

« Devenir de la RN154 »

Débat public Devenir de la RN 154

Contribution au débat

‘Réinventer la mobilité’

Collectif

**‘Pour une Alternative au
Projet autoroutier de la RN154’ ***

***Les associations**

ACTS, AMPCV, ASCVEG, VIVAVRE et AVERN

L'attractivité économique d'un territoire et ses performances seront conditionnées dans les années à venir par sa capacité à redéfinir le rôle de la route. Le débat en cours propose d'examiner, sur le long terme, les besoins et l'évolution des déplacements sur notre territoire. Sur cette base, la présente contribution a pour objet de soumettre au débat des éléments à prendre en considération dans le processus de décision actuel.

1. Quel prix pour les hydrocarbures en 2020?

Les projets d'infrastructures routières aujourd'hui développés sur le territoire national font l'hypothèse d'un coût du baril de pétrole à 65 \$ et d'une parité de change dollar-euro.

L'hypothèse d'un baril qui deviendrait extrêmement cher n'est jamais retenue dans les simulations qui misent plus sur la stabilité du prix que sur son augmentation. Et pour cause, les modèles analytiques ne sont opérants qu'à travers la stabilité des variables, sur la base de données macro-économiques quasi linéaires. En effet, les logiciels développés pour appréhender l'état d'un trafic routier et sa répartition sur le réseau, n'ont pas été conçus pour analyser des scénarios de rupture. Ils reposent sur un suivi statistique de l'évolution du trafic sur les vingt années précédentes et ne peuvent intégrer de fortes évolutions en dehors de ce champ.

Dans le présent débat, la problématique de la raréfaction des ressources en hydrocarbure est pourtant évoquée dans la contribution du Conseil Économique, Social et Environnemental (CESE) : « *Le pétrole à 70 \$ risque fort d'arriver à 300 \$ dans un délai beaucoup plus rapide que celui auquel on pense habituellement.* »¹

Pour essayer de quantifier ce que peut-être *un délai beaucoup plus rapide* tel qu'évoqué par le CESE et appréhender les enjeux soulevés, le texte ci-dessous extrait du Livre de Jean-Marc Jancovici et Alain Grandjean² présente :

« *En avril 2008, l'ancien directeur de l'AIE³, Claude Mandil, rend à François Fillon, Premier ministre, un rapport dans lequel il dit noir sur blanc que la prolongation tendancielle de consommation publiée par l'AIE est impossible. Il ne saurait en effet être plus clair quand il écrit :*

La sécurité à long terme de l'approvisionnement mondial en pétrole n'est pas assurée.[...] Il est de plus en plus communément admis que la production mondiale aura du mal à dépasser 100 millions de barils par jour [contre 87 aujourd'hui] alors que la prolongation des besoins tendanciels conduit à une demande d'environ 120 Mb/j en 2030 [AIE, World Energy Outlook]. Le risque existe donc que le monde connaisse une crise pétrolière très sérieuse au cours de la prochaine décennie, avec des prix extrêmement élevés. »

L'opportunité d'une l'infrastructure routière est évaluée tant à son coût de fabrication qu'à sa durée d'amortissement économique, soit au minimum 30 ans. Les choix stratégiques à effectuer dans la décennie à venir n'impliquent t-ils pas une redéfinition de la hiérarchisation des priorités à prendre en compte pour un projet autoroutier :

- maîtrise des déplacements routiers
- report sur des modes alternatifs
- complémentarité des modes de transport
- optimisation les réseaux existants

¹ <http://www.debatpublic-devenirdelarn154.org/docs/contributions/expose-daniel-tardy-22-09-2009.pdf>

² *C'est maintenant ! 3ans pour sauver le monde*, page 21

³ Le prix du baril de pétrole est fonction de l'adéquation (ou de l'inadéquation) entre la consommation et la production. L'analyse tendancielle de référence sur l'évolution de nos consommations est produite chaque année par l'Agence internationale de l'énergie (AIE). Mais pour ce qui concerne la production possible ou prévisible dans les décennies à venir, aucune étude ne fait référence.

2. Influence des politiques publiques sur la redéfinition du rôle de la route

Les lois Grenelle fixent des objectifs nationaux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Leurs déclinaisons à l'échelle d'un projet autoroutier demandent la mise en place de nouveaux critères et outils d'évaluation. De la connaissance du potentiel de réduction de transport routier d'un territoire, à l'utilisation de bilans carbone, des nouveaux indicateurs apparaissent dans le processus de décision.

A ce titre, les réponses que le Schéma national des infrastructures de transport⁴ aurait pu apporter, font toujours défaut. Initialement prévu fin 2009, il a pour l'instant été reporté après la période de renouvellement des Conseils régionaux.

Transport des personnes

L'évolution du trafic routier des véhicules légers peut être influencée par la mise en œuvre de plans de déplacement. Ils fixent les objectifs à atteindre et les actions à entreprendre pour organiser de façon durable les déplacements. A l'échelle locale et régionale, ces outils se déclinent comme suit : **Schéma Régional des Transports**⁵, **Plan de déplacement urbain**⁶, **Schéma local de mobilité**⁷, **Plan de déplacement des entreprises**⁸. Leur recensement sur la zone d'étude visée ainsi que l'analyse de leur influence sur l'évolution et la maîtrise du trafic peuvent permettre de préciser la cohérence des aménagements à réaliser.

A ce titre, **les récents travaux publiés⁹ par la Région Centre sur les déplacements domicile – travail¹⁰** sont un exemple de la précision à obtenir « *La connaissance et l'analyse des flux domicile-travail constituent un outil d'aide à la décision en apportant des éléments de référence utiles pour les acteurs des transports et plus globalement de l'aménagement du territoire.* »

La synthèse de ces travaux laisse apparaître notamment une prépondérance des trajets de courte distance: « *Sur 869 000 actifs salariés de la région Centre, 29 % travaillent dans leur commune de résidence, 60 % dans une autre commune de la région et 11 % à l'extérieur de la région. La moitié des actifs sont distants de leur lieu de travail de moins de 8 km par la route et la moitié de ceux qui ne travaillent pas dans leur commune de résidence de moins de 13,5 km.* »

⁴ Inscrit dans la loi Grenelle « *il fixe les orientations de l'Etat en matière d'entretien, de réduction des impacts environnementaux, de modernisation et de développement des réseaux de sa compétence* »

⁵ <http://www.regioncentre.fr/jahia/webdav/site/portail/shared/amenagement-territoire/3eme-generation/politiques-regionales-en-faveur-de-la-mobilite.pdf>

⁶ L'élaboration d'un PDU est obligatoire dans les périmètres de transports urbains des agglomérations de plus de 100 000 habitants depuis la Loi sur l'Air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (1996). Le PDU est un document de planification et de programmation qui définit les objectifs à atteindre et les actions à entreprendre pour organiser de façon durable les déplacements

⁷ Ce plan proposé par la Région Centre a pour objet à l'échelle d'un pays :
- de permettre au territoire d'identifier et de s'approprier les enjeux liés à la mobilité,
- de connaître la situation et les évolutions attendues de l'offre de transport collectif et routier,
- d'identifier les flux et besoins de déplacements actuels et en devenir au regard des projets structurants sur le territoire ou en dehors,
- de définir et d'élaborer un schéma local de mobilité et sa déclinaison en actions.

<http://www.regioncentre.fr/jahia/webdav/site/portail/shared/amenagement-territoire/3eme-generation/cahier-des-charges-indicatif-schema-mobilite.pdf>

⁸ Le Plan de Déplacements Entreprise (PDE) est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Sa mise en œuvre est encouragée par les autorités publiques, car il présente de nombreux avantages pour les entreprises, les salariés et la collectivité. Le PDE est un vrai projet d'entreprise, qui peut s'inscrire dans une démarche « Qualité » ou dans un système de management environnemental.

<http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=14263>

⁹ http://www.regioncentre.fr/jahia/webdav/site/portail/shared/mediatheque/etudes/Etude_%20navettes_%20domicile-travail/deplacements_dom_trav_2009.pdf

¹⁰ Le Maître d'ouvrage précise page 37 que « *la plus grosse part des déplacements consiste en des flux d'échange entre les agglomérations du secteur, [...], et est majoritairement liée au travail (trajet domicile-travail ou affaires professionnelles).* »

Dans la partie nord de la région, des flux d'échange est-ouest sont notablement plus importants que sur le reste du territoire. Cet axe matérialisé par la RN12 se révèle important pour le déplacement des salariés particulièrement vers l'île de France¹¹ :

« Le nord régional est partagé entre une attraction francilienne à l'est et un développement plus autonome à l'ouest. Sous l'influence de l'Île-de-France, Chartres et Dreux sont moins stables que les autres agglomérations mais elles ont aussi de forts taux d'entrée. [...] Les pays Drouais et Chartrain sont moins liés à leur agglomération respective, surtout le pays Drouais qui se tourne davantage vers l'agglomération chartraine. »

Pour la mise en œuvre de politique de mobilité durable, l'analyse de l'ensemble des flux de déplacement domicile-travail¹² est essentielle. Ainsi, des recherches sur les flux prédominants sont à mettre en œuvre pour identifier les potentialités de réduction d'émissions de gaz à effet de serre. Avant l'élaboration d'un projet routier, il semble nécessaire de connaître, pour chaque flux, les possibilités et l'efficacité des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

De même, l'amélioration des transports en commun ou le partage des véhicules sur la liaison Dreux-Chartres restent à évaluer. Sur cet axe, le Conseil économique et social régional propose notamment l'étude de la réouverture de la liaison ferroviaire aux voyageurs en prolongement de la ligne en projet Chartres/Orléans¹³ jusqu'à Rouen¹⁴. Au-delà de la déserte des centres villes, il semble possible d'imaginer à long terme la mise en place d'une couverture plus large par l'utilisation de « Train-Tram » parcourant les pays drouais et chartrains.

A plus large échelle, les projets de création de nouvelle ligne à grande vitesse (LGV) sont susceptibles d'entraîner un report vers le fer du trafic de transits routiers de véhicules légers. Trois projets sont potentiellement impactant pour le trafic RN154/RN12 :

- La desserte des régions normandes
- La desserte de la région Centre¹⁵
- L'amélioration du temps de parcours vers la Bretagne

¹¹ Voir les contributions du collectif rappelant la nécessité de prise en compte de l'aménagement de la RN12 et l'importance d'un contournement est de l'agglomération de Dreux

<http://www.debatpublic-devenirdelarn154.org/docs/cahiers-acteurs/ca-acsvveg-150.pdf>

<http://www.debatpublic-devenirdelarn154.org/docs/cahiers-acteurs/ca-vivavre-150.pdf>

¹² Voir annexe 1

¹³ Cette nouvelle liaison Chartres/Orléans est prise en compte et quantifié en terme de trafic de véhicules légers dans le dossier du mettre d'ouvrage. Elle restera la seule et unique liaison optimiser dans les simulations de trafic routier à l'horizons 2020...

¹⁴ www.debatpublic-devenirdelarn154.org/docs/contributions/cesr-centre.pdf

¹⁵ Projet de LGV Paris Lyon via Clermont-Ferrand et Orléans, voir annexe 2

Fret routier

De même, une connaissance précise des flux de marchandises est nécessaire à l'aménagement d'infrastructures routières. En l'état, le dossier soumis au débat public, ne recense de manière précise qu'un seul flux : le transport de céréales vers le port de Rouen¹⁶. Celui-ci représente de l'ordre de 3 à 4 % du trafic moyen journalier annuel (TMJA) de poids lourds au nord de Nonancourt sur l'axe RN154¹⁷. De plus, le port de Rouen précise que : « *En dehors des céréales, il y a relativement peu de trafics en liaison avec le Port de Rouen qui utilisent cette voie routière.* »

Si les flux (autres que les céréales) entre la région Centre et la Normandie sont quantifiés¹⁸, les destinations d'arrivée et de départ des marchandises demandent des précisions. Ces informations permettraient, à l'instar du transport des céréales, de mieux appréhender les possibilités d'utilisation du fret ferroviaire ou la mutualisation de moyen de transport. A cet égard l'exemple de l'activité de « la Cosmetic Valley » est frappant : les entreprises de cette filière sont implantées sur l'axe de la RN154¹⁹ mais l'orientation des flux entrant et sortant n'est pas explicitée.

Le fret ferroviaire de céréales en provenance de la région Centre et en direction du port de Rouen couvre actuellement 20% des besoins. La réouverture de la ligne Chartres/Rouen²⁰ permettrait-elle une amélioration significative du transport des céréales par voie ferroviaire ?

Sur ce thème, le *Conseil économique et social régional* a demandé que ne soit pas considérée la création d'une nouvelle infrastructure routière sans aménagement ferroviaire sur le même parcours²¹. Cette prise de position peut venir du constat suivant :

- D'une part, la création d'un axe autoroutier A154 entraînerait une concurrence avec des axes proches, notamment l'axe A28²² ;
- D'autre part, l'ensemble des axes autoroutiers en concurrence avec l'A154, sont doublés de liaisons ferroviaires²³.

La récente définition des engagements nationaux pour le fret ferroviaire n'inclue aucune mesure spécifique sur l'axe RN154. Au projet de plateforme multimodale d'Artenay est pour le moment préféré un emplacement au sud de l'Île-de-France²⁴.

¹⁶ Les références les plus précises ont été apportées par le port de Rouen, on peut en déduire que le TMJA se situe entre 110 et 153 poids lourds :

« *Sur les 5 dernières années on a pu noter entre 1,2 et 1,7 Mt de céréales arrivées dans les silos rouennais en provenance de la région Centre et du sud de l'Eure. La part de marché du transport routier sur cette zone est d'environ 80% soit entre 1 Mt et 1,4 Mt. A raison de 25 tonnes par camion cela fait entre 40 000 et 56 000 voyages aller-retour chaque année qui utilisent la RN154 pour l'acheminement des céréales au Port de Rouen.* »

<http://www.debatpublic-devenirdelarn154.org/docs/cahiers-acteurs/ca-4pages-portrouen-.pdf>

¹⁷ TMJA Nord de Nonancourt 11 500 véhicules dont 35% de poids lourds, page 35 du dossier du maître d'ouvrage

¹⁸ Organisation du transport de marchandises et de la logistique en région Centre, Direction régionale de l'Équipement Centre, Rapport final, Décembre 2004, page 28

http://www.centre.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_final_couv_DRE_cle72444a.pdf

¹⁹ Dossier du maître d'ouvrage, page 31

²⁰ Voir annexe 3

²¹ www.debatpublic-devenirdelarn154.org/docs/contributions/cesr-centre.pdf

²² Prévisions de trafic du dossier du maître d'ouvrage, page 21

<http://www.debatpublic-devenirdelarn154.org/docs/dossier-mo/dreal-11-01-2010-trafics-rn154.pdf>

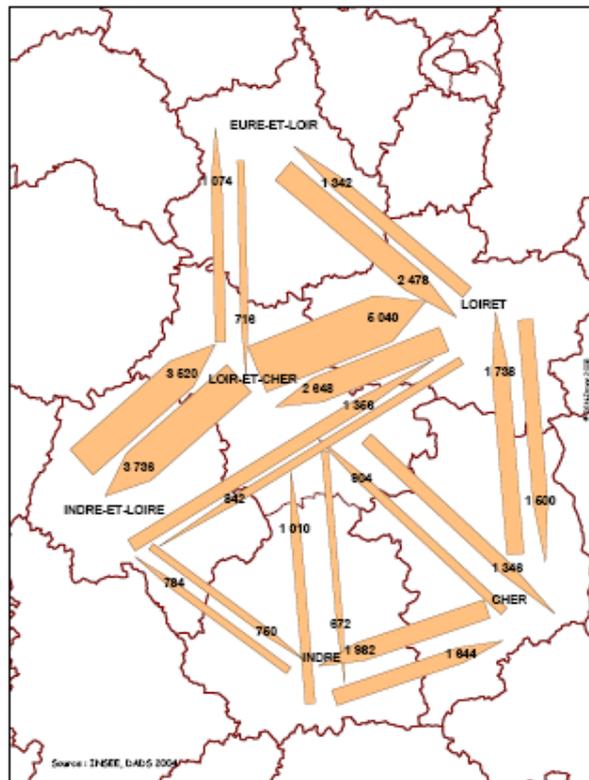
²³ Voir annexe 4

²⁴ Dossier de presse, Engagement national pour le fret ferroviaire, 16 septembre 2009, page 6

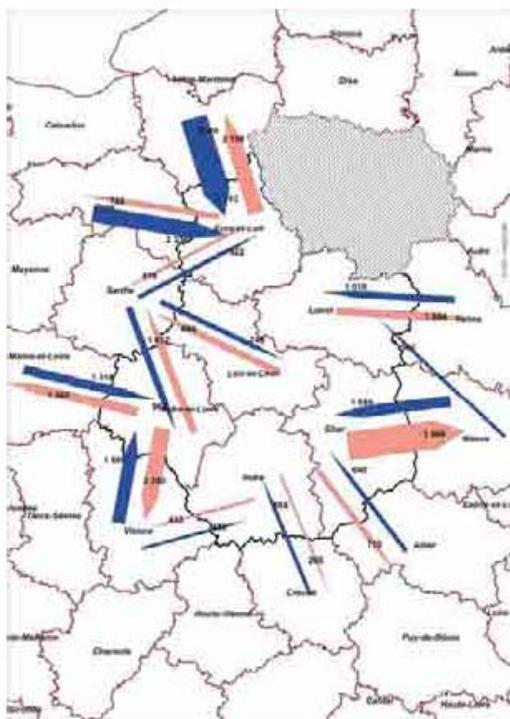
http://www.transports.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Dossier_Presse_Vf_cle232cef.pdf

Annexe 1 : Extrait de l'étude : Déplacements domicile-travail en région Centre

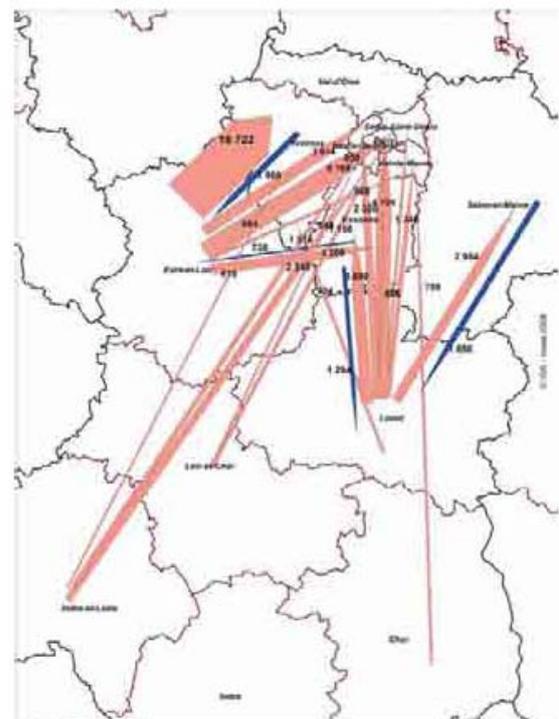
http://www.regioncentre.fr/jahia/webdav/site/portail/shared/mediatheque/etudes/Etude_%20navettes_%20domicile-travail/deplacements_dom_trav_2009.pdf



Carte 8 - Déplacements domicile-travail entre les départements de la région Centre (flux supérieurs à 500 actifs)



Carte 6 - Déplacements domicile-travail entre les départements du Centre et les départements limitrophes hors Île-de-France

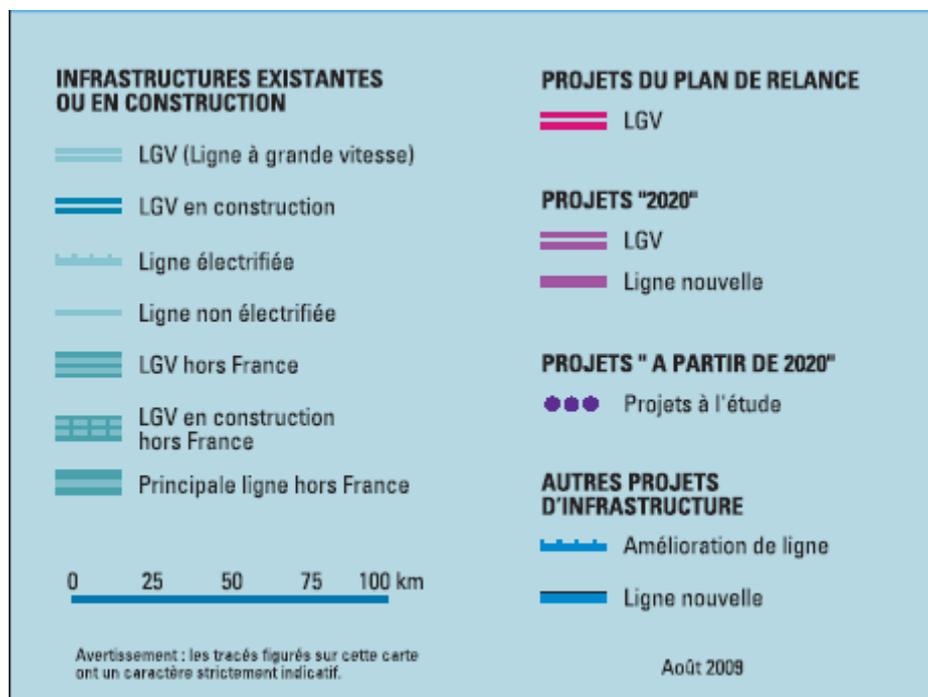


Carte 7 - Déplacements domicile-travail entre les départements du Centre et les départements franciens (flux supérieurs à 500 actifs)

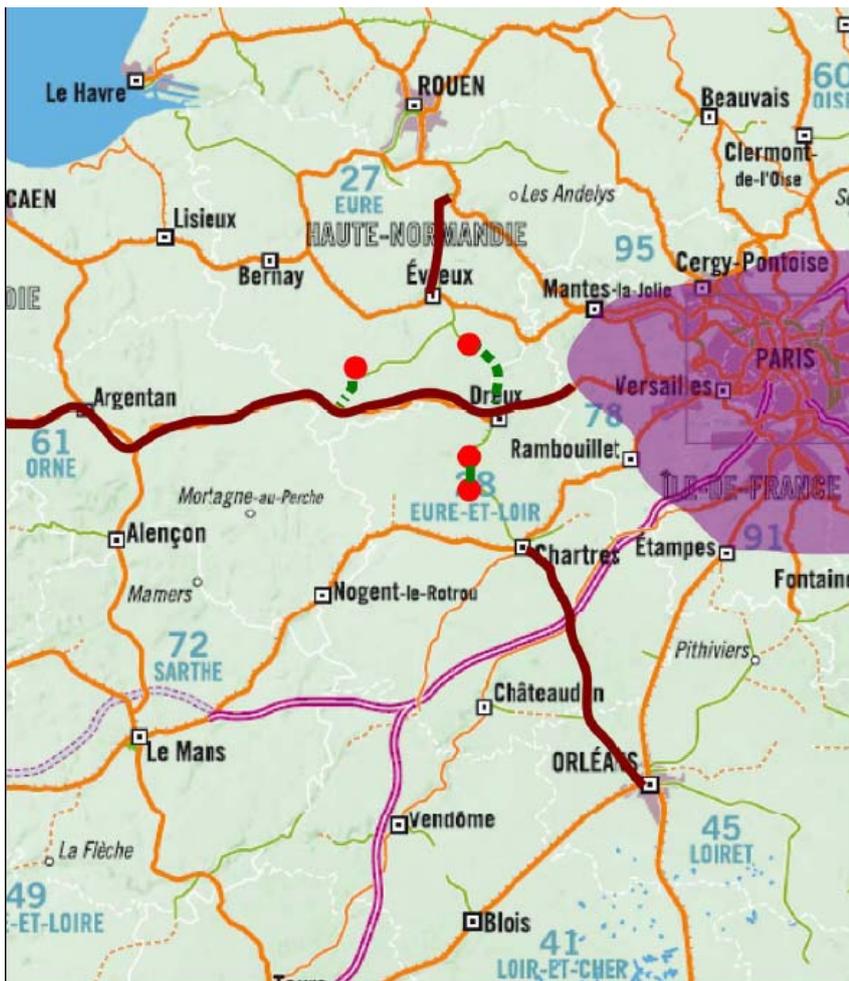
Note : les flux entrant dans un département de la région Centre sont représentés en bleu, ceux qui en sortent sont en rose.
Déplacements domicile-travail en région Centre

Annexe 2 : Projets RFF 2009

<http://www.rff.fr/cartes/pdf/grands-projets-2009.pdf>



Annexe 3 : Dreux et Chartres, des carrefours ferroviaires régionaux?



Contrat plan Etat Région

- Section Evreux-Rouen
réouverture de la ligne (étude préliminaire)
- Section Chartres – Voves
réouverture de la ligne au trafic voyageurs (projet)
- Section Paris-Grandville
Modernisation études et travaux (étude préliminaire)

Section à reconstruire

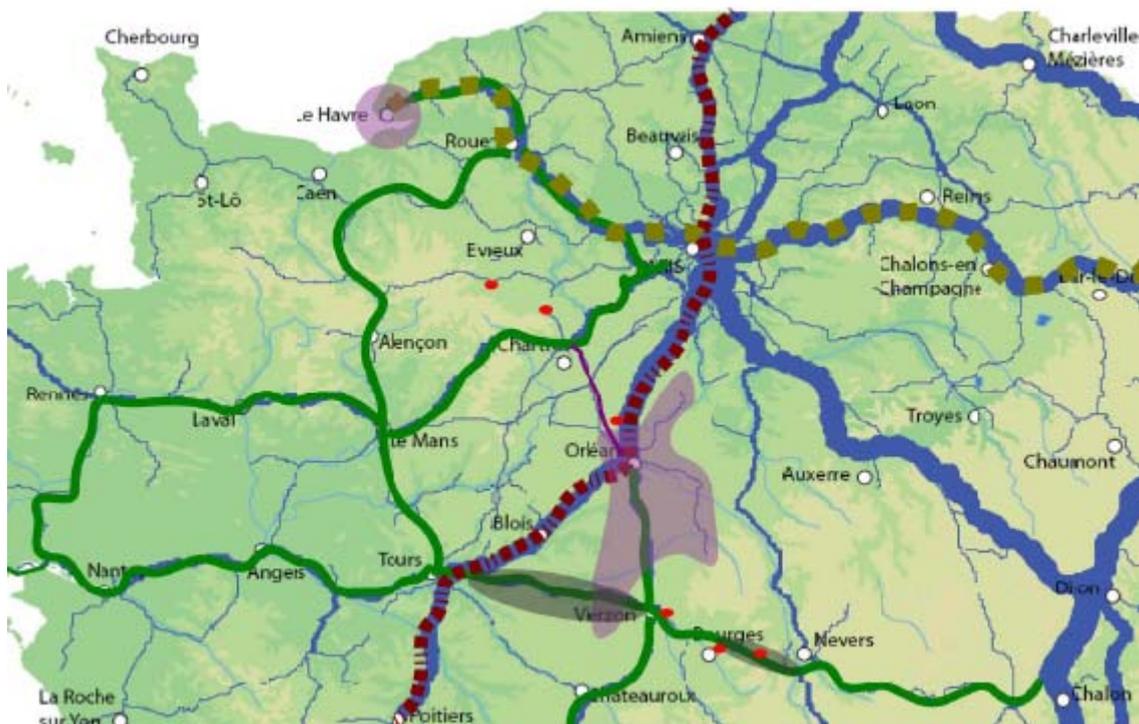
- Verneuil-Breteuil 10 km
- Dreux-Saint-André-sur-Eure 20 km
- Aunay-Saint-Sauveur 10 km

Silos en bout de ligne

Limite de la tarification carte orange



Annexe 4 : Les projets de fret ferroviaire



Engagement national pour le fret ferroviaire 16 septembre 2009



Axe retenu pour faire partie du Réseau orienté fret

Objectif : Transformer le réseau existant sur les grands axes structurants de transport de marchandises, en un véritable Réseau Orienté Fret. L'objectif est celui d'un engagement de la qualité des sillons et le niveau de fiabilité de cette infrastructure, notamment la modernisation de son exploitation et l'amélioration de son efficacité.



Autoroute ferroviaire en appel d'offre

Les autoroutes ferroviaires permettent de transporter des camions sur des trains pour franchir des zones sensibles, des obstacles ou parcourir de longues distances sur des grands axes de trafic international. Des offres massifiées et à forte fréquence doivent assurer à terme leur viabilité économique, condition de leur pérennité.

Mise en service de l'autoroute ferroviaire atlantique : 2011



Aménager la partie française des corridors européens de fret,

en particulier en déployant les systèmes de télécommunications standardisés à l'échelle européenne, en demandant à la Commission européenne d'étendre ces corridors à la desserte des ports du Havre et de Dunkerque et du tunnel sous la Manche ainsi qu'en y garantissant une haute qualité des sillons internationaux.



Opérateur ferroviaire de proximité envisagé

L'Etat se mobilise fortement pour permettre la mise en place d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP). Ces opérateurs apparaissent, en effet, comme la solution la plus pertinente pour proposer des services de transport de proximité dans des territoires de trafic peu dense et dans les Ports. Ces opérateurs ferroviaires de petite taille ont vocation à faire circuler des lots de wagons ou des trains massifiés jusqu'à ou à partir d'un point d'échange avec un opérateur ferroviaire longue distance. Ils pourront également assurer la gestion locale de l'infrastructure ferroviaire (entretien et maintenance des lignes et gestion des circulations) dans un cadre adapté aux réalités, avec un abaissement des coûts et une logistique locale. En conséquence, ils sont un moyen de revitaliser et d'élargir le marché du fret ferroviaire.

Contrat de projets État-Région 2007-2013

Électrification

La transversale Nantes-Lyon passant par Tours, Vierzon et Bourges constitue l'itinéraire le plus direct entre la façade atlantique et le sud-est et présente une alternative aux liaisons radiales passant par l'Île-de-France. Sa modernisation constitue un enjeu majeur pour le transport de voyageurs et pour le développement du fret ferroviaire d'échange et de transit en région Centre. L'électrification de la section Tours - Vierzon a été engagée dans le cadre du CPER 2000-2006 et s'achèvera sous le CPER 2007-2013, avec un financement de l'État inscrit pour ordre dans le tableau ci-dessous. Le programme 2007-2013 prévoit l'électrification de la section Bourges-Saincaize, qui offrira une continuité en traction électrique de Nantes et Saint-Nazaire à Saint-Germain des Fossés.

Fret ferroviaire de proximité

Le fret ferroviaire de proximité, irriguant le territoire régional et générant du trafic sur les grands axes, est pénalisé par le mauvais état de certaines lignes à voie unique. Pour favoriser l'implantation de nouveaux services ferroviaires fret de proximité en région Centre, il est prévu de remettre à niveau la voie et les équipements de plusieurs lignes présentant un fort potentiel de développement du mode ferroviaire, notamment pour le transport des céréales (Orléans-Chartres évalué à 10 M€ répartis à parité entre l'État et la Région), et sur d'autres lignes pouvant générer des trafics plus composites. Un enjeu de cette opération est de favoriser le report modal des transports routiers vers les transports ferroviaires de proximité.

Projets soutenus par ONIGC en 2007

-  **St Sauveur (Sud Dreux)**
Notre projet consiste sur le site de St Sauveur à améliorer les installations de stockage et de manutention en liaison avec les circuits d'expédition train, soit 12 000 tonnes de capacités supplémentaires.
-  **Verneuil sur Avre (ouest Nonancourt)**
Notre projet consiste à améliorer les installations de stockage et de manutention en liaison avec les circuits d'expédition train et plus particulièrement sur le site de VERNEUIL SUR AVRE, la liaison d'un silo de 18 000 tonnes avec le poste de chargement train.
-  **Avord (Est Bourges)**
En conséquence du projet d'électrification de la ligne Bourges-Saincaize en cours, l'embranchement particulier de Avord nécessitera un aménagement de voie par création d'un « tiroir » et de liaisons inter voies pour pouvoir maintenir la possibilité d'exécuter des trains dits « lourds » (oléagineux). A ces travaux s'ajoute également l'acquisition d'un locotracteur avec télécommande pour optimiser les manoeuvres de trains complets et trains lourds (22 wagons) par rapport à l'aménagement de l'extension de l'embranchement.
-  **Moulins sur Yèvre (Est Bourges)**
Notre projet, situé sur le site de Moulins sur Yèvre, consiste-en :
 - la création de 2 fosses de réception à l'extérieur des bâtiments et d'un circuit de manutention ensilage fixe dans les 2 bâtiments de stockage à plat de 90 000 T avec un débit de 300 T/h
 - les équipements électriques avec installation d'une supervision de l'ensemble du circuit
-  **Guérigny (Est Virezon)**
Le projet, situé à Guérigny, consiste à remplacer l'installation actuelle non performante de par la vétusté et le faible débit de ses circuits de manutention qui ne sont plus adaptés aux cadences actuelles. Il comprend :
 - la modernisation de l'ensemble des circuits de manutention (ensilage et reprise) avec automatisme et fiabilité des programmations des circuits
 - l'aménagement du poste de chargement pour optimiser les temps de chargements et sécuriser ces opérations (installation d'une passerelle d'accès et ligne de vie).
-  **Artenay (Nord Orléans)**
A ce jour 2 silos de stockage à plat (25 000 T pellets et 20 000T céréales) ne sont pas raccordés à notre embranchement trains. Dans ce secteur la collecte de céréales est de 25 000T et 40 000T de pellets sont fabriqués. Toutes les expéditions se font par camions. Notre projet consiste en la construction d'un chargement trains complets avec boisseaux (2x100T), l'ensemble automatisé.