

cndp

Commission
nationale

du débat public

Bilan

Projet d'achèvement
de l'aménagement
de la RN 154
par mise en concession
autoroutière

12 octobre 2009 au 28 janvier 2010

dressé par le Président
de la Commission nationale
du débat public

24 mars 2010

Saisie le 7 novembre 2008 par le Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et le Secrétaire d'Etat chargé des Transports, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 7 Janvier 2009 d'organiser elle-même un débat public sur le projet d'achèvement de l'aménagement de la RN154 par mise en concession autoroutière et d'en confier l'animation à une commission particulière du débat public (CPDP) présidée par M. Alain Ohrel.

Le 4 février 2009, sur proposition de M. Ohrel, la CNDP a nommé membres de la CPDP Mesdames Marie-Bénédicte Aguila et Claude Brévan ainsi que Messieurs Jean-Yves Audouin et Jacques Pavaux.

Le 1^{er} juillet 2009, sur demande du directeur des infrastructures de transport du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, la Commission nationale a prolongé d'un mois le délai de présentation du projet de dossier prévu à l'article R.121-7 II du code de l'environnement afin d'en faciliter la finalisation.

Le 2 septembre 2009, la CNDP a considéré le dossier comme suffisamment complet pour être mis au débat public, dont elle a fixé les dates (du 12 octobre 2009 au 28 janvier 2010) et approuvé les modalités d'organisation.

Le projet, pourquoi ?

« Route du blé » pour les uns, « route des cathédrales » ou « route des Anglais » pour les autres, la RN154 est un axe primordial pour le développement d'activités à forte valeur ajoutée. Elle traverse deux régions agricoles (le Drouais-Thymerais et la Beauce) et les deux plus importantes agglomérations du département : Chartres et Dreux. Son aire d'influence représente 70 % de la superficie de l'Eure-et-Loir et plus de 300 000 habitants, soit 80 % de sa population.

L'absence d'offre alternative de transport Nord-sud, la densité du trafic et le niveau d'insécurité dû à des sections encore bidirectionnelles, l'existence sur divers secteurs d'impacts sur la qualité de vie quotidienne commandent, selon l'Etat, que l'on poursuive l'aménagement de la RN154, en cohérence avec les engagements du Grenelle de l'environnement. Lancée en 1994, la mise à 2x2 voies de cette infrastructure est un projet déjà ancien et aujourd'hui partiellement réalisé. Si l'aménagement de l'itinéraire a déjà mobilisé 134,18 millions € dans le cadre du contrat de plan et du contrat de projet Etat/Région, son achèvement entre Nonancourt et Allaines représente un besoin de financement significatif, les sections restant à aménager étant particulièrement coûteuses.

Les objectifs affichés par le maître d'ouvrage consistent principalement à soutenir l'économie et l'emploi, contribuer au développement des pôles urbains, en particulier Chartres et Dreux, améliorer la sécurité et les conditions de vie, notamment celles des habitants de Saint-Rémy-sur-Avre et de Nonancourt.

Sur quel projet le public a-t-il été appelé à discuter ?

Le débat a été d'emblée circonscrit autour de trois questions :

- Faut-il achever l'aménagement de la RN154 ?
- Si l'on souhaite cet aménagement, faut-il l'accélérer ?
- Dans la mesure où on l'accélère, quels sont les moyens pour y parvenir ? Recours aux crédits d'Etat ou mise en concession ?

La dernière question est à l'évidence celle qui comporte les plus fortes implications.

Le maître d'ouvrage a présenté diverses variantes pour les sections restant à aménager, à savoir : Nonancourt/Saint-Rémy-sur-Avre ; le contournement de Dreux ; l'achèvement de la section Dreux/Chartres, le contournement de Chartres ; Chartres/Allaines. Il a signalé sa préférence pour chacune de ces sections, sans préciser le coût afférent aux itinéraires de substitution.

Le coût de l'ensemble des travaux se situerait entre 650 et 700 millions d'euros.

Dès la première réunion publique à Chartres le 12 octobre, les questions posées ont souvent été renvoyées par le maître d'ouvrage au stade de l'enquête publique. Tel a été d'ailleurs le cas tout au long du débat. Il est normal que pour des projets inscrits dans un territoire, et celui de l'aménagement de la RN154 l'est de manière on ne peut plus forte, les intervenants, élus locaux et riverains, s'inquiètent des impacts locaux du projet, *a fortiori* pour le choix concernant les contournements d'agglomération et pour les modalités d'usage de la future voie.

Un réseau jugé comme n'étant pas à la hauteur des attentes des professionnels comme des usagers

Personne n'a nié lors du débat la nécessité d'améliorer les conditions de déplacement offertes par la RN154. Ceci étant, des sensibilités différentes se sont exprimées. Les unes inspirées avant tout par le souci d'assurer l'attractivité économique régionale ou d'améliorer la sécurité routière, les autres mettant en avant le souhait d'un autre développement, plus durable et plus conforme aux aspirations du Grenelle de l'environnement - souvent cité -, plus à même de répondre aux attentes des habitants. Le débat a ainsi permis au maître d'ouvrage de recenser de nombreux besoins et insatisfactions. Les représentants des professions agricoles ont surtout fait état de leur opposition à un prélèvement excessif de terres au profit de l'aménagement, en particulier autoroutier qui leur semble plus consommateur d'espaces.

Une hypothèse de concession autoroutière largement discutée

■ L'alternative proposée par le maître d'ouvrage

Au rythme des dotations budgétaires, l'échéance de mise en service ne pourrait être envisagée avant plusieurs décennies, c'est-à-dire au-delà de 2070. Aussi le maître d'ouvrage a-t-il proposé de débattre d'une accélération du processus d'aménagement par sa mise en concession autoroutière, accordée pour une durée de 50 à 60 ans, permettant une réalisation de l'opération à l'horizon 2018. Dans ce cas, il conviendrait de prévoir une subvention d'équilibre à hauteur de 50 à 100 millions d'euros, assurée à égalité par l'Etat et les collectivités locales.

Il faut regretter, comme l'ont exprimé tant d'acteurs, que l'accent mis sur la question de l'éventuelle concession autoroutière ait éclipsé celle d'une meilleure évaluation des avantages et inconvénients des hypothèses envisageables ; si le maître d'ouvrage, dans la décision qu'il rendra publique sur la suite qu'il entend donner à son projet, opte pour la mise en concession de l'ensemble de la liaison, il est à craindre que nombre d'interlocuteurs jugent qu'il aura fait fi des préoccupations majoritairement exprimées.

■ Public ou privé ?

De nombreux intervenants ont souligné, en le regrettant vivement, que les contribuables d'Eure-et-Loir ayant déjà assuré le financement de divers aménagements par leurs impôts, auraient de surcroît à supporter un péage, à contribuer au versement de la subvention d'équilibre et à participer au financement des accès à l'autoroute, sans parler de l'éventuelle destruction d'aménagements déjà réalisés.

On peut déceler à cette occasion l'opposition entre défenseurs du maintien de certaines responsabilités dans le giron de l'Etat et tenants d'une politique plus tournée vers leur attribution au secteur privé, même s'il n'y a pas de coïncidence avec les clivages politiques traditionnels.

■ Les conseils généraux du Loiret et de l'Orne, les CCI du Centre et de l'Orne et une seule association militant pour la sécurité routière (« Un euro pour la vie ») acceptent la mise en concession

L'assemblée départementale d'Eure-et-Loir a voté à la majorité en faveur de l'autoroute à condition que le système de péage soit de type ouvert, c'est-à-dire permettant la gratuité des trajets internes à l'Eure-et-Loir. Elle a demandé cinq échangeurs supplémentaires par rapport au projet de l'Etat afin de mieux desservir le territoire. De son côté, le département de l'Orne, très attentif aux conditions de circulation offertes par la RN12 vers Alençon et souhaitant qu'elles soient améliorées dans les meilleurs délais, exprime sa préférence pour le régime de la concession, ce qui n'exclut pas sa participation à toute autre solution dès lors qu'elle serait aussi rapide.

Les arguments présentés par les CCI en faveur d'une réalisation la plus rapide possible du projet procèdent de la volonté de désenclaver le département, discours habituel des milieux économiques. On ne peut être plus clair que son président lorsqu'il déclare : « Il est indispensable que cet axe soit réalisé dans les délais évoqués par le maître d'ouvrage dans le cadre d'une concession », tout en souhaitant que cet itinéraire soit réalisé « dans son intégralité, d'Allaines jusqu'au carrefour des Anglais à Nonancourt ».

■ Les autres acteurs : certains plus partagés, les plus nombreux fermement opposés

Alors que certaines communes s'opposent nettement au péage, d'autres, réticentes vis-à-vis de la concession, ne l'éliminent cependant pas totalement. La plupart demandent la gratuité entre Dreux et Chartres, les communes au Sud de Chartres demandant une équité de traitement, ou des tarifs préférentiels pour tous les Euréliens.

Certaines associations, comme l'« AVERN », ne voient pas comment une infrastructure autoroutière entre Chartres et Dreux serait plus performante économiquement que la 2x2 voies actuellement en cours d'achèvement. De son côté, « Saint-Prest Environnement » dit « non à la concession autoroutière, oui au respect des recommandations du Grenelle de l'environnement, oui à une mise à 2x2 voies de l'ensemble de l'axe Nonancourt-Allaines avec un aménagement de la rocade Ouest de Chartres et oui au développement du fer ».

La Chambre d'Agriculture d'Eure-et-Loir et la FDSEA demandent une mise en oeuvre rapide à 2x2 voies préservant le foncier en précisant, pour la première, que tel doit être le cas au plus tard en 2020 sur la totalité de l'itinéraire Allaines-Nonancourt. Si la seconde s'oppose fermement à toute mise en concession, la Chambre d'Agriculture estime qu'elle ne dispose pas d'éléments d'information suffisants pour arrêter un choix définitif entre 2x2 voies ou concession autoroutière. Néanmoins, au cas où l'Etat choisirait cette dernière, elle souhaite vivement que soient remplies certaines conditions propres en particulier à faciliter l'activité des entreprises locales. Il a été dit, par le Grand Port Maritime de Rouen par exemple, que le renchérissement dû au péage peut nuire à la compétitivité des céréales beauceronnes.

Soulignant qu'une autoroute se traduit par l'artificialisation des sols et risque d'aspirer un trafic supplémentaire sans éviter un usage accru des routes secondaires, l'association « Eure-et-Loir Nature » exprime elle aussi une ferme opposition à l'hypothèse de concession autoroutière. Pour sa part, l'association « Jouons collectifs ! A154 » se déclare favorable à un financement public de l'aménagement en 2x2 voies de l'intégralité de la RN154 dans son parcours eurélien, en privilégiant le contournement de Dreux par l'Est et l'aménagement du contournement Ouest de Chartres. Plusieurs communes du Sud, à l'instar de celle d'Allonnes, ont aussi fait part de leur refus de l'option autoroutière.

■ D'autres solutions de financement ?

Si l'hypothèse de la concession a retenu jusqu'à mi-janvier l'attention de tous, la réunion du 19 janvier à Dreux a ouvert d'autres perspectives. Un contrat de partenariat public-privé (PPP), une délégation de service public (DSP) ou encore une solution permettant de panacher ces deux modalités ont été des perspectives évoquées par le représentant de la Mission d'Appui à la réalisation des Partenariats Public-Privé. Invité par la CPDP, il a proposé de contribuer à une analyse détaillée des conditions de financement du projet. Même si le maître d'ouvrage soutient qu'« entre les deux, un partenariat public-privé avec péage ou une délégation de service public avec concession, le système de la concession semble très largement plus intéressant, plus organisé et plus fonctionnel », cette réunion a fourni des éléments de réflexion nouveaux, justifiables d'un examen approfondi.

Le péage

Les habitants d'Eure-et-Loir se sentiraient-ils défavorisés par rapport à ceux du département de l'Eure qui a bénéficié d'investissements routiers à hauteur de 120 millions € avec une participation de l'Etat de 34 %, tout en bénéficiant d'une totale gratuité sur ces aménagements ? Les échanges lors de la réunion consacrée aux modalités de financement pourraient éventuellement le laisser penser. Sans que le mot ait été prononcé en Eure-et-Loir, c'est bien d'équité territoriale dont il est question ici.

Le maître d'ouvrage, en dépit de ses explications, n'a pas réussi à atténuer ce sentiment d'iniquité.

Plusieurs intervenants ont considéré que les tarifs de péage estimés par le maître d'ouvrage à 8,4 centimes du kilomètre pour les véhicules légers et à 23,5 centimes pour les poids-lourds, aux conditions économiques de 2009, étaient inférieurs aux tarifs pratiqués sur les sections récemment mises en service.

Par ailleurs, l'« association contre le tracé Sud » doute, au regard du volume de trafic prévisible qu'elle juge relativement limité, qu'un concessionnaire privé puisse témoigner d'un fort intérêt, ce qui expliquerait selon elle le montant élevé de la subvention d'équilibre.

D'autres doutes et d'autres griefs

En outre, diverses critiques ont été apportées aux prévisions de trafic, tant sur l'éventuelle autoroute que sur le principal itinéraire de substitution. Des informations contradictoires quant aux délais de réalisation du projet ont également souvent été dénoncées par les intervenants ; les estimations en matière de coût de réalisation de tel ou tel aménagement ont laissé certains dubitatifs.

La sécurité des usagers a été largement discutée. Le Président de la communauté de communes de l'Orée de Chartres appelle d'ailleurs les opposants à la concession autoroutière à prendre en compte les vies humaines perdues chaque année sur le réseau actuel. Mais diverses interventions, très minoritaires, s'inscrivent en faux contre la place accordée à cet argument, l'insécurité routière diminuant régulièrement au rythme des aménagements réalisés. Le Maire de Lèves jugeant la présentation de cette question délibérément orientée, a regretté qu'ait été soumise au débat une seule alternative : « la concession ou le chaos » ou, autrement dit, « la concession ou les morts sur la route ».

Des interlocuteurs bien informés, le souhait de nombreuses adaptations connexes

Toutes les réunions ont confirmé ce que l'on observe lors de divers débats publics : les interlocuteurs locaux, et ceux qui se sont exprimés ont été en nette majorité des élus et des représentants d'associations, connaissent parfaitement leur territoire et analysent avec précision les propositions du maître d'ouvrage à l'aune des réalités territoriales. On peut aussi noter l'expression de l'inquiétude ressentie par des représentants syndicaux du service public routier.

Les questions relatives, par exemple, au traitement susceptible d'être réservé aux rocades existantes et aux itinéraires de substitution (la RN12 entre Dreux et Nonancourt, en particulier), au rythme d'avancement des travaux prévus sur certaines sections, au choix à retenir pour le tronçon commun RN12-RN154 ont été autant d'occasions d'entrer en détail dans les conséquences du projet. Les deux réunions consacrées aux perspectives d'aménagement des parties Nord et Sud du futur axe routier ont constitué un parfait exemple de l'analyse très poussée à laquelle se sont livrés les interlocuteurs des diverses hypothèses présentées par le maître d'ouvrage.

On a demandé en réalité bien plus souvent l'aménagement de l'existant que la réalisation d'un investissement lourd sur la seule RN154. On cite le nécessaire contournement de Saint-Rémy-sur-Avre (près de 12 000 personnes ont signé une pétition « dévier Saint-Rémy », près de 400 personnes ont participé à la réunion publique qui s'est tenue en cette commune), l'attention à apporter à la RN12, l'aménagement impératif de nombreux ronds-points, etc.

On s'est aussi interrogé sur le report de trafic susceptible d'être induit au détriment de certains villages (comme Boullay-Mivoye, Allonnes ou Ymonville), les estimations de ce trafic ayant d'ailleurs fait l'objet de plusieurs contestations.

Le maître d'ouvrage aura à tenir compte de ces éléments dans la décision qu'il sera amené à prendre : l'aménagement de la RN154 ne peut être envisagé « hors sol », il s'intègre dans un système global de déplacements qui, en l'état, occasionne des gênes multiples.

Un environnement et une agriculture à protéger

L'enjeu environnemental du projet a constitué le thème de la réunion du 13 novembre à Chartres. Le maître d'ouvrage a recensé en la matière trois principales sensibilités : l'eau avec les nappes (principalement celle de la Beauce et celle de la Craie), mais aussi l'ensemble du réseau hydrographique existant au sein du territoire, les milieux naturels, avec des zones Natura 2000 (la vallée du Loir et les affluents ; la zone Natura 2000 de l'Eure, de Maintenon à Anet ; la zone de protection spéciale des oiseaux de la Beauce et de la Conie) ; et enfin les paysages et le patrimoine avec les vues sur la cathédrale de Chartres et les très nombreux sites inscrits aux Monuments Historiques. Pour étudier tous les aspects de cette problématique, le maître d'ouvrage a mis en place une équipe pluridisciplinaire, mais il est regrettable que les exposés présentés mi-novembre aient été aussi généraux, aussi peu centrés sur les attentes des riverains. Il est vrai que le débat public ne permet à ce stade que de présenter des orientations générales.

Ceci n'a pas empêché les interlocuteurs associatifs d'entrer dans le détail et de resituer le projet et ses conséquences au regard des aspirations suscitées par le Grenelle de l'environnement : quelles conséquences pour les vallées de la Blaise et de l'Avre appelées à être traversées ? Comment éviter qu'une colonie de chauves-souris à Garnay soit perturbée ? Comment envisager les traversées de Gasville-Oisème, Champhol ou encore Saint-Prest ? Mais aussi, plus largement, quelle consommation de surfaces agricoles, comment un tel projet se situe-t-il par rapport à des objectifs plus généraux comme la réduction globale des émissions de gaz à effet de serre ? Ceci a conduit divers interlocuteurs à militer de préférence pour la mise en œuvre d'un axe de fret ferroviaire, souhaitant que le débat favorise une réflexion sur le contournement Ouest de la région parisienne par un axe ferroviaire dédié en grande part au fret desservant les ports de Rouen et du Havre et les reliant à la Méditerranée et à la façade atlantique. Le transport par voie ferrée des céréales, culture phare de la région, est cité comme une priorité. Ceci étant, le débat n'a fait qu'effleurer cette question.

L'économie départementale profiterait-elle de ce projet ?

L'Eure-et-Loir se distingue par l'importance de la surface agricole cultivée (environ 76 % de la surface du département sont consacrés à l'agriculture). Par ailleurs, le niveau d'industrie est plus important que la moyenne nationale. Deux activités sont particulièrement présentes : la pharmacie et la cosmétique avec le pôle de compétitivité « Cosmetic Valley » qui rassemble plus de 200 entreprises et environ 16 000 emplois le long de la RN154, de l'A10 et de l'A19.

En plus de ces zones d'activité, l'économie de l'Eure-et-Loir est marquée par la présence de carrières, d'activités de transport et de logistique. L'enjeu de l'aménagement de la RN154 consiste, selon le maître d'ouvrage, à équilibrer le potentiel économique de la région Centre, contribuer au développement de ces activités et favoriser l'ouverture des marchés régionaux et locaux vers l'extérieur.

La CPDP, à Champhol, a bien résumé la question : « quelle formule - la solution autoroutière ou la 2x2 voies - apportera le plus à la vie économique du territoire sans négliger le trafic interrégional ou national ? ». On peut regretter que la réunion du 17 novembre, consacrée à ce thème, ait davantage pris la forme d'une succession de monologues que celle d'un dialogue approfondi sur les apports ou inconvénients pour la région d'un tel projet.

Les arguments des milieux économiques en faveur d'une mise en concession, déjà mentionnés, se sont heurtés à ceux de l'association « Jouons collectif ! A154 » qui, faisant référence à nombre d'études, défend le point de vue plus général selon lequel la création d'autoroutes ne contribue pas forcément au développement économique. D'autres, comme le maire de Mainvilliers, plus proches du terrain, se prononcent plutôt en faveur d'une solution 2x2 voies qui irriguerait davantage les territoires et contribuerait à un meilleur développement économique. Un aménagement de l'actuelle route nationale, avec un nombre plus important de points d'accès que ne le prévoit un projet autoroutier ne permettrait-il pas de mieux desservir le territoire ?

La mobilité au centre des préoccupations

Se pose ici en fait la question de la mobilité au sujet de laquelle se déroulent de manière récurrente de vives controverses. Convient-il de l'aborder sous l'angle d'une meilleure autonomie, de la liberté d'échange entre les hommes, d'en faire un élément essentiel du bien-être et du progrès ? Ou bien s'agit-il de voir dans son développement un facteur d'éclatement urbain, de déstructuration des relations sociales, d'aggravation des nuisances et de dissipation d'énergie et de temps ? C'est à travers ce prisme qu'il convient de comprendre les préoccupations exprimées en cours de débat.

Se pose également celle des priorités à retenir : faut-il privilégier les besoins exprimés par les territoires de proximité ou les nécessités imposées par un territoire « dilaté » ? Comment conduire une politique conciliant les premiers et les seconds ? N'est-ce pas à un développement accru du rail qu'il s'agit de confier en grande partie le soin de répondre à ces questions, comme on peut le comprendre à la lecture du cahier d'acteur de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports ou comme le suggère la délibération du CESR de la région Centre du 9 décembre dernier ?

Le maître d'ouvrage devra garder à l'esprit ces interrogations lorsque sera venu le temps de sa décision.

Quel bilan tirer de ce débat ?

■ Le débat a eu lieu et s'est déroulé dans le calme

Le débat aura duré 16 semaines, rythmé par 15 réunions publiques et un atelier sur les trafics, la sécurité et le bilan carbone des infrastructures routières.

Environ 3 000 personnes ont participé aux réunions publiques, soit en moyenne 200 participants par réunion, avec une assistance particulièrement fournie dans le Nord du département, avec près de 400 participants à Dreux et à Saint-Rémy-sur-Avre. D'autres éléments prouvent que l'information et l'expression du public ont été assurées : une synthèse de présentation du projet distribuée à 70 000 exemplaires ; deux journaux du débat ; 167 retombées presse sur le débat proprement dit et 370 sur la RN154 en général durant ces quatre mois ; 22 cahiers d'acteurs ; 4 pétitions (une de l'association « Dévier Saint-Rémy », avec 11 732 signatures ; une de l'association « Le Crampon à Malices » avec 255 signatures ; une autre du collectif « Pour une alternative au projet autoroutier A154 : non à l'autoroute destructrice Marville/Nonancourt » avec 548 signatures, enfin une pétition des membres de la CCI Eure-et-Loir avec 1 078 signatures de chefs d'entreprise) ; 63 contributions écrites et 46 délibérations d'organismes divers.

■ L'opportunité du projet

A la première question (« faut-il achever l'aménagement de la RN154 ? »), la réponse est, sans conteste, positive au vu des nombreux problèmes rencontrés aujourd'hui par ses utilisateurs et les riverains, même si certains auraient préféré que l'on insiste plus largement sur l'indispensable développement des transports ferrés. Mais quant à savoir quel fuseau et quels aménagements retenir, questions très fréquemment abordées par le public, les opinions exprimées lors du débat ne permettent pas de tirer des conclusions claires propres à guider indubitablement les choix futurs du maître d'ouvrage. Il est vrai que ces derniers devront découler de la phase d'études et de concertation complémentaire à entreprendre. Mais on aurait pu attendre des échanges qu'ils éclairent sensiblement plus qu'ils ne l'ont fait les pistes que le maître d'ouvrage aura à approfondir.

■ Le calendrier

A la deuxième question (« si l'on souhaite cet aménagement, faut-il l'accélérer ? »), les participants, à de très rares exceptions, répondent également par l'affirmative. Pour certains, il faut faire vite pour éviter des accidents mortels ; pour d'autres, le développement économique ne peut attendre ; pour d'autres encore, il est urgent de procéder à des aménagements en vue de réduire les nuisances affectant leur vie quotidienne.

■ Les modalités de financement

Mais la troisième question présentée comme indissociable aux deux premières ainsi que l'a soutenu systématiquement le maître d'ouvrage (« dans la mesure où on accélère cet aménagement, quels sont les moyens pour y parvenir ? Recours aux crédits d'Etat ou mise en concession ? ») n'a pas recueilli de consensus. Si certains élus, la majorité des conseillers généraux et le monde économique se prononcent en faveur d'une mise en concession - sous réserve notamment pour le Conseil général d'une gratuité pour les trajets internes au département - d'autres refusent une telle hypothèse, militent fermement contre l'autoroute et demandent d'autres propositions.

De ce fait, le débat a donc été plus compliqué qu'il n'aurait dû l'être. Ceci ne peut que conduire à conseiller aux maîtres d'ouvrage de poser au public une question simple s'ils souhaitent pouvoir tirer des débats des enseignements clairs ; une question à tiroirs se révèle inévitablement contre productive. Dans le cas d'espèce, le public ne s'y est pas trompé : les réponses qu'il a apportées à l'équation proposée ne peuvent que laisser le maître d'ouvrage dans une incertitude qu'il aurait certainement voulu dissiper à propos de la dernière question. Il est en effet plus difficile de résoudre une équation à trois inconnues qu'à une seule.

Ceci nous conduit aussi à dresser le constat suivant : si, voici quelques années, la partie du dossier du maître d'ouvrage consacrée aux modalités de financement pouvait encore n'être que peu développée, il convient aujourd'hui de lui accorder une place plus importante afin de mieux répondre aux préoccupations d'un public bien plus attentif en temps de crise à l'utilisation des crédits, notamment publics.

■ Un regret : l'absence de certains acteurs pendant le débat

Certes, on ne peut que regretter d'avoir peu entendu :

- les usagers à longue distance qui transitent par la RN154 pour effectuer Orléans-Rouen,
- ceux de la rocade de Chartres et du contournement actuel de Dreux,
- RFF et la SNCF qui auraient pu apporter des éclairages intéressants en matière de réouverture de lignes ou de politique de fret et de transport de voyageurs.

Ce n'a été surtout qu'en fin de débat qu'élus ou représentants politiques se sont manifestés, avant tout sur l'hypothèse de la mise en concession, les uns marquant leur opposition, les autres subordonnant leur accord à des conditions. Cette absence, au cours du débat, n'a pas manqué d'être, à plusieurs reprises, signalée.

Ajoutons pour notre part le regret d'une expression limitée du « grand public », sauf lors des réunions de Saint-Rémy-sur-Avre et de Voves. En ce sens, il s'est déroulé fort différemment de celui sur la RN126 entre Castres et Toulouse qui pourtant invitait à discuter sur les trois mêmes registres. Le fait que la population tarnaise, et en particulier les habitants de Castres et Mazamet, soient appelés en forte proportion à emprunter quotidiennement cette dernière infrastructure, dans sa totalité, alors que la RN154 supporte un important trafic interrégional ou national et que peu d'euréliens, bien qu'empruntant régulièrement la RN154 parcourent l'intégralité de l'itinéraire de Dreux à Orléans. Cela explique peut-être que le public soit intervenu en bien plus grand nombre dans le Tarn et la Haute-Garonne qu'en Eure-et-Loir.

■ Un débat venant trop tard ?

Comme lors d'autres débats, a été posée la question, notamment par l'association VIVAVRE de savoir pourquoi cet aménagement n'a pas déjà été réalisé puisque tout le monde dit l'attendre depuis une trentaine d'années.

C'est l'un des problèmes auxquels on peut en effet se heurter : à quel moment doit-on débattre ? Très en amont ? Mais alors l'assistance demande aux porteurs de projets d'être plus précis dans la présentation de leurs projets. Plus en aval ? Mais dans ce cas, on a le sentiment que les choses sont trop avancées pour pouvoir être influencées par le débat.

Au maître d'ouvrage de bien évaluer le moment auquel saisir la CNDP (qui ne peut s'auto-saisir) ; la DRE Centre a senti ce problème qui l'a sans doute gênée tout au long du débat : l'un de ses représentants ne relève-t-il pas en effet à Saint-Rémy-sur-Avre, « l'extrême difficulté de savoir à quel moment il est intéressant de pouvoir engager une phase de concertation ou de débat ? ».

■ Des échanges propres à alimenter une réflexion complémentaire

Ce débat a eu le mérite de mettre sur la table de nombreux éléments, questions et propositions susceptibles de contribuer aux discussions à venir au sujet tant de l'aménagement proprement dit que des modalités de financement.

En matière d'aménagement, retenons entre autres les points suivants :

- Faire en sorte de tenir compte d'un souhait largement exprimé, à savoir celui d'un traitement différencié selon les diverses sections routières concernées.
- Comment concilier les attentes diverses des interlocuteurs : comment passer au droit de Saint-Rémy-sur-Avre, contourner Dreux et Chartres,... ?
- Vers quelle décision s'orienter en vue d'assurer le financement de cet aménagement : mise en concession sur l'ensemble du trajet ? Mise en concession sur une partie de ce dernier et aménagement sur crédits publics sur une autre ? Réalisation des aménagements sur les seuls crédits publics ? Recours à un contrat de partenariat ? Quel système de péage éventuel : ouvert ou fermé ?
- En ce qui concerne les aménagements « connexes », comment améliorer les parties du réseau destinées à servir d'itinéraires de substitution ? Quelles réponses apporter à de nombreuses difficultés de circulation quotidiennes à l'approche de Chartres, de Dreux ? Comment traiter l'éventuel trafic induit à travers les villages avoisinants ?
- Combien de diffuseurs prévoir pour irriguer au mieux le territoire eurélien ?

Il incomberait donc au maître d'ouvrage d'étudier les diverses solutions alternatives d'aménagement, dont certaines qu'il a évoquées lui-même dans son dossier pour pratiquement les écarter en réunion publique, et d'autres qui émanent du débat. Dans cette phase post-débat, la désignation d'un tiers garant pourrait être le gage d'une concertation féconde.

S'agissant des modalités de financement, il ressort à l'évidence la nécessité de poursuivre avec l'ensemble des acteurs locaux une concertation qui n'écarte d'emblée aucune solution. Il serait ainsi souhaitable que toutes les hypothèses de financement envisageables soient examinées sans a priori sur la prééminence et la supériorité de la mise en concession. De même, l'exploration de modes de financement diversifiés selon les sections concernées apparaît comme une étape préalable nécessaire à la décision. Le projet concernant diverses collectivités territoriales, il ne serait pas de surcroît interdit que ces dernières se concertent sur le plan financier comme cela a été demandé lors du débat.

L'éventail des questions en suspens illustre la distance restant à parcourir et ne peut qu'inciter à militer pour une poursuite des échanges, ce que souhaitent les interlocuteurs du maître d'ouvrage. A celui-ci, en fonction de la suite qu'il entendra donner à son projet, de faire les propositions propres à permettre une large concertation.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.

Rulandes

Philippe DESLANDES



Commission nationale du débat public

6, rue du Général Camou

75007 Paris

Tél. : 01.42.19.20.26

Fax : 01.42.19.17.90

Courriel : contact@debatpublic.fr

www.debatpublic.fr