

Le fret ferroviaire, une modalité à consolider en Centre-Val de Loire

TRANSPORT/ Lors de leur assemblée générale le 19 janvier aux archives départementales de Châteauroux, les membres de la Société d'agriculture de l'Indre se sont intéressés aux perspectives ferroviaires en région Centre-Val de Loire avec Jean-Paul Carlat, du Ceser CVL. Un sujet qui concerne l'activité agricole.

Par Bénédicte Roux

Le fret en région Centre-Val de Loire (CVL) est un réseau de transport indispensable pour la profession agricole. Toutefois, tout le territoire n'est pas logé à la même enseigne et les lignes utilisées sont vieillissantes.

Depuis des années, le Ceser CVL (Conseil économique social et environnemental régional) alerte sur le sujet dans l'optique de pérenniser, voire inciter à la modernisation, des lignes de fret. Le sujet est revenu sur la table à l'occasion de la COP régionale débutée fin 2019, avec son processus participatif initié par le Conseil régional.

TOUS LES ACTEURS DU FRET AUDITIONNÉS

En 2021, alors que le ministre des



Jean-Paul Carlat, du Ceser CVL, a présenté l'étude sur le fret en région Centre-Val de Loire, ainsi que les enjeux qui en découlent pour l'économie du territoire, à l'occasion de l'assemblée générale de la Société d'agriculture de l'Indre.

Transports annonçait une nouvelle stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire visant à doubler la part modale du chemin de fer d'ici 2030, une

commission du Ceser CVL a planché sur le sujet en auditionnant l'ensemble des acteurs du fret régional. « En allant des coopératives agricoles aux transporteurs,

en passant par la SNCF fret et les syndicats de cheminots. L'objectif était de connaître les freins des uns et des autres, voir comment les lever. A l'issue des auditions et enquêtes, soit près d'un an de travail, nous avons rédigé un rapport et formulé six préconisations et vingt-trois actions pour le fret ferroviaire en Centre-Val de Loire. En somme, rebasculer du trafic routier au ferroviaire », a résumé Jean-Paul Carlat, conseiller de la commission environnement et mobilité au Ceser.

Ces préconisations donnent des pistes de travail pour la Région ; à elle de les suivre ou pas, selon la hiérarchisation des priorités et son budget. Car autant la Région a autorité sur l'organisation du transport de passagers, autant « elle n'a aucune obligation en matière de fret, mais elle peut être contributrice et solliciter les services compétents en la matière », a-t-il précisé.

LA LIMITE DES VOIES EXISTANTES

Le monde agricole, surtout pour les céréales, a recours aux transports longues distances pour rallier les ports de la côte Atlantique ou encore les industries agro-alimentaires de Bretagne. « Les prix fixés à Montoir, à Saint-Nazaire, à Rouen, tiennent compte du trajet effectué par les céréales. Plus longue est la route, moins la production sera valorisée. Il y a tout intérêt pour la profession d'employer le fret », a poursuivi le rapporteur. Mais cela nécessite d'emprunter des lignes secondaires dites capillaires. Ces lignes, qui ne sont pas de toutes première jeunesse, sont souvent à sens unique et ne peuvent pas supporter 22 tonnes par essieu dans le cas d'un chargement de 90 tonnes brutes. De ce fait, le trajet s'effectue à vitesse réduite et avec un chargement loin d'être optimisé. « Et ces voies ne sont pas

du tout adaptées au matériel moderne. Cette perte de rendement se ressent lorsque l'on échange avec les chargeurs et se retrouve sur les cours rendus sur les ports », a-t-il avancé. Le rapporteur du Ceser a pointé que le Centre-Val de Loire est une des régions pour laquelle il y a un intérêt politique de maintenir le réseau de fret en l'état. « La région a négocié avec l'Etat et les industriels pour partager les frais d'entretien de ces voies secondaires. C'est la théorie, car dans les faits, il y a des trous dans la raquette niveau financement de l'Etat. »

LE FRET, UNE VOIE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

La région n'a pas compétence en matière de fret mais elle a la compétence économique du territoire, c'est à propos de cette dernière que le Ceser formule ses recommandations. « L'idée est de dire que soutenir l'économie du territoire passe par le soutien aux outils logistiques, à l'agriculteur, et du coup entraîne une meilleure valorisation économique de la région via une ouverture vers des réseaux nationaux et internationaux. CQFD », a synthétisé Jean-Paul Carlat.

Sur les six préconisations, certaines sont en effet très axées sur le plan économique. D'autres mettent en avant la nécessité de préserver, sauvegarder et reconstituer le patrimoine ferroviaire pour assurer l'avenir, mais aussi la nécessité de favoriser l'innovation et le dialogue social. Deux ans après la rédaction de ce rapport, une avancée semble se dessiner avec la création prochaine d'un Club de chargeurs pour échanger sur l'importance du fret, répondant ainsi à l'une des actions proposées. ■

Châteauroux-Tours, une ligne très attendue

TERRITOIRE/ Le sujet de la ligne Châteauroux-Tours, tel un serpent de mer, revient régulièrement sur le tapis. Les associations locales comme le Ceser n'ont de cesse d'argumenter auprès de la région de l'importance de la réouverture de cet axe.

Pour rappel, la ligne Châteauroux/Saint-Pierres-Corps a été utilisée dans les années 90 par volonté politique du département de l'Indre et de la région Centre-Val de Loire, mais aussi suite aux sollicitations des négoce agricoles locaux, notamment les Etablissements Villemont. Depuis des années, le Ceser milite pour la réouverture de cette ligne.

En la matière, « il y a une petite victoire », car elle entrerait dans le dernier contrat plan Etat/région sur le ferroviaire, « reste à savoir quel budget va allouer l'Etat ». En parallèle, le programme relatif aux petites lignes de fret sur « leur maintien au moins en état se poursuit ». Dans le domaine du transport de céréales, plusieurs lignes, telles que Blois/Vendôme, ont été entretenues avec des fonds région/coopérative/Etat. Sur l'ensemble de la région, ce sont 2 000 kilomètres de lignes secondaires qui ont ainsi été maintenus fonctionnels sur le territoire.

CHATEAUX-TOURS, DES ENJEUX ÉCONOMIQUES MULTIPLES

Pour Châteauroux, le Ceser,

que ce soit pour le transport de passagers que pour le fret, « nous disons qu'il faut réactiver cette ligne. L'intérêt économique en fret pour raccourcir la distance, et aussi avoir un itinéraire supplémentaire pour rejoindre les ports céréaliers de l'Atlantique comme du Nord, car tout passe par l'axe Châteauroux-Vierzon. Donc si l'on avait un autre itinéraire de dégagement cela serait plus simple et cela sécuriserait le transport du grain en cas d'avarie sur un autre itinéraire, et il permettrait une meilleure valorisation de la production », expliquent de concert Jean-Paul Carlat et Hervé Coupeau, président de la Société d'agriculture de l'Indre et membre du Ceser.

D'ailleurs dans son rapport, le Ceser a résumé les auditions conduites, dont celle des Etablissements Villemont : « l'axe Tours-Châteauroux est un axe potentiellement important pour la compétitivité accrue des céréales de l'entreprise avec un gain de compétitivité estimé à 3 € la tonne, si réouverture et mise aux normes pour une charge admissible de 22,5 tonnes l'essieu », peut-on lire. Sur le volet voyageurs, sur plu-

sieurs rapports demandés par la Région, le Ceser insiste sur le fait que Châteauroux doit être relié à Tours pour une question de simplicité de voyage. « Mais la région se doit d'apporter à l'ensemble du territoire une uniformité de service », rappelle Jean-Paul Carlat. Seul le bus relie Châteauroux à Tours, « cette ligne Rémi est la plus grosse ligne Rémi de la région Centre-Val de Loire », rappelle Hervé Coupeau. Dans son argumentaire, le Ceser insiste sur l'utilité de cette ligne pour désenclaver le territoire, pour créer une richesse économique pour les communes se situant autour de la ligne ferroviaire, et sur la synergie que cela mettrait en place en ralliant Tours et Châteauroux. De plus, ce transport ferroviaire de voyageurs désenclaverait l'axe Châteauroux-Loches-Tours, réduisant ainsi son niveau accidentogène. « La région entend nos arguments, les prend en compte car on voit apparaître dans les documents des projets de financement, des études sur une réouverture », note Jean-Paul Carlat. A suivre. ■

En chiffres

Les trafics en Centre-Val de Loire :

- 4,5 millions de tonnes de marchandises sorties de CVL en ferroviaire avec peu de flux en entrée.
- 65 % des tonnages en céréales, 25 % granulats et 5 % autres.
- 31 millions de tonnes entrées et idem en sorties de CVL par la route.
- 10 % de part de marché est allouée au fret, 2 % aux péniches et le reste au transport routier.