



ADEME



Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Énergie



Programme • **ITTECOP**

Infrastructures de transports terrestres, écosystèmes et paysages

Quel devenir pour les infrastructures de transport ferroviaire locales ?

2009

2012

Etude et mise en perspective de l'Opérateur Ferroviaire de Proximité de la Région Centre

Responsable scientifique : Isabelle Roussel

Organisme APPA

Contact : appa.irou@gmail.com

L'objectif du projet « Quel devenir pour les infrastructures de transport ferroviaire locales ? Etude et mise en perspective de l'Opérateur Ferroviaire de Proximité de la Région Centre » consiste à s'interroger sur le devenir des infrastructures de transport ferroviaire locales, en l'espèce : le réseau ferroviaire secondaire dédié au fret dans la région Centre. Ce réseau est souvent très dégradé du fait de la crise du fret ferroviaire en France depuis les années 70 et du manque d'entretien qui s'en est suivi. Cette situation pose clairement la question de la survie de ces infrastructures et celle du choix d'affectation à donner à cette emprise foncière sur un territoire naturel, social et économique. Depuis le début des années 2000, les projets de relance du fret ferroviaire sur le réseau secondaire mettent particulièrement leurs espoirs sur un type d'acteur nouveau baptisé « Opérateur ferroviaire de proximité ». Mais le projet d'OFP en région Centre « Proxirail » n'a finalement pu aboutir du fait de problèmes de gouvernance et de tensions économiques.

Certaines zones du réseau fret de la région ont néanmoins pu bénéficier de l'ouverture de travaux de rénovation dans le cadre d'un Contrat Plan Etat Région, notamment la ligne Orléans-Chartres, rouverte au trafic voyageur. Ces travaux ont fait l'objet d'une concertation de la population. Sachant que la RN 154 double cette voie ferrée entre Chartres et Orléans et que des travaux prévoyant son doublement font actuellement l'objet d'un débat public, notre étude de terrain se concentre sur cette zone (couvrant partiellement en outre une zone Natura 2000). Elle offre en effet le bénéfice d'une comparaison des ressentis de la population riveraine par rapport à ces deux types d'infrastructures. Elle pose la question de la relation entre le développement de la périurbanité et la possible utilisation du rail qui, pour le moment, n'est pas économiquement rentable.

