

# Débat public sur le devenir de la RN 154 entre Nonancourt/Dreux/Chartres/Allaines

Les Cahiers d'acteurs • FÉDÉRATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS  
D'USAGERS DES TRANSPORTS

## Le dossier RN 154 : un autre point de vue

C'est une vision alternative que présente la FNAUT qui a relevé dans le dossier quelques défauts ou lacunes importants :

- L'approche transports est **monomodale**, même si quelques clins d'œil sont adressés au transport ferroviaire (pages 44-45 du dossier). 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 2070 voire 2085). Cette argumentation (un petit chantage au calendrier) est quelque peu déformante et 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 en particulier les trafics de voyageurs interurbains. On notera ainsi la teneur de l'encadré P. 65 qui se débarrasse à grandes enjambées de toute alternative ferroviaire.

### QUELLE PERTINENCE POUR UNE SOLUTION FERROVIAIRE ?

La voie ferrée entre Dreux et Orléans est aujourd'hui utilisée, mais de manière partielle. Des circulations de trains de marchandises s'effectuent entre Chartres et Orléans ainsi que sur deux antennes situées au sud de Dreux et au nord de Chartres. Entre les deux, un tronçon central d'environ 10 km est maintenu en état mais demeure inutilisé.

La mise à niveau de la section entre Dreux et Chartres ne fait pas, pour le moment, l'objet d'études. Alors que le Conseil Régional du Centre plébiscite un réaménagement de la ligne ferroviaire Chartres-Orléans, aucune échéance d'ouverture n'est avancée pour ce qui concerne la section entre Voves et Orléans et aucune étude ne permet d'évaluer les possibles reports de trafics de la route vers le rail. Jusqu'à présent seule la réouverture de la ligne aux voyageurs entre Chartres et Voves est inscrite au Contrat de Projets 2007-2013.

### La réutilisation du rail sur Chartres-Orléans

Or, la réouverture de Chartres-Orléans par le rail, programmée par la Région Centre, mais non encore financée, induirait une fréquentation ferroviaire notable pour certains types d'usagers, notamment les migrants domicile-travail et les étudiants, comme le montrent toutes les statistiques de trafic TER en région, là où il fonctionne. Penser que les étudiants, sans voiture et ne pouvant payer les péages, utiliseront l'autoroute pour rejoindre l'université d'Orléans relève d'une méconnaissance assez étonnante des habitudes de déplacements.

À partir des données du dossier et d'une étude réalisée par un cabinet privé pour la Région Centre, nous avons dressé une comparaison Rail/Route, en la centrant sur la liaison Chartres-Orléans, là où une solution parallèle et complémentaire est possible dans un délai assez bref et à coûts modérés.



### Coordonnées :

FNAUT - RÉGION CENTRE

29, rue des Trois Tonneaux,  
37540 Saint-Cyr-sur-Loire.

courriel : jf-troin@orange.fr

## COMPARAISONS RAIL/ROUTE

CHARTRES-ORLÉANS PAR LE RAIL	Déplacements tous modes 2008 en nombre de voyages annuels	Reports possibles sur le rail après réouverture (8% de part modale)	Coûts d'aménagement en millions d'euros
CHARTRES-TOURS	220 000	17600	
CHARTRES-ORLÉANS	600 000	48 000	175 à 200
CHARTRES-DREUX	1570 000	126 000	

CHARTRES-ORLÉANS PAR LA ROUTE	VL par jour (2005) (TMJA)	Estimation annuelle VL par jour	Coûts d'aménagement en millions d'euros
CHARTRES-TOURS	Non fourni	...	
CHARTRES-ORLÉANS	1108	404 000	373 (319 + 54) (travaux à faire + dépenses 2000-2006)
CHARTRES-DREUX	4928	1 798 000	Ensemble autoroute concédée : 650 à 765

Sources : Dossier du maître d'ouvrage pour le débat public, 2009.  
Étude pour le conseil régional, Déplacements 2008.

En appliquant une part modale modérée (8%), en cas de réouverture de la voie ferrée et sans présumer d'un succès probablement supérieur de cette nouvelle liaison vers la capitale régionale (la Région Centre prévoit 10 allers-retours quotidiens et un temps de parcours compétitif), on obtient près de 50 000 voyages annuels. Une étude pour RFF de 2004 prévoyait 206 000 voyages pour Chartres-Orléans de bout en bout. C'est certes moindre que les 400 000 véhicules légers sur l'axe routier, mais cela signifierait beaucoup de voitures en moins. Les chiffres seraient plus élevés si l'on poursuivait sur Chartres-Dreux, mais les travaux à engager seraient plus importants.

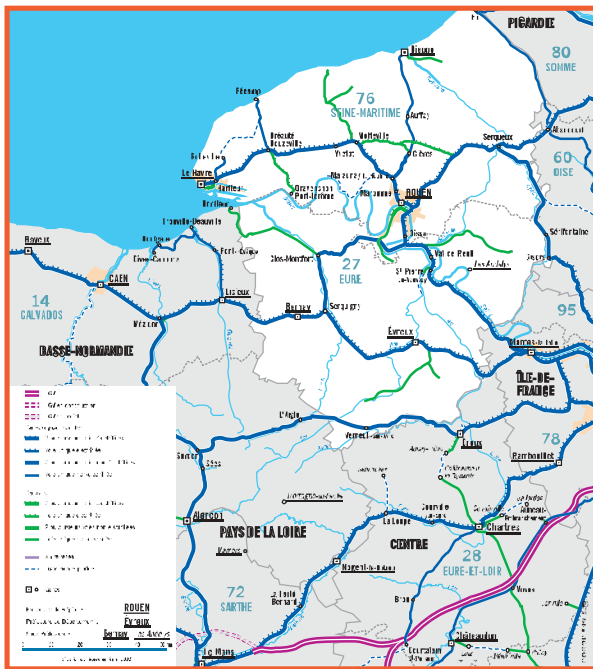
Le coût de cette revitalisation Chartres-Orléans est modeste (moins de 200 millions €) comparé à celui de travaux routiers sur fonds publics (373 M€ en y comprenant les sommes déjà dépensées sur la RN 154 de 2000 à 2006).



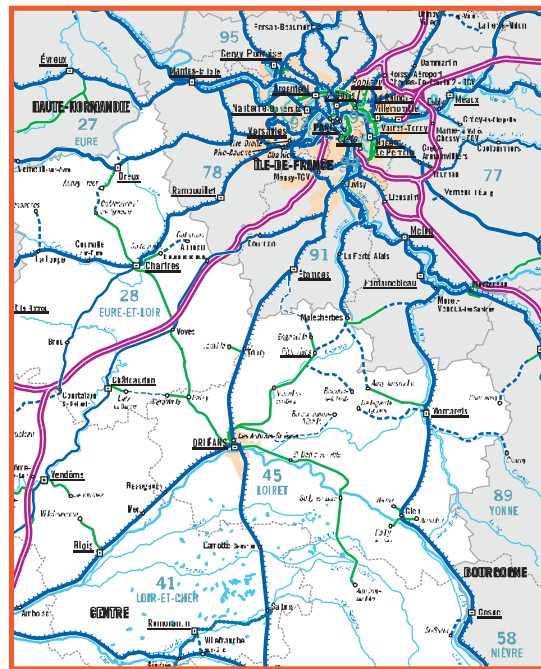
### Fret ferroviaire : le maillon manquant

Pour le fret, il est affirmé dans le dossier l'incapacité du rail à assurer les échanges Nord-Sud. Évidemment, il y a là un maillon ferroviaire manquant, élément essentiel d'un contournement ferroviaire Rouen-Orléans. Si l'on se reporte à la carte des voies en service après la 2<sup>ème</sup> guerre mondiale, on constate qu'une véritable rocade Rouen-Orléans existait via Evreux-Dreux et Chartres, aujourd'hui interrompue largement entre Dreux et Evreux mais très localement entre Dreux et Chartres. Elle pourrait, une fois reconstituée, fournir un excellent contournement ouest de l'Île de France, même à voie unique, la technique autorisant aujourd'hui des circulations denses sur ce type de voie (cf. les vallées alpines).

Si l'on rétablit ce chaînon manquant, par une simple rénovation de la voie ferrée, entre Chartres et Orléans (une première phase Chartres-Voves est prévue) et si plus tard on rétablit Chartres-Evreux, 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.



Carte RFF, Haute-Normandie, 2009



Carte RFF, Région Centre, 2009

### Une rupture nécessaire

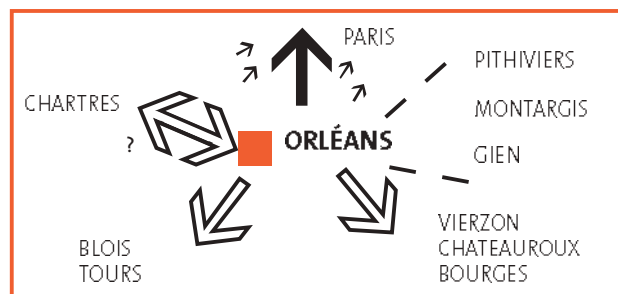
On regrettera que le dossier présenté prolonge sans état d'âme, la tendance routière antérieure des trente dernières années. Or, les perceptions ont évolué. Il n'est pas tenu compte en effet des évolutions amorcées par le Grenelle de l'Environnement en matière de réchauffement climatique. Rappelons que les transports routiers sont en France responsables du quart des émissions de gaz à effets de serre. On semble ignorer les prix croissants et la raréfaction des carburants, les corrélations entre cancers et environnement récemment rappelées par le Président de la République lui-même. La nécessité d'un report modal même partiel vers le rail est à peine abordée, la possibilité et l'intérêt pour demain d'ouvrir des corridors de fret ferroviaire n'est que sommairement évoquée comme alternative. Enfin, les conséquences du système routier élargi, aujourd'hui bien connues, sur l'étalement urbain et le mitage de l'espace ne sont pas évoquées.



## Les propositions de la FNAUT

La FNAUT, défenseur du transport public, n'est pas pour autant une organisation sectaire. Elle estime que la route a sa place dans certains cas de figures, que le rail peut utilement la compléter 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.

**Pour le rail**, 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.



### Rééquilibrages ferroviaires :

- \* liaison Orléans-Chartres
- \* recréer les liens manquants vers Pithiviers, Montargis, Gien
- \* diminuer les évasions vers Paris

**Pour la route**, en considérant que la RN 154 est aménagée à ce jour en 2 X 2 voies sur les deux tiers de son parcours, il conviendrait d'achever cet aménagement en traitant tous les points noirs de la liaison, car l'insécurité routière, les nuisances supportées par les riverains sont des problèmes graves que la FNAUT ne nie pas et qu'il faut faire disparaître ou du moins atténuer. Il n'est pas nécessaire pour cela d'ajouter un barreau autoroutier de plus à un réseau qui en est déjà amplement pourvu.

Cependant, ces travaux routiers sont indissociables de la remise en état et de la réouverture de la liaison ferrée afin d'assurer la complémentarité des modes et d'équilibrer les trafics. La priorité est bien celle-là, et non une nouvelle autoroute.

Dans la situation de fragilisation de nos territoires habités et face aux défis climatiques à relever, il importe de valoriser avant tout l'existant. Pourquoi ne pas s'inspirer du modèle du réseau routier breton à 4 voies, sans péage, et donc sans enchérissement des déplacements pour l'utilisateur ? Réutiliser un axe ferroviaire déjà inscrit dans le territoire, sans nouvelle destruction des paysages, est tout aussi nécessaire.

Une association entre route améliorée et voie ferrée renouvelée et efficace nous semble être pour la communauté des habitants de la Région Centre une solution respectueuse des deniers publics, écologique et socialement responsable.



Matériel TER par temps d'hiver

LA FNAUT regroupe 150 associations locales, soit plus de 40 000 adhérents.

Association de consommateurs agréée par l'Etat, elle défend les usagers des services publics de transport et agit pour le développement de tous les modes de transport respectueux de l'environnement.

Siège national : 32 rue Raymond Losserand, 75014 PARIS  
tél 01 45 35 02 83  
www.fnaut.asso.fr

Ces contributions sont éditées par la Commission Particulière de débat public qui décide de les publier sous forme de cahiers d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que les auteurs. Pour bénéficier d'une publication, il convient de contacter la CPDP.

CPDP devenir de la RN154 - Hôtel Ibis - Place Drouaise - 28 000 Chartres

Tél. 02 37 36 06 36 - courriel : [contact@debatpublic-devenirdelarn154.org](mailto:contact@debatpublic-devenirdelarn154.org) - [www.debatpublic-devenirdelarn154.org](http://www.debatpublic-devenirdelarn154.org)

