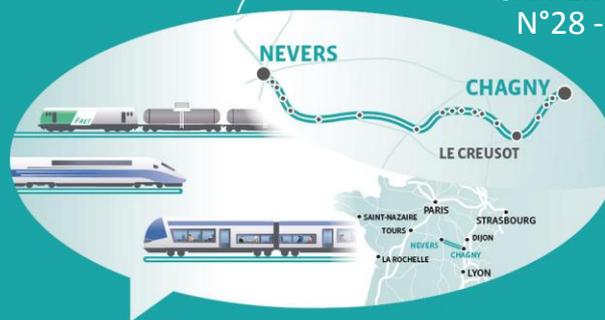


DÉBAT PUBLIC

VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



CAHIER D'ACTEUR

Les CCI du Centre-Val de Loire favorables à la VFCEA



Le réseau des Chambres de Commerce et d'Industrie de la région Centre-Val de Loire s'appuie sur une chambre régionale et six chambres territoriales.

Les CCI sont mobilisées sur les enjeux des territoires et leur aménagement. Elles sont à l'écoute des besoins des entreprises et les aident dans leur développement.

Les CCI assurent 4 missions principales :

- ✓ La représentation des entreprises auprès des institutions.
- ✓ L'appui aux entreprises.
- ✓ La gestion d'équipements structurants (aéroports...).
- ✓ La formation (formation initiale, continue et supérieure et apprentissage).

Représentants plus de 85 000 entreprises issues de l'industrie, du commerce et des services, les CCI font entendre la voix des entreprises notamment dans le cadre des débats publics portant sur les projets d'infrastructures pouvant contribuer au développement économique de la région Centre-Val de Loire.

Contact :

CCI Centre-Val de Loire
PA d'Ingré – 6 rue Pierre et Marie Curie 45926 ORLÉANS CEDEX 9
www.centre.cci.fr
Tél : 02 38 25 25 25

UNE LIAISON TRANSVERSALE A ELECTRIFIER COMPLETEMENT POUR OUVRIR LA REGION CENTRE-VAL DE LOIRE VERS L'EST

Le réseau des Chambres de Commerce et d'Industrie du Centre-Val de Loire suit attentivement l'évolution du projet de transversale ferroviaire Nantes-Lyon depuis de nombreuses années. Son engagement historique dans l'association « RACO » (Rhône-Alpes-Centre-Océan), témoigne de cet intérêt soutenu. Le fait que le projet soit resté au point mort depuis la fin des travaux d'électrification de Bourges-Saincaize a été préjudiciable à tous, et la perspective d'une relance de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique est donc accueillie favorablement.

L'enjeu principal pour les entreprises que nous représentons réside dans la possibilité d'acheminer des marchandises de manière plus performante via cette liaison transversale qui permettra d'éviter une concentration des trafics autour du nœud ferroviaire parisien.

En créant ainsi une alternative crédible au transport routier, ce projet pourrait œuvrer utilement au report modal, au bénéfice de l'ensemble du territoire national.

L'intérêt pour les voyageurs existe également et le projet pourrait contribuer au désenclavement de la région Centre-Val de Loire.

Le présent cahier d'acteur a vocation à détailler notre prise de position en faveur de ce projet, en exposant les différents enjeux évoqués en préambule.

UN ENJEU FORT POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET POUR LE REPORT MODAL

Lorsqu'on analyse l'évolution du transport ferroviaire de marchandises sur la dernière décennie, on constate une **forte diminution des volumes transportés sur le rail**. Les causes évoquées par les industriels sont généralement la faible qualité des services (absence totale de fiabilité : retards chroniques, aucune traçabilité et parfois même perte de wagons...) et de coût. S'ajoute à cela l'étendue limitée du réseau, avec des tronçons dégradés ou non électrifiés, qui accentue la tendance. Le transport routier reste donc le mode le plus compétitif aux yeux de la majorité des chargeurs.

Mais cela n'a rien d'une fatalité ! Car dans une région où les principales filières actives dans les échanges interrégionaux et internationaux sont l'agroalimentaire, les céréales, les médicaments/cosmétique, le caoutchouc, les emballages, les granulats ou encore le bois, on devine un **potentiel réel pour l'utilisation du fer**, avec des liaisons complètes allant des Grands Ports Maritimes de Nantes-Saint Nazaire et La Rochelle jusqu'à Lyon et au-delà la Suisse et l'Italie (corridors ferroviaires Rhin-Alpes et Méditerranéen).

En région Centre-Val de Loire l'intérêt principal de cette transversale fret réside dans le développement qu'il permet d'espérer pour le **port sec de Vierzon**, qui serait ainsi positionné en hub européen pour le transport de marchandises, au croisement des axes Nord-Sud et Est-Ouest. L'ouverture annoncée vers les pays d'Europe de l'Est peut également faciliter les activités d'import/export pour les industriels en **rapprochant les entreprises régionales de leurs clients étrangers**.

D'un point de vue environnemental, la perspective de remettre sur le rail des volumes importants de marchandises transportées actuellement par la route constituera un **levier important pour le report modal**. Celui-ci sera renforcé par la possibilité offerte par la VFCEA de relier entre elles différentes métropoles comme Nantes, Tours, Dijon (en cas de raccordement à l'axe Rhin-Rhône) et Lyon. Cet objectif de mettre en réseau des bassins de population importants faisait

partie des objectifs de la loi Grenelle et pourra être mis au crédit de cette nouvelle infrastructure. Il en ira de même pour la libération de voies ferrées en Ile-de-France, permise par le **désengorgement du trafic fret**, qui pourra à terme permettre d'améliorer le service ferroviaire du quotidien (aussi bien pour les marchandises que pour les voyageurs).

DES LIAISONS TRANSVERSALES ATTENDUES PAR LES VOYAGEURS

Pour les voyageurs, l'un des intérêts du projet est de proposer une véritable **alternative au passage par Paris**, parfois peu fonctionnel et souvent aberrant d'un point de vue coût/temps passé/CO2 consommé. En reliant directement Nantes à Lyon, le projet permettra de répondre aux attentes des voyageurs (professionnels, étudiants, touristes) qui souhaitent pouvoir se déplacer facilement dans tout le pays, en évitant les parcours incohérents et coûteux énoncés plus haut (ce qui explique le succès actuel du co-voiturage et des bus longue distance). Les habitants du Centre-Val de Loire pourraient grâce à cela bénéficier d'une **meilleure combinaison des TER Centre-Val de Loire et Bourgogne Franche-Comté** (correspondance évitée en gare de Nevers) et surtout d'une **amélioration de la desserte vers Lyon et le Sud-Est**, vraie opportunité pour des territoires centraux trop longtemps délaissés.

UNE COHERENCE AVEC LES LIGNES REGIONALES A IMAGINER

La priorité pour les principales villes de la région Centre-Val de Loire est bien d'être **connectées au réseau à grande vitesse**, pour mettre fin à leur enclavement. Le projet de LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL) apportera une réponse satisfaisante à ce besoin pour une partie de la région (à condition que le tracé retenu soit le « Ouest ») à un horizon relativement lointain. Dès lors la perspective d'une transversale pouvant assurer, par rapport à la situation actuelle, une meilleure desserte vers Lyon (et potentiellement vers Dijon) à une échéance plus brève, est envisagée avec intérêt en région Centre-Val de Loire.

Avec la VFCEA, il est possible d'imaginer des **liaisons TGV Nantes-Tours-Lyon via Montchanin** (qui permettront des gains d'une heure sur les liaisons Bourges et Nevers-Lyon, en attendant POCL), ainsi qu'une **liaison cadencée Dijon - Tours** toutes les 2h en traction électrique, à l'image du Nantes - Orléans (Aqualys).

Au-delà de l'intérêt évident pour l'Indre-et-Loire et le Cher, c'est l'ensemble de la région qui est concerné : ainsi un département comme l'Eure-et-Loir qui, de prime abord semble éloigné du projet, est en fait directement intéressé, grâce aux liaisons ferrées Chartres – Voves – Tours et à un horizon proche Chartres – Voves – Orléans, qui permettront la **mise en relation soit à Tours, soit à Orléans avec la VFCEA, sans avoir à passer par Paris**, transit actuellement complètement dissuasif en termes de trajet, de coût et de temps passé.

Ces dessertes enrichiront l'offre à disposition des habitants du Centre-Val de Loire et **favoriseront la mobilité** pour les chefs d'entreprises et leurs salariés, les étudiants et les touristes.

DES TRAVAUX A HIERARCHISER

Pour relancer la dynamique autour de cette transversale, stoppée depuis la fin des travaux à Saincaize, **il est prioritaire d'électrifier la ligne Nevers-Chagny et de la mettre au gabarit pour les conteneurs internationaux** et GSM-R (Global System for Mobile communications–Railways : standard de communication sans fil basé sur le GSM, et développé spécifiquement pour les applications et les communications ferroviaires). Cela permettra de répondre aux besoins pour le transport de marchandises (grâce à la **mise au gabarit pour les conteneurs**, dont l'importance est supérieure à l'électrification), et améliorera les relations entre TER du Centre-Val de Loire et de Bourgogne Franche-Comté.

Le raccordement de la ligne Nevers-Chagny à la LGV Paris-Sud-Est avec la création d'une halte de passage en gare du Creusot-Montceau-Montchanin apportera également des fonctionnalités utiles pour les voyageurs résidant en région Centre-Val de Loire, mais pourra être envisagé dans un second temps afin de phaser les opérations de travaux et de **faciliter la mobilisation de crédits** (par exemple dans le cadre des futurs Contrats de Plan Etat Régions).

Principales liaisons ferroviaires en lien avec le projet VFCEA



Cartographie : CCI Centre-Val de Loire - 2017

CONCLUSION : UNE LIGNE TRANSVERSALE PRENANT EN COMPTE LES INTERETS DU CENTRE-VAL DE LOIRE

La VFCEA présente un intérêt certain pour la région Centre-Val de Loire, avec une priorité accordée au transport de fret par rapport à celui de voyageurs, actuellement limité, mais dont le potentiel de trafic induit par la liaison ne doit pas être négligé. La VFCEA pourrait notamment être intéressante pour les relations internationales vers l'Italie, l'Allemagne et la Suisse.

En ce qui concerne, les attentes des chargeurs, il est certain qu'un tel corridor ferroviaire favoriserait les échanges avec Lyon, voire au-delà, avec l'Est de l'Europe. L'enjeu principal de cette initiative serait de permettre de désenclaver la région Centre-Val de Loire et de la connecter au réseau européen. Par ailleurs le degré de saturation du nœud ferroviaire parisien étant devenu un frein à la qualité des relations longues-distances de et vers la région Centre-Val de Loire, la VFCEA pourrait dès lors devenir une solution durable aux problèmes d'engorgement de l'Île-de-France et d'enclavement de la région Centre-Val de Loire.

Les fonctionnalités attendues et les caractéristiques techniques présentées dans le dossier du maître d'ouvrage nous amènent donc à **nous prononcer en faveur du projet VFCEA, en donnant la priorité à la mise au gabarit pour conteneurs internationaux et à l'électrification de la ligne Nevers-Chagny afin qu'elle puisse profiter rapidement au transport de marchandises.**

Le réseau des Chambres de Commerce et d'Industrie de la région Centre-Val de Loire tient à rappeler pour conclure que ce projet est avant tout au service de **l'aménagement du territoire** et de la **compétitivité des entreprises**, et que la perspective d'un véritable **développement de l'offre ferroviaire à l'échelle européenne** rend indispensable la **réalisation de lignes transversales comme la VFCEA** pour ne pas laisser le Centre-Val de Loire à l'écart du réseau ferroviaire du futur, et pour désengorger le réseau ferroviaire francilien, dont la saturation actuelle génère dysfonctionnements et nuisances environnementales.