



8

Journée VFCEA

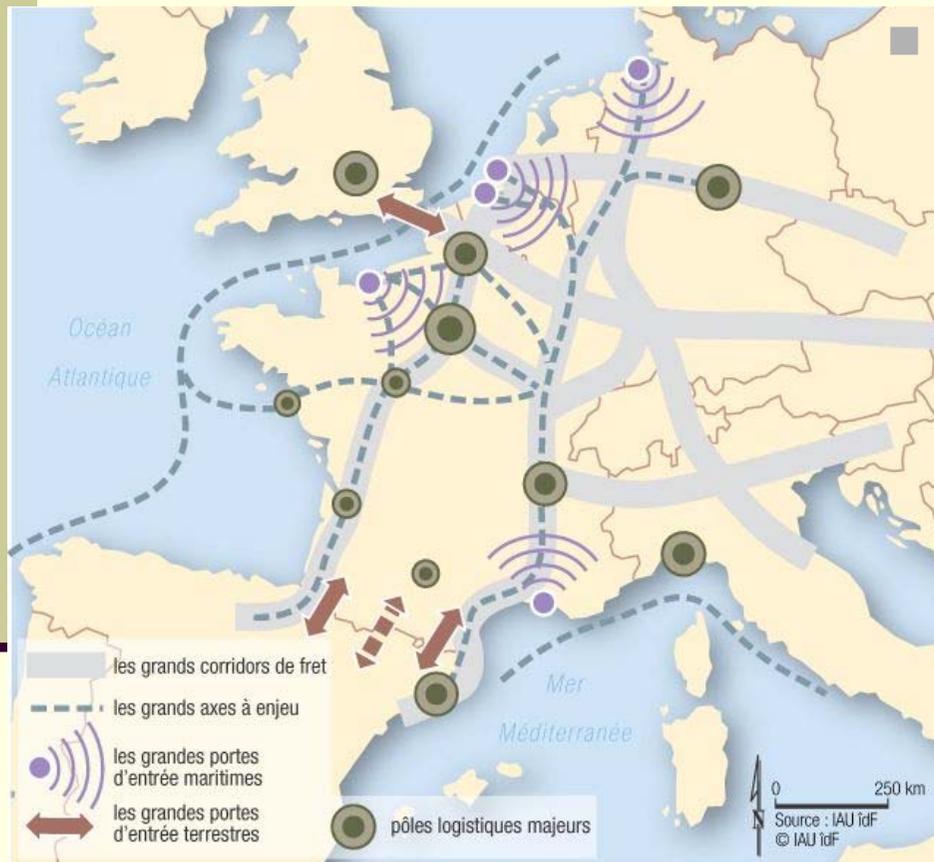
“Connecter la façade maritime Manche – Atlantique au RTE-T”

La VFCEA au sein du “Maillon Ouest”

Dijon, le 30 novembre 2011



Le Maillon Ouest : Historique



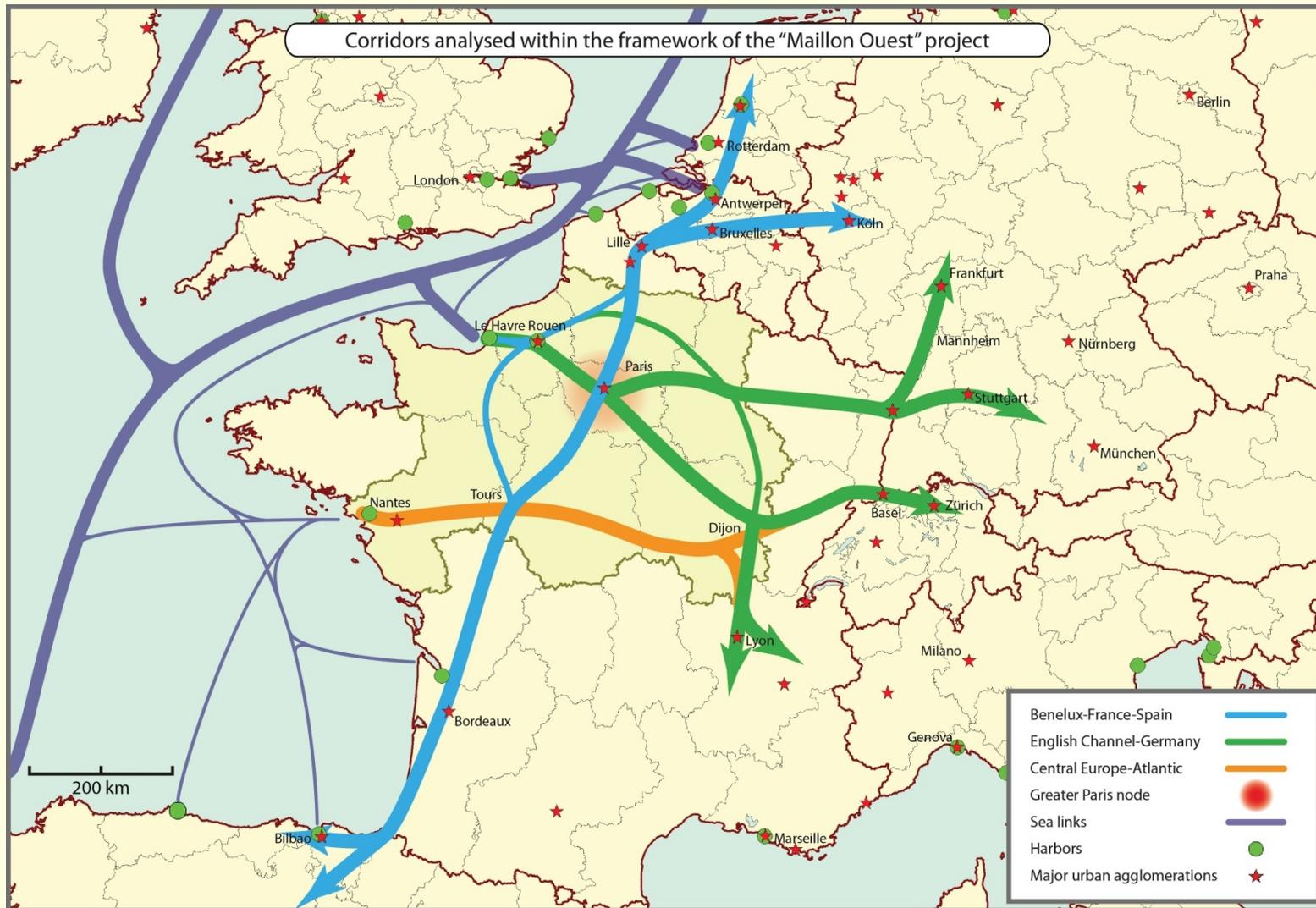
■ Une réflexion sur la place du Bassin Parisien par rapport aux grands flux de marchandises :

- L'opportunité d'offrir à l'Europe des alternatives à la saturation des corridors historiques, en s'appuyant en grande partie sur le réseau d'infrastructures existantes
- Élargir l'arrière-pensée des ports de la Manche, de l'Atlantique, en connectant façade atlantique avec le Centre- et Est-européen et la péninsule ibérique

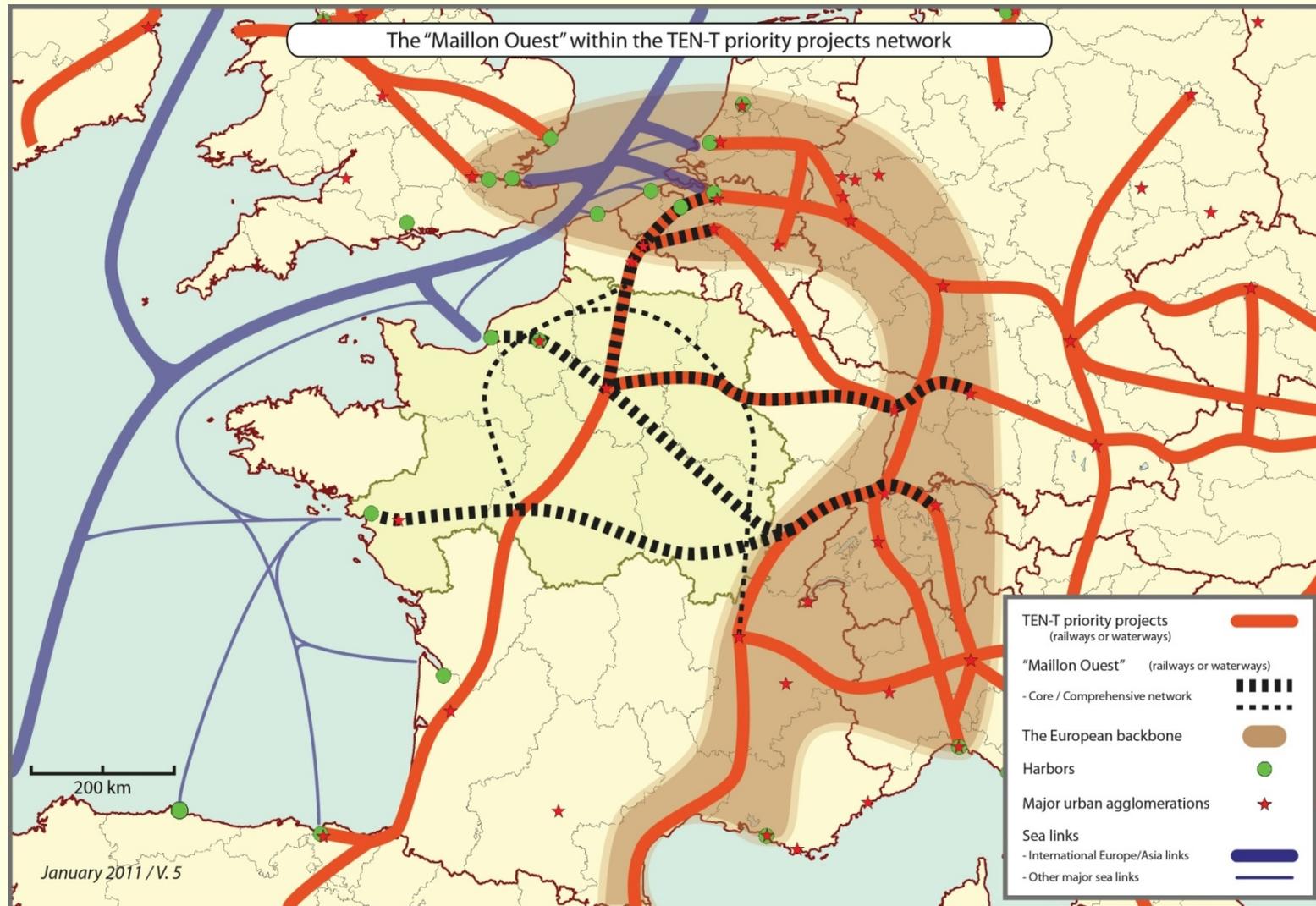
Une ambition Européenne

- Une vision transfrontalière, à porter dans le cadre de la révision du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T)
- En prenant en compte une vision à double niveau (réseau global = comprehensive/ réseau central = core network)
- Améliorer les connexions avec les ports de la façade Manche - Atlantique, pour favoriser le short sea shipping
- Constituer une alternative au transport routier dans l'optique de diminuer les émissions de gaz à effet de serre (l'objectif des 3 x 20 %)

Les 3 corridors proposés :



Le “Maillon Ouest” dans le RTE-T



Centre Europe - Atlantique – *Données générales*

- Environ 13 millions d'habitants , 6 millions d'emplois, 3 pays

- Une section principale et de deux branches :
 - Nantes-Châlons : 15 à 30 Millions de tonnes /an, suivant la largeur considérée, avec une part du transport routier allant de 87% à 92%
 - A partir de Chagny :
 - Une branche vers la Suisse et l'Allemagne du Sud
 - Une branche vers l'axe Saône – Rhône et l'Italie

Central Europe - Atlantique – *Données générales*

- Un raccordement au Port de Nantes-St-Nazaire, desservi par le 1^{ère} autoroute de la Mer vers Gijon
- Un potentiel intéressant :
 - Par sa capacité de maillage avec les axes Nord - Sud
 - Par ses possibilités de nouvelles liaisons entre l'Espagne vers l'Allemagne et vers Italie, en évitant le noeud Francilien et sa congestion
 - Par le report modal d'une part du trafic routier de la RCEA

Centre Europe - Atlantique – *Projets & plateformes*

- Principaux projets
 - Achèvement de la VFCEA : l'électrification Nevers-Chagny et le raccordement à l'axe Nord Sud
 - Amélioration des infrastructures portuaires de Nantes-St-Nazaire

- Plateformes multimodales recensées
 - Nantes
 - Tours
 - Dijon

Centre Europe - Atlantique – *Analyse Coûts / Bénéfices*

| Corridor | Coûts (M€) | Diminution de camions ('000) | | Réduction de CO2 par an (en kT) | |
|---|---------------|---------------------------------|-------------|---------------------------------------|-------------|
| | | Hyp Bas. | Hyp. Hte | Hyp Bas. | Hyp. Hte |
| Total Maillon Ouest (avec le Canal Seine N – Europe) | 7 908 | 970 | 1 870 | 640 | 1 340 |
| Dont Electrification VFCEA | 250 | 70 | 100 | 100 | 200 |

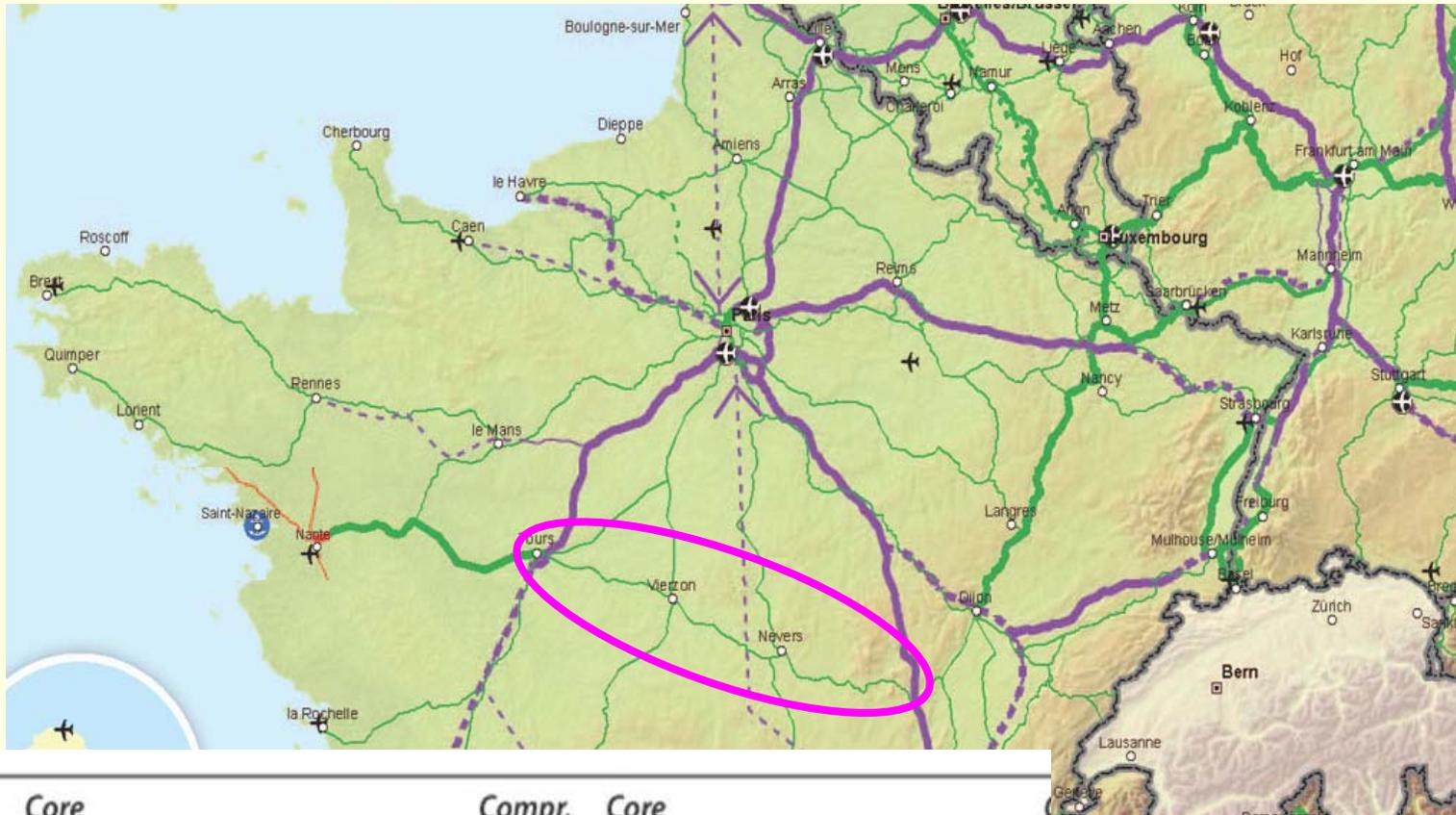
En résumé

La VFCEA.....

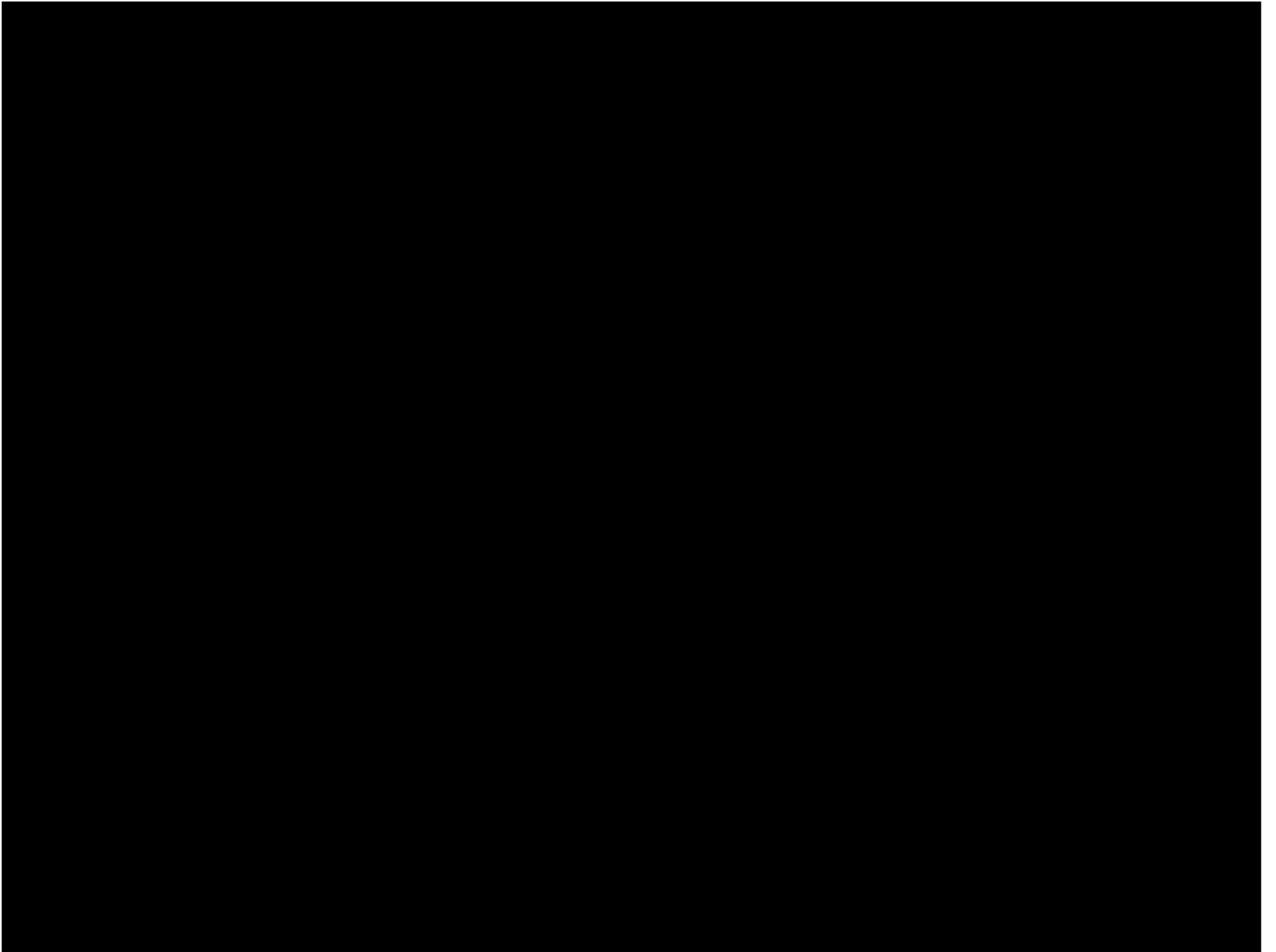
- 1) Un nouveau lien entre réseaux terrestre et maritime
- 2) Plus qu'un projet transport, une vision globale du développement territorial 
- 3) Un projet positif pour l'environnement, à travers notamment le report modal
- 4) Un projet ambitieux mais raisonnable, basé sur l'amélioration de l'existant et développant le potentiel de trafics sur des corridors déjà actifs.

En conclusion

La VFCEA & l'Europe ...un essai à transformer



| Compr. | Core | | Compr. | Core | |
|--------|------|------------------------------------|--------|------|-----------------------------------|
| | | Conventional rail / Completed | | | High speed rail / Completed |
| | | Conventional rail / To be upgraded | | | To be upgraded to high speed rail |
| | | Conventional rail / Planned | | | High speed rail / Planned |



Un outil de cohésion territoriale de l'Europe

