

20 JAN. 2010

**GRIMAULT D.**  
**21, Rue Marcel Proust**

Orléans, le 19 Janvier 2010

**45 000 ORLEANS**

**C.P.D.P. Devenir de la RN 154**  
**Hôtel IBIS**  
**Place Drouaise**

**28 000 CHARTRES**

Monsieur le Président,

Avec le Grenelle de l'Environnement on aurait pu croire que le lobby autoroutier avait disparu. Toujours actif dans les coulisses et insensible à la nouvelle donne climatique et énergétique, il se manifeste de plus bel dans notre région avec le projet d'autoroute A 154 Orléans – Chartres prolongeant ainsi les tendances surannées des trente dernières années.

Pourtant, les transports routiers sont en France responsables du quart des émissions à effet de serre, le prix du pétrole est appelé à augmenter considérablement, le nombre de cancers liés aux pollutions augmente, notre société de consommation doit immédiatement changer ses comportements, dont sa politique des transports, avant que les dérèglements climatiques ne deviennent irréversibles. Mais qu'importe, la dérive routière continue imperturbablement.

Pendant ce temps, les possibilités de report sur le rail, soit dans le cas présent, la réouverture de la ligne de chemin de fer Orléans – Chartres d'un coût nettement inférieur à celui de l'autoroute (175 à 200 million d'Euros pour la solution ferroviaire contre 373 millions d'Euros pour l'autoroute) restent marginalisées par les études au mépris de la législation existante dont les dispositions (article 14 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30/12/1982 et son décret d'application du 17/07/1984) prévoient des comparaisons homogènes entre les différents types d'infrastructures à mettre en œuvre.

Sans pour autant oublier le traitement des points noirs de la RN 154 existante, la réouverture de la ligne de chemin de fer Orléans – Chartres (partie intégrante de l'axe ferroviaire Orléans Rouen) répond à plusieurs nécessités :

- Arrimer Chartres à la capitale régionale améliorant ainsi les temps de parcours et la sécurité des usagers.
- Diminuer la pression automobile sur Chartres et Orléans par rapport au trafic induit par une autoroute.

- Bien relier par le fer les villes dites à une heure de Paris (Orléans, Chartres, Dreux, Evreux, Rouen, Amiens) afin d'éviter leur absorption en une banlieue monstrueuse.
- Dégager pour le FRET des itinéraires de transit évitant la grande ceinture Parisienne complètement saturée et offrir un débouché ferroviaire direct entre le port du Havre et la région Centre.
- Améliorer les relations transversales tangentes à cette rocade ferroviaire.

Il faut ainsi remarquer que la réouverture de la ligne Orléans – Chartres se traduirait par une fréquentation ferroviaire notable, notamment les migrants domicile – travail et les étudiants pour leur part bien souvent dépourvu de voitures, et dans le cas contraire, peu enclins à payer les péages autoroutiers puisqu'il s'agirait bien ici d'une autoroute concédée.

En définitive, mobilité, sécurité, coûts sociaux, engorgements routiers, lutte contre l'effet de serre, préservation des ressources énergétiques, demeurent autant de facteurs favorables à la filière ferroviaire, tant voyageurs que marchandises, n'est ce pas primordial à l'heure des choix ?

Tels sont les enjeux et réalités visiblement occultés par les partisans du projet autoroutier A 154 dont il faut souhaiter l'abandon.

Espérant que vous voudrez bien prendre en compte ces quelques éléments, veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération la meilleure.

D. GRIMAULT

