

Transports et logistique : Vierzon regarde à l'Ouest !

par Nicolas Sansu

« La bataille maritime se gagne à terre ! Et, je suis prêt à signer les statuts d'une association entre le Port Autonome de Nantes-Saint-Nazaire, les Ports de l'Atlantique, et la Région Centre pour démarrer la prospection, et le développement du Port Sec de Vierzon » (1). C'est par ces mots pleins de détermination que Michel Quimbert, Président du Port de Nantes-Saint-Nazaire, concluait la réunion de présentation du projet de plate-forme polyvalente et de port sec à Vierzon.

Aujourd'hui, on a le sentiment d'un grand soulagement : un projet local, intéressant la France et l'Europe tout entière, réussit à percer le débat public, à gagner l'écoute des pouvoirs publics, des opérateurs et d'entreprises publiques.

Projet local contre stratégies nationale et européenne

C'est cette détermination dans un combat d'avenir que les élus communistes, les cheminots communistes, ont su, année après année, élargir et faire partager.

En 1986, alors que les activités industrielles traditionnelles de Vierzon (mécanique, céramique, textile...) sont en plein déclin, l'idée d'une plate-forme de transport combiné est lancée pour redonner de la vie à la Ville, en s'appuyant sur son exceptionnelle situation géographique.

A cette époque, l'heure est au « rabougrissement ». La course à la réduction des coûts et la stratégie de la SNCF condamnent l'activité du Centre de triage.

En 1992, sous l'impulsion des élus communistes un document est édité (avec l'aide de la section économique du PCF), transmis aux institutionnels, afin de faire un éclairage sur les opportunités de valoriser Vierzon comme point nodal.



Un nouvel avenir s'ouvre pour l'ancienne « gare de triage ».

Ce projet de plate-forme à Vierzon est alors mis à mal par des choix stratégiques et politiques à courte vue, comme la fermeture du triage SNCF le 1er janvier 1994 suite au choix de la direction de l'entreprise de resserrer ses champs d'action fret, ou encore l'accroissement du transport routier au nom de la baisse des coûts du transport (mais de quels coûts parle-t-on ?).

Ces années 1990-1996 sont les plus destructrices en termes d'aménagement du territoire, d'emplois, d'équilibre démographique, du fait de ces choix à court terme qui pèsent lourdement sur la structuration des activités dans l'espace européen.

Et, il faut souligner que le rapport

Daubresse qui formalisait la localisation des Plates-formes multimodales confirmait la concentration autour des grandes agglomérations, au risque de saturer encore plus des axes déjà engorgés.

Une ambition politiquement relancée à partir de 1997

La modification du paysage politique en 1997, et l'affirmation de choix novateurs en matière de transport ont, si ce n'est changé la donne, ouvert de nouvelles portes. L'annonce par Jean-Claude Gayssot d'un soutien au fret ferroviaire avec des objectifs ambitieux, le retournement de la spirale de déclin au sein de l'entreprise SNCF, sont autant de

Vierzon : un carrefour

Située à 220 kilomètres au Sud de Paris, au carrefour de deux et bientôt trois autoroutes – A71 (Paris-Clermont-Ferrand), A20 (Paris-Toulouse) et en 2003-2004 l'A85 (Tours-Vierzon) – et de deux liaisons ferroviaires majeures – la radiale Paris-Toulouse et la transversale Nantes-Lyon – Vierzon se place pour devenir une zone nationale et européenne d'éclatement du fret (groupage, dégroupage, stockage, logistique). L'offre d'un itinéraire alternatif aux deux couloirs rhodanien et atlantique intéresse les opérateurs en termes de décongestion, et de sillons libres. La proximité avec l'aéroport de Châteauroux-Déols et le mariage prochain avec le Port de Nantes-Saint-Nazaire permettent de travailler à un pôle multimodal au Centre de la France.

signes à concrétiser. C'est dans cet espace que les élus et cheminots communistes de Vierzon vont désormais avancer.

Elu député du Cher (circonscription centrée sur Vierzon) Jean-Claude Sandrier porte ce dossier auprès des pouvoirs institutionnels afin de « *réintroduire Vierzon dans le champ des possibles* ».

Le 16 décembre 1997, au cours d'une réunion de travail à l'Assemblée nationale qui rassemblait élus, ministère des Transports, ministère de l'Aménagement du Territoire, syndicalistes, usagers, entreprises et opérateurs de fret ferroviaire, il est proposé de lancer une étude sur la création d'une plate-forme multimodale polyvalente à Vierzon sur le site de l'ancien triage.

Il ne s'agit pas pour les représentants de Vierzon (institutionnels, élus, salariés, entreprises...) de faire valoir une « danseuse ». Non, il s'agit d'intervenir pour trouver une issue aux problèmes de congestion, de dégradation de l'environnement, de coûts, d'hypercentralisation des échanges et, de fait, de valoriser une zone centrale, qui, de par sa faible densité et l'existence d'infrastructures présente une situation de capteur de flux Est/Ouest et Nord/Sud.

Mais de tels projets n'ont de sens que s'ils rencontrent auprès des institutionnels et des entreprises un inté-

rêt particulier, les uns pour valoriser le territoire, les autres pour bénéficier d'effets comptables (coûts moindres).

Le changement de majorité de la Région Centre, intervenu en mars 1998, a été décisif. Décisif, car le poids de la Région dans les discussions, dans les décisions auprès du service public ferroviaire (SNCF, RFF) et du Gouvernement (Contrat de Plan Etat/Région scellé le 20 janvier 2000), est grandissant.

La Région Centre qui est parmi les six régions expérimentatrice de la régionalisation ferroviaire depuis 1998, a fait de cette question le pôle majeur de son action au service de la population. Pour preuve, les crédits consacrés aux investissements ferroviaires dans le Contrat de Plan Etat/Région à venir, ont été multipliés par treize par rapport à l'ancien, pour atteindre 1,4 milliard de francs.

Un gros effort d'implication des acteurs institutionnels

Bien évidemment, dans cette optique de reconquête du territoire, la Région a piloté l'étude de faisabilité d'une plate-forme polyvalente multimodale sur le site de l'ancien triage. De cette étude (2), cofinancée par la Région et l'Etat, menée par le cabinet Translog Eurosirris, il ressort que les pistes à explorer sont en nombre de quatre :

- le transport conventionnel de fret ;
- le transport combiné rail/route ;
- les conteneurs maritimes ;
- la logistique ferroviaire.

Cette étude montre la pertinence pour certains segments – notamment les céréales, le bois, les biens d'importation espagnole – d'une plate-forme à Vierzon.

De fait, en coopération avec les centres ferroviaires des Aubrais (Orléans) et de Saint-Pierre des Corps (Tours), une telle plate-forme pourrait former une tête de pont dans l'hinterland (entre Europe du Nord et Europe du Sud, et entre Suisse et Océan).

Mais la concrétisation de ces projets passe par la modernisation des infrastructures. Le contrat de Plan Etat/Région a donc acté quatre grandes réalisations :

- l'allongement des voies de relais du faisceau sud du triage à 750 mètres pour recevoir des trains longs et lourds (3600 tonnes) ;
- l'électrification de la ligne ferroviaire Tours/Vierzon qui relie directe-

ment la façade atlantique à la ligne Paris/Toulouse (3) ;

- la modernisation de l'axe Paris-Orléans-Vierzon-Limoges-Toulouse, par la mise en œuvre du système pendulaire, qui reliera cet axe au réseau à Grande vitesse (Massy) et améliorera les liaisons vers l'Espagne ;

- la mise en place d'une plate-forme multimodale polyvalente avec connexion à l'échangeur autoroutier Nord de Vierzon.

C'est à ce stade, rassuré par l'implication visible des institutionnels, que les Ports de l'Atlantique ont manifesté un intérêt pour créer à ce carrefour un port sec.

Un port sec au centre de la France ? Ça intéresse les ports de l'Ouest-atlantique

Tous les grands ports allemands, belges ou néerlandais se sont dotés de telles bases arrière.

La création d'un réseau intérieur de ports secs présente un triple avantage :

- la facilité d'accès au transport maritime : les opérateurs de prise en charge et de livraison de la marchandise sont « démaritimisés » sur le plan physique, mais pas sur le plan juridique ;

- la massification du transport : les avantages maritimes de la massification se retrouvent en partie sur les moyens terrestres (navettes ferroviaires ou fluviales) opérées par les ports ;

- l'accès direct aux facilités douanières et réglementaires en offrant entrepôts sous douanes, domiciliation douanières, réexportation...

Dans cette optique, les ports de l'Atlantique misent sur Vierzon pour capter les flux de toute la Région Centre, région de transit et d'échanges, pour trois raisons majeures :

- Vierzon est sur l'axe de développement de l'hinterland de Nantes/Saint-Nazaire, l'axe Nantes/Lyon ;

- Vierzon est un carrefour logistique potentiel intéressant (cf. les projets du CPER) ;

- Vierzon est à une distance pertinente de Nantes-Saint-Nazaire (au niveau du seuil de pertinence du transport combiné : plus de 400 km).

Comme le souligne le Président Quimbert « *Le port sec de Vierzon permettra par exemple aux industriels et opérateurs de la Région Centre de disposer près de chez eux de toutes les prestations d'embarquement ou de*

débarquement : stockage, formalités de douane...

En déplaçant le port à l'intérieur des terres, nous leur facilitons la vie. A partir de cette plate-forme, toute la suite des opérations sera prise en charge pour acheminer les marchandises jusqu'à l'une des 380 destinations que nous desservons à travers le monde.

C'est un outil qui a fait ses preuves. Notre originalité, c'est l'interportuarité qui associera les offres complémentaires de Nantes/Saint-Nazaire, Brest, Lorient et La Rochelle. Adossé à plusieurs régions, au service de leur dynamique économique, ce grand port de l'Atlantique, que j'appelle de mes vœux, sera compétitif au niveau international s'il peut s'appuyer sur des infrastructures logistiques et ferroviaires de qualité et conjuguer les atouts de plusieurs pôles» (4).

La voie d'une coopération concrète avec le port de Nantes/Saint-Nazaire

C'est donc, sinon une destinée, une dynamique commune qui engage la Région Centre (et particulièrement Vierzon et son pays) et les ports de l'Atlantique. Cette ouverture vers l'Ouest propose un trajet alternatif à des opérateurs et des industriels qui devront saisir l'opportunité. Reste à

La régionalisation des transports ferroviaires : pari réussi ?

Depuis trois ans, les interrogations, les inquiétudes, les critiques parfois, pèsent sur la régionalisation des transports. Risque de parcellisation du réseau, de rupture des principes d'égalité du service public, de porte (entre)ouverte à la privatisation sont souvent des arguments avancés.

L'exemple de la Région Centre, et les choix portés par Jean-Michel Bodin (vice-président communiste chargé des Transports) au nom de la Gauche plurielle régionale, incitent à une réflexion plus poussée. Sans la région, un tel projet qui nourrit l'espoir et dope les ambitions d'un territoire n'aurait pu voir le jour, car cet échelon est, à l'évidence, le plus pertinent, le plus à l'écoute de tels projets qui embrassent plusieurs villes, plusieurs départements et nécessitent une coopération inter-régionale.

C'est cette pertinence qui donne la force nécessaire – appuyée par une volonté politique jamais démentie depuis mars 1998 – et c'est cette force qui permet à la Région d'intervenir sur un sujet (en l'occurrence le fret) sur lequel elle n'a pas juridiquement compétence !

travailler sur les voies de communications de l'information en lien avec le port sec. L'idée d'un téléport chargé de gérer les flux, de favoriser l'accès aux nouvelles technologies, de partager l'information doit être partie prenante de la réflexion.

Ce qui a changé désormais, c'est la convergence des intérêts entre tous les acteurs. Le projet initial, uniquement tourné vers le ferroviaire, est aujourd'hui dépassé, mais il a joué durant cette décennie, un rôle décisif en portant une ambition pour la ville.

C'est en ce sens que François

Dumon, vice-président de la Région Centre, Conseiller Général de Vierzon ponctuait la réunion du 19 juin 2000 : *« Plutôt que de laisser notre ville évoluer au fil de l'eau, donnons-lui l'occasion d'affirmer un projet cohérent qui s'appuie sur les valeurs fortes qui ont forgé son identité, les réseaux de transports qui ont toujours été à la base de son développement, des implantations industrielles et de la création d'emplois » (5).* ■

1. Réunion d'information au lycée Edouard Vaillant de Vierzon, 19 juin 2000.

2. Etude disponible au Conseil Régional du

Centre, demande à adresser à M. Pierre Trossevin.

3. A noter que l'électrification du tronçon Bourges-Saincaise devrait être assurée par des Fonds structurels européens et le Conseil général. La Région Centre, avec les autres régions concernées vient de créer l'Association RACO (Rhône-Alpes Centre Océan) pour développer la ligne Nantes/Lyon et en assurer la cohésion.

4. Synthèse de l'intervention de Michel Quimbert, président du port de Nantes-Saint-Nazaire à Vierzon, le 19 juin 2000

5. Synthèse de l'intervention de F. Dumon à la même réunion.



Une vue de la réunion d'information du 19 juin 2000 avec, de gauche à droite, M. Quimbert, président du port de Nantes ; J.M. Bodin, F. Dumon et A. Rafesthain, vice-présidents et président de la Région Centre ; G. Lacroix, sous-préfet de Vierzon ; J.C. Sandrier, député du Cher.