

Avis sur les travaux Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)

La Fnaut Pays de la Loire se réjouit de voir un projet structurant et très ancien en voie de concrétisation. Elle déplore qu'à l'heure du réchauffement climatique, du quasi-monopole de la route sur le transport du fret et des voyageurs avec son cortège de pollutions, de morts, il faille encore plusieurs CPER pour mettre en œuvre cet investissement. Les investissements dans le transport ne prennent toujours pas en compte la nécessité de changer de priorités pour une baisse rapide des Gaz à Effet de Serre.

La Fnaut PL demande la mise en œuvre de l'ensemble des fonctionnalités envisagées pour le projet. Il est donc impératif de préserver toutes les possibilités de raccordement, les meilleures dispositions techniques, pour maximiser à terme les possibilités de cette infrastructure existante, donner des capacités d'adaptation au réseau et développer son maillage.

La Fnaut PL juge utile, si le phasage ne peut être évité, de donner la priorité à la réalisation de l'électrification complète de Nevers Chagny, ce qui présente les avantages suivants :

- Meilleure rentabilité
- Développement et moindre coût d'usage d'un itinéraire voyageurs Est-Ouest jusqu'à Dijon : TER Nevers Dijon, liaison directe Nantes Dijon, mise en avant par l'étude Rail Concept financée par RACO, qui prévoyait 2 AR/j d'une unité multiple scindée à Nevers pour assurer Nantes Dijon et Nantes Clermont.
- Utilisation après mise au gabarit GB1 pour le fret en traction électrique continue, très compétitive par rapport à la route sur un long itinéraire (littoral atlantique/vallée de la Saône/Franche Comté/Alsace). La Cour des Comptes vient de rappeler que la desserte ferroviaire des Ports doit être prioritaire, mais avait encore baissé.
- Possibilité de mettre ultérieurement en œuvre les fonctionnalités autres du projet, dont le transfert sur l'itinéraire des TGV Nantes Lyon. Cet itinéraire, bien que moins rapide que celui par Massy, présente l'intérêt de bénéficier de péages moins coûteux (billets moins chers), d'éviter le passage saturé par la banlieue parisienne, de relier des zones mal desservies du centre de la France. La possibilité du raccordement dit de Nantes doit être préservée (acquisitions foncières, etc...)

Cette première phase doit donc intégrer les raccordements futurs de façon à diminuer les coûts et éviter la coupure ultérieure de la ligne pour travaux.