

Quel devenir pour les infrastructures de transport ferroviaire locales ?

Etudes de cas en région Centre

Contexte

Le réseau secondaire des infrastructures de transport ferroviaire se trouve dans une **situation paradoxale** : dans un **état de dégradation avancé**, victime de la crise industrielle depuis les années 70 et du recentrage des activités de l'opérateur historique, il bénéficie, à l'heure du changement climatique, d'un **large regain d'intérêt** qui s'exprime à travers diverses orientations nationales (Grenelle de l'environnement) en faveur du report modal et des expérimentations visant à relancer son usage (par exemple : **opérateurs ferroviaires de proximité , OFP**).



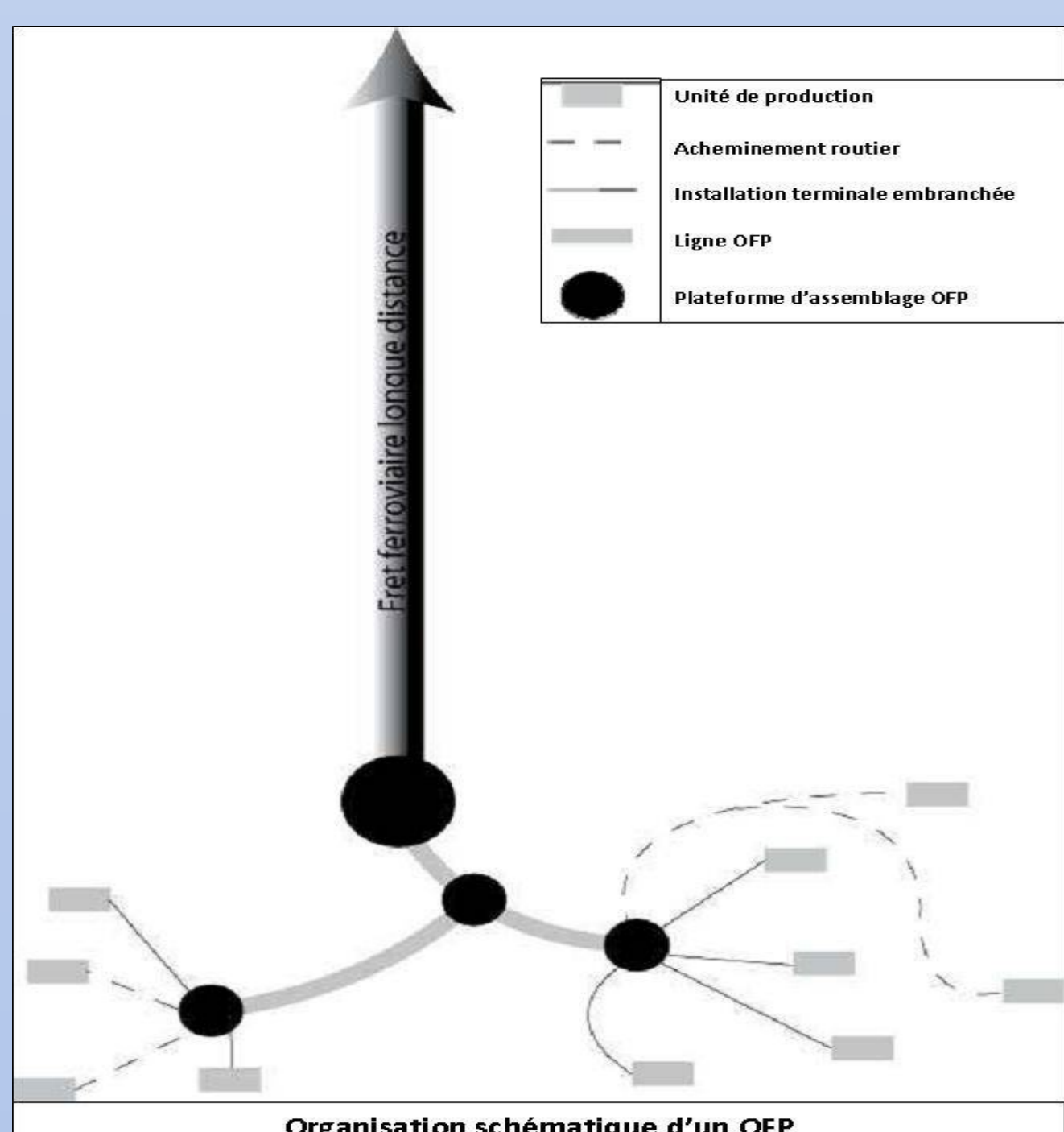
Embranchement terminal céréalier en Beauce

Objectifs

A travers **l'étude de 2 projets de relance des flux sur ce réseau secondaire** dans la région Centre, il s'agit de :

- ↪ analyser les modalités formelles /informelles de gouvernance et de concertation autour de ces projets
- ↪ étudier la perception par la population riveraine (en matière de paysage, environnement, mobilité) de ces infrastructures préexistantes . Et par rapport aux infrastructures routières concurrentes .
- ↪ observer la prise en compte des enjeux de paysage, de report modal et d'environnement au niveau des réalités locales d'aménagement. Et par rapport aux objectifs nationaux de lutte contre les GES.

1. Retour sur l'enlisement de « Proxirail », le projet d'OFP



L'association Proffer, composée essentiellement de chargeurs céréaliers, met en place la société Proxirail en 2007 en partenariat avec la SNCF, mais l'OFP ne verra jamais le jour. Enquête : série d'entretiens approfondis avec les acteurs impliqués pour analyser les conditions de création et les raisons de l'enlisement du projet :

- ↪ un argument écologique noyé dans l'équation logistico-économique
- ↪ le poids du passif chargeurs – opérateur historique
- ↪ les différences de conception de l'OFP
- ↪ le problème de la rentabilité économique

2. Rénovation de la voie Chartres - Voves - Orléans

Terrain

Dans le cadre du CPER (2007-2013), la rénovation de la VF Chartres-Voves a été décidée en vue de la relance du fret et surtout de sa réouverture au trafic de voyageurs.

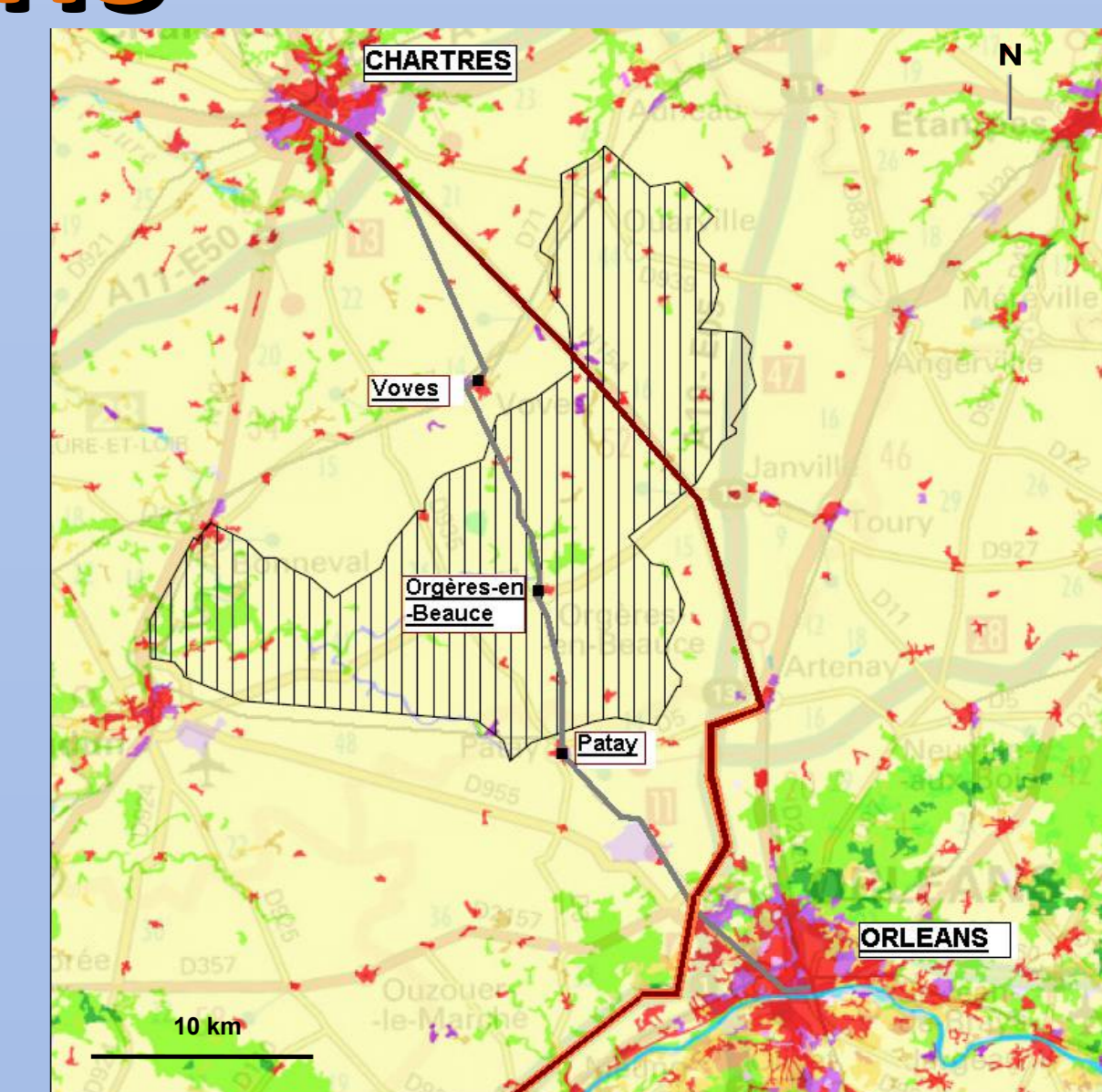
Méthodes

Enquête par questionnaires auprès de la population riveraine (n=100)

Entretiens avec les maîtres d'ouvrage, élus, chargeurs, associations.

Premiers résultats

- Une perception contrastée de l'impact sur le paysage des infrastructures des riverains (notam. corrélée à l'usage et à l'ancienneté des infrastructures).
- « Zone grise » de la pertinence écologique et économique du report modal.
- Manque de cohérence dans les objectifs d'aménagement locaux : annulation de l'effet de report modal par la construction de l'A154, et contradiction avec le SNIT.



Infrastructures de transport et environnement entre Chartres et Orléans