

Contribution de la FNAUT Région Centre

Par Jean-François TROIN, Président

Le dossier du maître d'ouvrage présenté au débat public est incontestablement complet, documenté et argumenté.

Il souffre néanmoins de quelques défauts importants :

- **L'approche transports est monomodale**, même si quelques clins d'œil sont adressés au transport ferroviaire. Le point de vue adopté est avant tout routier et la finalité de l'étude est d'aboutir à la nécessité d'une autoroute concédée au seul prétexte que l'on gagnera du temps dans la réalisation (2018 au lieu de 2045). Cette argumentation est quelque peu démagogique, adaptée peut-être au grand public qui la considèrera comme imparable, mais elle ne résiste pas à une analyse socio-économique et environnementale sérieuse, qui prendrait en compte tous les enjeux liés à l'amélioration de la liaison Dreux-Chartres-Orléans.

- En effet, l'étude présente une **vision très négative du système ferroviaire**, jugé incapable d'assurer les trafics de voyageurs interurbains. Or, la réouverture de Chartres-Orléans par le rail induirait une fréquentation ferroviaire importante pour certains types d'usagers, notamment les migrants domicile-travail et les étudiants, comme le montrent toutes les statistiques de trafic TER en région. Penser que les étudiants utiliseront l'autoroute pour rejoindre l'université d'Orléans relève d'une méconnaissance étonnante des habitudes de déplacements.

Pour le fret, il est montré l'incapacité du rail à assurer les échanges Nord-Sud. Évidemment, **il y a là un maillon ferroviaire manquant**, pour reprendre le titre donné à la conférence-débat, élément essentiel d'un contournement ferroviaire Rouen-Orléans. Si l'on rétablit ce chaînon, par une simple rénovation de la voie ferrée, on pourra alors comparer les aptitudes de la route et du rail à assurer le transport du fret dans des conditions de respect de l'environnement fort différentes.

- Le dossier présenté prolonge sans état d'âme, **la tendance routière antérieure des trente dernières années**. Certains arguments entendus lors du débat faisaient penser aux échanges exprimés dans les réunions de la fin des années 1970. Or, les perceptions ont évolué. Il n'est pas tenu compte en effet des évolutions amorcées par le **Grenelle de l'Environnement** en matière de réchauffement climatique, de prix croissants et de raréfaction des carburants, des corrélations entre cancers et environnement récemment rappelées par le Président de la République lui-même. La nécessité du report modal vers le rail et

la voie d'eau est ignorée, la possibilité pour demain de futures autoroutes ferroviaires n'est pas évoquée comme alternative. Les conséquences du système routier élargi sur l'étalement urbain ne sont pas rappelées.

Les propositions de la FNAUT

On rappellera que la FNAUT n'est pas un lobby anti-routier, mais qu'elle estime que la route a sa place dans certains cas de figures, que le rail peut utilement la suppléer dans d'autres situations, qu'il faut traiter les deux modes **sous l'angle de la complémentarité** et non en affirmant la supériorité incontestable de l'un par rapport à l'autre.

Dans le cas qui nous occupe, il est évident que le rétablissement rapide d'une **liaison ferrée performante Chartres-Orléans** est une nécessité et une priorité. Une seule préfecture, Chartres, n'est pas reliée à la capitale régionale. Il est urgent d'accélérer ce projet de réouverture ferroviaire. En rattachant ainsi Chartres à Orléans par le rail, **on recentre la région sur elle-même** et on réduit les évasions vers la région Île-de-France qui affaiblissent la Région Centre.

S'agissant du projet routier, en considérant que la RN 154 est aménagée à ce jour en 2X2 voies sur les deux tiers de son parcours, il conviendrait d'achever cet **aménagement à 4 voies rapides** sur la totalité de la liaison, car l'insécurité routière, les nuisances supportées par les riverains sont des problèmes graves que nous ne nions pas et qu'il faut faire disparaître ou du moins atténuer. Il n'est pas nécessaire d'ajouter un barreau autoroutier de plus à un réseau qui en est déjà amplement pourvu. Pour cela, afin d'accélérer cet aménagement, **un moratoire** demandant à l'État d'avancer le calendrier des subsides sur fonds publics devrait être rapidement établi, ce qui permettrait la réalisation des infrastructures dans des délais raisonnables.

Mais cet aménagement est indissociable de la remise en état et réouverture de la liaison ferrée afin d'assurer la complémentarité signalée plus haut et d'équilibrer les trafics

Il importe en effet, dans la situation de fragilisation de nos territoires habités et face aux défis climatiques à relever, de **valoriser avant tout l'existant**. Adopter le modèle du réseau routier breton à 4 voies, sans péage, et donc sans enchérissement des déplacements pour l'utilisateur, semblerait ainsi une sage méthode. Réutiliser un axe ferroviaire déjà inscrit dans le territoire, sans nouvelle percée d'infrastructure dans l'espace et les paysages, est tout aussi nécessaire.

Une association entre route à 4 voies améliorée et voie ferrée renouvelée et efficace nous semble être pour la communauté une **solution respectueuse des deniers publics, écologique et socialement responsable**.

Novembre 2009