

ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT
DU TRANSPORT COLLECTIF EN TOURAINE

(Affiliée à la F.N.A.U.T.)

10, Rue Ledru-Rollin - 37000 TOURS

Tél. : 02 47 37 60 29

Fax : 02 47 41 15 47

Division de l'Association pour le développement du transport
Collectif en touraine. (A.D.T.T.) 10 rue Ledru-Rollin 37000 TOURS
Projet autoroutier A 154.

On regrettera que le champ du débat ne soit pas ouvert à l'essen-
tiel: celui d'une mobilité soutenable répondant aux exigences économiques,
sociales, énergétiques, environnementales, d'un développement qualifié de
durable.

À un moment où l'effet de serre et ses conséquences menacent
gravement notre avenir, en dépit des aléas pétroliers alors que 80 à 90%
des émissions polluantes inhérentes aux transports sont imputables au
trafic routier, on serait tenté de croire qu'un rééquilibrage en faveur
des modes de transport économes en énergie comme en espace, propres et
fiabiles(1) serait désormais à la base de tout projet d'aménagement. Le
projet d'aménagement autoroutier de l'A 154 confirme que nous en sommes
bien loin. Ainsi aucune étude alternative n'a été présentée, en dépit de
l'Art. 14 de la LOTI.

Pour une mobilité soutenable. La mobilité n'est pas synonyme de
circulation routière.

Le projet autoroutier de l'A154 entre en contradiction totale avec
les orientations attendues d'un choix clair et hiérarchisé en faveur
des modes peu ou pas polluants et d'un rééquilibrage intermodal urgent
qui n'est même pas évoqué.

Voici quelques données que l'on souhaiterait voir figurer au dossier.

L'autoroute c'est 10 hectares au kilomètre recouverts d'asphalte plus
les chemins d'accès, ce sont 200 à 300 mètres de terrains dévalués de
part et d'autre par la pollution et les nuisances, sans oublier la cou-
pure des entités naturelles et/ou communales. 1 million d'hectares bitu-
més soit 2,5 % de la surface du territoire à laquelle l'A154 ne ferait
que rajouter. À titre comparatif les infrastructures ferroviaires repré-
sentent 175 000 Ha.°)

Le projet de l'A154 est aussi proche des orientations antérieures
qu'éloigné de toute préoccupation de durabilité.

(1) S'adaptent facilement aux différentes sources d'énergie, en parti-
culier aux énergies renouvelables et peu polluantes.

Le réseau de transport (tous modes confondus) présenté comme dense ne (p.11) reflète pas la réalité, celle du déséquilibre entre le rail et la route.

La construction de lignes à grande vitesse ne doit pas minimiser la régression globale du réseau ferré ordinaire et ses conséquences.

La rétraction du réseau apparaît considérable. La longueur exploitée était de 45 000 kms. au début des années trente (2) elle n'est plus que de 30000 kms. se décomposant comme suit: 18 000 kms. tous trafics, 11 500 K. fret seulement, 1500 voyageurs seulement. D'autre part, selon leur état (3) les lignes sont classées en 9 catégories. Conséquences: La majorité des villes de 5 à 10 000 H. n'ont plus accès au train, imposant un recours obligatoire au tout routier. C'est précisément le cas de l'axe ferroviaire Orléans-Chartres-Dreux-Evreux-Rouen.

Sortir du tout routier/Rééquilibrage intermodal.

Le problème de fond est celui d'une nouvelle mobilité se traduisant par une priorité aux modes de transports alternatifs à la route afin de rompre avec les tendances antérieures du tout routier.

Or le projet autoroutier de l'A154 s'inscrit dans une prolongation des tendances et constitue une "fuite en avant" au profit du mode de transport le plus consommateur de ressources non renouvelables et ayant l'un des plus mauvais rendements énergétique et environnemental, tant par passager km. que par tonne km. de marchandise.

Le chemin de fer, de par ses qualités spécifiques est le mieux à même pour répondre au dilemme Mobilité-Environnement.

(2) Non compris les compagnies de C.F. secondaires, de cette époque.

(3) Exceptées les lignes T.G.V. .

Tel qu'il est présenté en débat public, le projet de l'A154 reprend et prolonge les idées de 1960 et prétend résoudre les problèmes de circulation (routière) de 200...?. Au lieu d'analyser les besoins de mobilité, on extrapole les tendances passées: "Hormis l'autoroute...point de salut". On sait depuis 50 ans que plus on fait de routes, plus il faut en faire! C'est une incitation à toujours plus de véhicules (autos-P.L.) avec leurs cortèges de pollution et de nuisances.

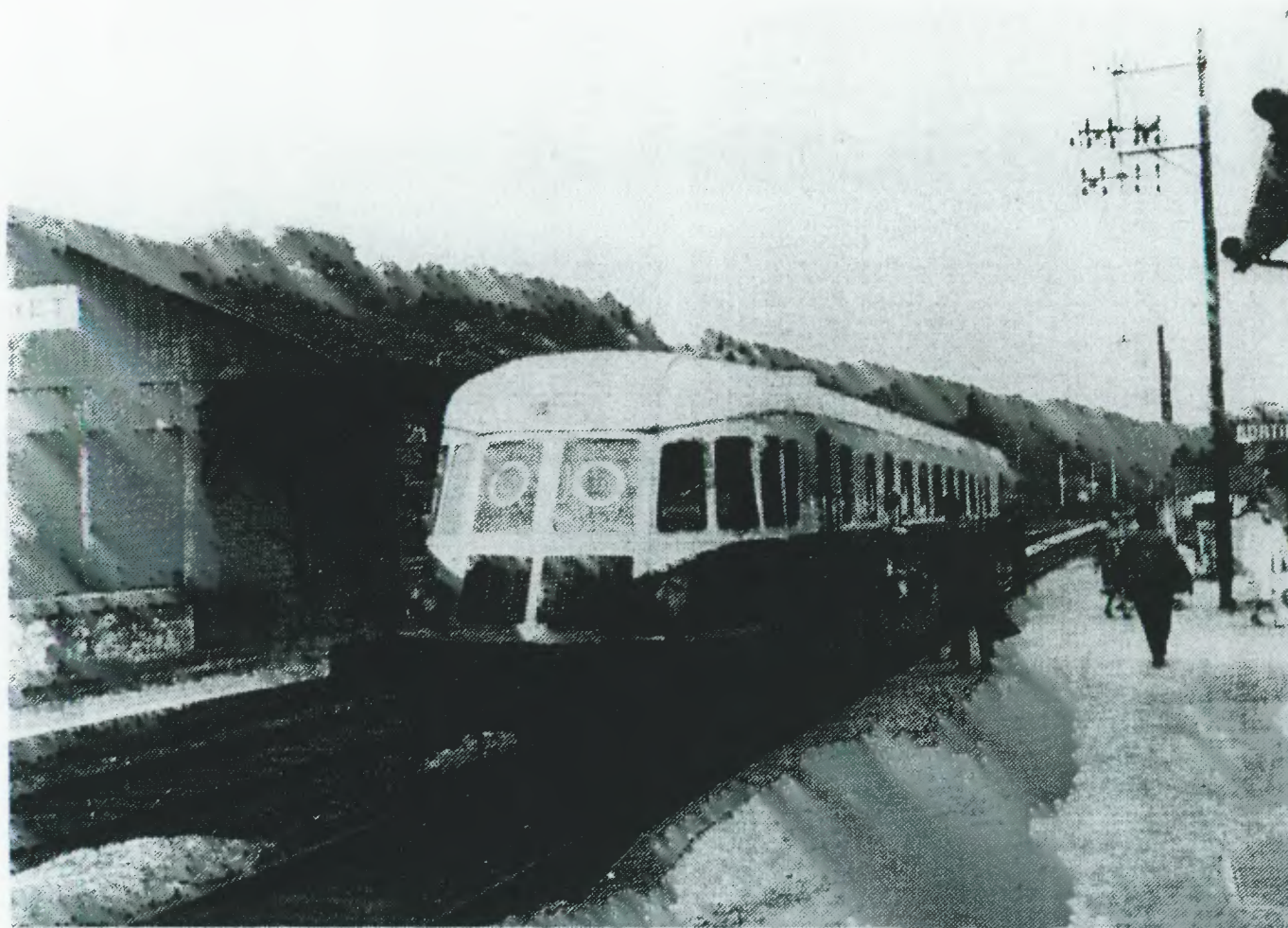
Très nombreux sont les discours sur le report du trafic routier vers le rail, alors que celui-ci est présenté comme un recours complémentaire à la route. Dans une logique de développement durable son rôle est primordial, il doit constituer (avec les voies d'eau navigables) l'ossature du système de transport terrestre autour de laquelle s'articule le transport routier en stricte complémentarité et non plus en substitution. On regrettera une sous estimation des paramètres écologiques (risques pétroliers, atteintes au milieu naturel, pollution, bruit, santé, impact climatique?)

Enfin comment accepter certaines assertions infondées pour ne pas dire plus, telles que: l'autoroute écologique... ou encore: L'autoroute, plus bel instrument de lutte anti crise jamais inventé car il n'y a pas d'échange sans autoroute....!

En conclusion: L'heure n'est plus à la prolongation des tendances à l'exemple du projet autoroutier de la RN 154, mais à celle d'un impératif changement, celui d'une mobilité soutenable et constructive qui redonnerait vie à l'axe ferroviaire Orléans-Rouen.

Nos petits enfants nous en seront reconnaissants.

Fig. 20. Ézy-Anet, 27-09-1969 : dernier autorail Dreux-Bueil. La ligne de rocade Orléans-Rouen a connu, entre les deux guerres, des trains semi-directs contournant Paris via Chartres, Dreux, Bueil, Louviers et figurait au « Chaix » en trait gras (voir page 10) (photo S. Zalkind).



2.1.3.4. Liaisons nécessita

Un exemple illustre l'intérêt des liaisons interrégionale

- Normandie - Nord : une vers le Bénélux, serait p d'une nouvelle travers Tancarville ; il en résult Caen de seulement 60 l'actuelle liaison ferrovi

*Vue extraite du Schéma
ferroviaire réalisé par la
F.N.A.U.T. (Avril 1981)
d'une nouvelle Orléans
Chartres-Dreux-Frouin-Rouen
de Harre, aménagement
prioritaire dans la perspective
d'un développement durable*

Massachusetts - 1915



Non ce n'est pas la forêt Amazonienne, mais une vue du massif forestier
Montarginois éventré par la percée autoroutière A.19
qui oserait parler d'autoroute écologique ?

ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT
DU TRANSPORT COLLECTIF EN TOURAINE
(Affiliée à la F.N.A.U.T.)
10, Rue Ledru-Rollin - 37000 TOURS
Tél. : 02 47 37 60 29
Fax : 02 47 41 15 47

Le massif forestier
Montarginois éventré par
l'A19.

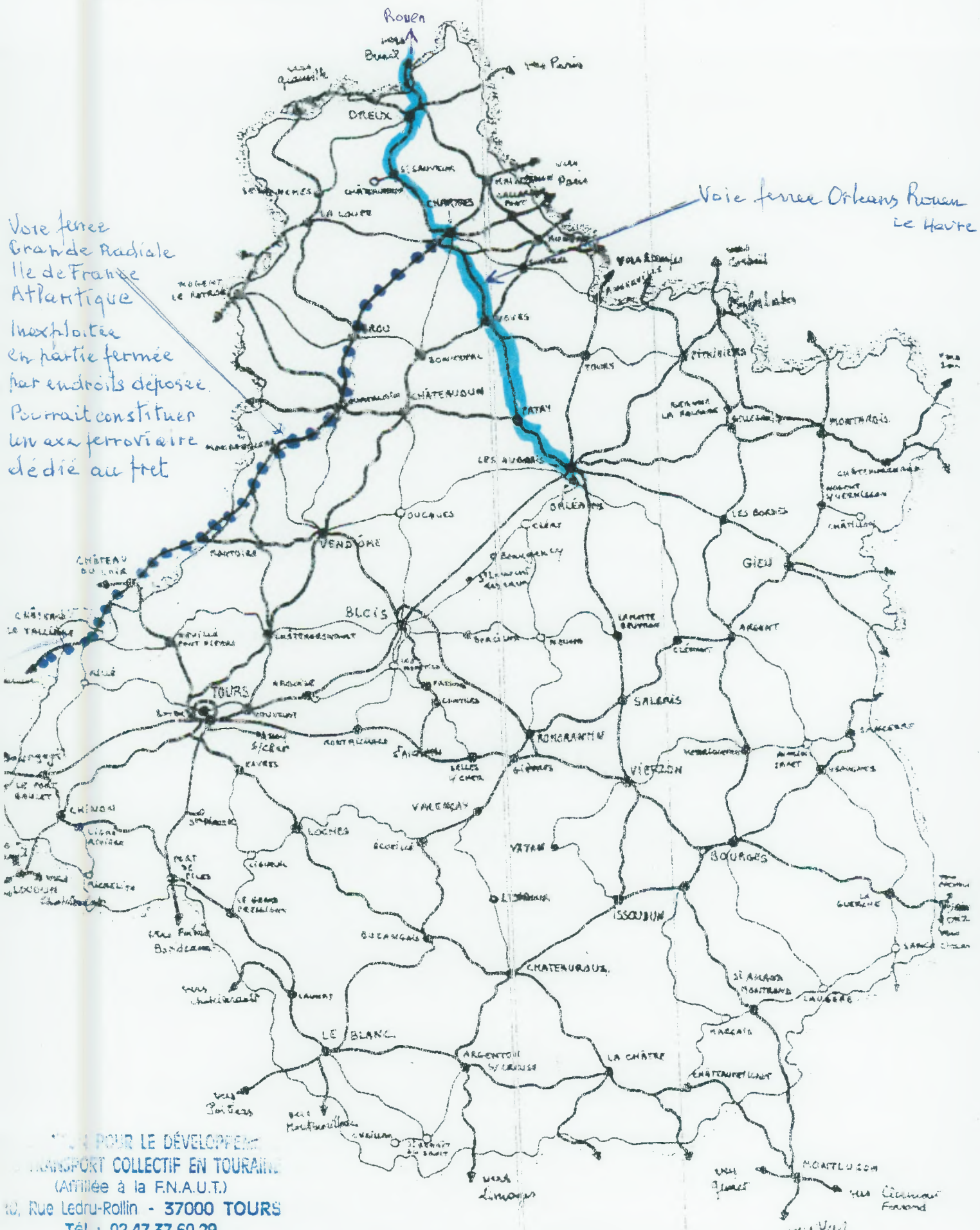
Autoroute écologique ?

.../...

Carte n° I : Réseau d'origine

(Anciens Réseaux - devenus SNCF et autres Compagnies Locales)

Echelle 1 / I 200 000 .



Voie ferrée
 Grande Radiale
 Ile de France
 Atlantique
 Inexploitée
 en partie fermée
 par endroits déposée.
 Pourrait constituer
 un axe ferroviaire
 dédié au fret

Voie ferrée Orléans Rouen
 Le Havre

UNION POUR LE DÉVELOPPEMENT
 DU TRANSPORT COLLECTIF EN TOURAINE
 (Affiliée à la F.N.A.U.T.)
 20, Rue Ledru-Rollin - 37000 TOURS
 Tél. : 02 47 37 60 29
 Fax : 02 47 41 15 47