

DEBAT PUBLIC SUR LE DEVENIR DE LA RN154

REUNION D'OUVERTURE A CHARTRES, LE 12 OCTOBRE 2009

Commission Particulière de Débat Public :

- Alain OHREL, Président, Préfet de région honoraire, ancien conseiller d'Etat et membre de la CNDP, membre puis Président de CPDP (LGV Paca et Terminal méthanier d'Antifer
- Marie-Bénédicte AGUILA, Ancien avocat, ancien juge de proximité. Membre de la CPDP Terminal Méthanier d'Antifer
- Claude BREVAN, Inspecteur général de la construction honoraire. Présidente de la CPDP Prolongement de l'A16.
- Jean-Yves AUDOUIN, Préfet honoraire, ancien conseiller maître (SE) à la Cour des comptes.
- Jacques PAVAUX Ingénieur général des ponts et chaussées, Docteur ès sciences économiques.

Maîtrise d'ouvrage

Olivier de SORAS, Directeur régional de l'Equipement Région Centre
Serge GAILLARD, DRE Centre
Guglielmina OLIVEROS TORO, Centre

Alain OHREL, Président de la Commission Particulière du Débat Public (1mn) : Avec une ponctualité que vous serez unanimes à saluer, le Préfet de la Région Centre vient de nous rejoindre. Il est accompagné bien entendu du Préfet du département d'Eure-et-Loir.

Je voudrais dire tout simplement combien leurs deux présences sont, là, de nature à manifester l'importance du sujet de ce débat ; pour la région, mais au-delà de la région, pour le pays tout entier, et très spécialement pour le département d'Eure-et-Loir, sur le territoire duquel le projet d'investissement dont il s'agit est entièrement situé.

J'invite M. Bernard FRAGNEAU, Préfet de la Région Centre, à me succéder derrière ce micro.

M. Bernard FRAGNEAU, Préfet de la Région Centre (9mn) : Mesdames, Messieurs, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Membres de la Commission Particulière ; Mesdames, Messieurs les Elus ; je serais tenté de

commencer cette introduction par une question. Connaissez-vous les Transports THOINARD, dont le siège est à Fontenay-le-Comte ? Eh bien moi, je ne les connaissais pas, mais j'ai eu l'occasion il y a quelques instants de passer trois quarts d'heure derrière un de leurs camions, et si par une envie Ô combien humaine, le chauffeur n'avait pas eu l'idée de s'arrêter dans un relais routier, je serais encore beaucoup plus en retard que je ne le suis, ce dont je vous demande de bien vouloir m'excuser.

Tout cela pour dire que ma conviction déjà forgée s'est renforcée : oui, il faut achever l'aménagement de la RN154. C'est certainement en se posant cette question que la CNDP, le 7 janvier 2009, a décidé d'ouvrir un débat public sur cette question essentielle.

Le Président OHREL a, avec rapidité mais brio, rappelé que cette question est essentielle pour le département d'Eure-et-Loir, bien évidemment ; elle est essentielle pour la Région Centre tout aussi évidemment ; mais elle est également essentielle pour un territoire qui va bien au-delà de ces deux circonscriptions, et je pense que chacun ici en est conscient.

Que l'on raisonne en termes d'aménagement du territoire, que l'on raisonne en termes de développement économique, que l'on raisonne, hélas ! En termes de sécurité routière, il est clair que nous sommes confrontés à un sujet d'une importance capitale.

Donc, pendant un temps dont j'avoue que je ne me souviens plus très bien de la durée exacte, mais plusieurs mois, un débat public va s'instaurer sur l'achèvement de l'aménagement de la RN154, puisque comme vous le savez, depuis de nombreuses années déjà, cet axe routier a fait l'objet d'un certain nombre de travaux.

Les questions qui se posent sont bien évidemment nombreuses. Elles se posent dans une ambiance que je qualifierais à la fois de renouvelée et de délicate.

L'ambiance est renouvelée parce que nul ne peut ignorer aujourd'hui que nous vivons à l'ère du Grenelle de l'Environnement, que ce Grenelle de l'Environnement a d'ores et déjà donné lieu à l'adoption par le Parlement d'une première loi, et d'une seconde vraisemblablement bientôt ; et que ce Grenelle de l'Environnement nous invite non pas à tirer un trait sur les infrastructures routières, mais à nous interroger sur la meilleure façon de les mettre en œuvre. Il nous invite très clairement à ne pas en conduire les chantiers de façon peut-être totalement identique à ce que nous avons fait pendant des décennies. Donc, nous avons là effectivement une sensibilité qui rejaillira forcément tout au long de ce débat.

Deuxièmement, le climat, pour être renouvelé, n'en est pas moins délicat. Il est délicat, et je ne surprendrai personne, sur un plan tout simplement budgétaire. Chacun sait bien que nous sommes depuis un certain temps, et vraisemblablement pour un certain nombre d'années encore, entrés dans une période qui se caractérise par la rareté de l'argent public.

Donc, la question qui est celle qui figure d'ailleurs sur la page de garde, sur la couverture du dossier, la question qui va se poser et qui est au centre même de ce

débat public, est celle des solutions, ou de la solution qu'il conviendra de retenir pour l'achèvement de l'aménagement de la RN154.

J'ai eu l'occasion, pour ceux qui l'auraient lu, ce qui serait d'ailleurs un grand honneur, de dire dans la préface de ce dossier que la question première qui est posée est celle de savoir si nous continuons cet aménagement selon les méthodes que je qualifierais de traditionnelles, et qui sont celles du recours au crédit public, ou bien si nous continuons cet aménagement en ayant recours à une solution dite « alternative », celle de la mise en concession.

Donc, la question essentielle du débat qui s'ouvre ce soir sera bien évidemment celle-ci. Elle n'occulte pas toutes les autres, puisque sans vouloir empiéter le moins du monde sur l'indépendance de la CNDP, je pense, cher Président, que toutes les questions peuvent être abordées et posées. Mais, il y en a bien évidemment une qui est centrale, qui est celle que je viens de rappeler.

Personnellement, je me félicite que ce débat s'ouvre. D'abord, parce que nous l'attendions depuis déjà un certain temps ; ensuite, parce que le fait que la Commission du Débat Public s'en soit emparée est une démonstration, une illustration s'il le fallait, de ce que ce débat et cette question sont considérés comme, encore une fois, essentiels, et ce n'est pas un hasard si dans les termes qu'elle a employés, la CNDP a parlé à un moment de dossier d'intérêt national.

Je souhaite donc que ce débat soit le plus vivant possible, le plus fructueux possible, le plus serein possible, et je souhaite dire ici sans aucune ambiguïté que ce n'est bien évidemment pas la première fois que sur un investissement et sur un chantier de cette importance, la Commission du Débat Public décide de s'emparer des questions principales.

Je dois dire que les exemples sont multiples, de ce que ces débats publics ont toujours eu un intérêt évident, et que le Maître d'ouvrage qui, en l'occurrence, se trouve être l'Etat, a toujours tenu compte des observations, des remarques, des interrogations que la CNDP pouvait poser. Très souvent, le Maître d'ouvrage a non seulement tenu compte de ces observations, mais il a modifié son approche du sujet en fonction de ces observations.

Ce n'est donc pas un débat vain, et il sera d'autant moins vain que tous ceux qui veulent s'exprimer le feront et apporteront leur contribution à cette question, dont j'espère vous avoir démontré (je pense que vous en êtes persuadés) l'intérêt pour notre département (je dis « notre », mon cher Jean-Jacques, excuse-moi ; ton département) et notre région attendent évidemment depuis déjà un certain temps.

La CNDP est un organisme totalement indépendant, donc le Préfet de Région que je suis vient de prononcer sur ce dossier les derniers mots qu'il prononcera, jusqu'à ce que la Commission ait rendu, si ce n'est ses conclusions, du moins son rapport, car représentant l'Etat et donc le Maître d'ouvrage, je ne souhaite pas, d'une façon ou d'une autre, donner le sentiment de vouloir influencer les débats qui vont s'ouvrir.

Il va de soi que les services de l'Etat sont au demeurant à la disposition de toutes celles et tous ceux qui voudront participer à ce débat, pour apporter les précisions, les informations techniques qui seraient nécessaires.

Voilà, cher Président de la CPDP, l'occasion qui m'est donnée de vous recéder immédiatement ce micro, qui désormais vous appartient pour trois mois et demi.

(Applaudissements).

Alain OHREL (19mn) : Je m'associe à vos applaudissements pour remercier pour son intervention le Préfet de la Région Centre, Bernard FRAGNEAU, qui se signale par l'extrême pertinence du propos, la grande clairvoyance aussi qu'il manifeste à l'égard d'un sujet dont il a tout lieu, comme le Préfet d'Eure-et-Loir, de mesurer l'importance.

Rassurez-vous, faisant exception à la règle qui sera celle de nos rencontres lors des réunions publiques à venir, je vais vous parler un petit peu, parce qu'il s'agit d'une séance d'ouverture, de ce qu'il en est du débat public, c'est-à-dire au fond de sa nature, de ses modalités, et de son objectif.

Je ferai cela au plus pendant 15 minutes, avant que vous ne puissiez, car ce sera le moment de le faire, poser des questions à propos du débat lui-même, c'est-à-dire du seul sujet à l'égard duquel je puisse me prononcer et vous parler, puisque comme le Préfet FRAGNEAU vient de le dire, nous n'avons pas le droit de prendre parti à propos du fond même de ce dossier, et je vous l'expliquerai.

Venant donc à la nature, au rôle et aux modalités du débat, j'indiquerai d'emblée que ce débat public, en dépit de ce que les mots peuvent dans le langage courant suggérer de vague, voire d'incertain, et en tout état de cause de convivial aussi, les mots « débat public » désignent, avec toute la précision qui sied à cette notion, une procédure.

Il s'agit d'une procédure, c'est-à-dire que certains investissements sont tenus d'être soumis à un tel débat public, avant que l'investisseur ne se décide définitivement à l'égard du projet soumis à ce débat public.

Je vous dirai simplement que cette procédure, qui en dernier lieu est définie par une loi de 2002, dite « de démocratie et proximité » va connaître d'ailleurs dans les jours qui viennent, quelques progrès nouveaux, au gré du vote annoncé de la loi du Grenelle 2 de l'Environnement, donc du deuxième texte qui est actuellement en cours de discussion et qui comporte, notamment dans son article 95, des modalités complémentaires à l'égard de ce débat public, quant à étendre le champ de ses interventions. Mais, sachez-le, il est au fond le point d'aboutissement d'un très long cheminement, sur le détail duquel je me garderai de m'étendre, mais qui a quand même traversé les siècles, pour aboutir à ce point des choses où l'on a une autorité administrative indépendante, en charge de décider si tel ou tel investissement qui doit lui être obligatoirement soumis devra ou non faire l'objet d'un débat public.

Les critères de la saisine obligatoire se réfèrent à des montants minimum et à des natures de travaux. Ce sont les travaux industriels, pour autant qu'ils excèdent 300 millions d'euros ; les travaux routiers ; les travaux de gazoducs aussi, au-delà

d'un certain diamètre des tuyaux considérés. Bref, il y a là des critères techniques, des critères de montants financiers, qui rendent obligatoire la saisine de la CNDP, laquelle décide de procéder à un débat public ou non, selon la référence qu'elle doit faire à l'intérêt national du projet, et à son impact plus ou moins grand sur l'environnement.

En l'occurrence, nous l'avons dit, l'intérêt national et aussi bien d'ailleurs son impact sur l'environnement, étaient l'un et l'autre de nature à justifier qu'il y eut un débat public, ce que la CNDP a décidé, en désignant une CPDP dont je suis le Président et dont les Membres sont ici, que je vous présente. Vous les retrouverez fidèlement à toutes nos rencontres.

Commençant par l'ordre de la courtoisie, qui est en même temps l'ordre alphabétique :

- Mme Bénédicte AGUILA, Avocate et antérieurement juge de proximité ;
- Mme BREVAN, Ingénieur général de la construction –honoraire- et familière déjà des choses de l'Equipement pour avoir exercé des fonctions de Directrice Départementale de l'Equipement ;
- M. Jean-Yves AUDOUIN, Préfet honoraire, ancien conseiller maître à la Cour des comptes ;
- M. PAVAUX, Ingénieur général de l'Equipement, Docteur ès Sciences économiques, un grand savant à l'égard notamment des problèmes de coûts économiques en matière de transport (aérien surtout, mais les raisonnements et les savoirs sont les mêmes quel que soit le transport).

Vous ayant présenté cette CPDP, j'en viens à vous dire de façon très résumée son rôle.

Elle est là pour garantir, au fond, la mise en œuvre de principes essentiels, qui sont :

- L'équivalence entre tous les participants : quels que soient les mandats, les titres, les qualités, etc., dont tel et tel sont éventuellement dotés ; ils n'ont pas le droit à une intervention plus longue que tel autre participant ;
- La transparence : nous devons faire en sorte que toutes les informations concernant notre sujet vous parviennent. Si nous connaissons un endroit où elles sont détenues, voire tenues au secret, nous devons les débusquer et les diffuser ;
- L'argumentation, dont il faut faire montre dans le débat. L'importance d'un point de vue ne se mesure pas au nombre des décibels avec lesquels il est émis ; par conséquent, dans l'exclusion absolue du recours à la vocifération, on doit pouvoir se faire comprendre et persuader éventuellement de son point de vue ;
- L'indépendance, dont les Membres de la Commission au premier chef doivent faire preuve. Nous n'avons aucun intérêt personnel à la mise en œuvre d'une solution plutôt qu'une autre ;

- Enfin, la neutralité, c'est-à-dire sans que le point de vue de tel ou tel soit tant soit peu privilégié.

Sous la gouverne de ces principes, la CPDP doit veiller à quelques obligations, quelques missions, c'est-à-dire informer le plus grand nombre de personnes possible, du plus grand nombre possible des aspects de la question.

Ceci, au premier chef, est le fait du dossier du Maître d'ouvrage, qui a été adressé en 2.000 exemplaires à ceux qui sont réputés acteurs principaux du débat ; mais une synthèse de ce même dossier a été diffusée à 70.000 exemplaires, dans la boîte aux lettres de tous les foyers occupant l'espace géographique inclus dans le périmètre du débat : toutes les communes traversées par la RN154, les communes limitrophes de ces communes, les communes membres des Communautés de communes auxquelles ces mêmes communes appartiennent.

On a réussi à trouver ainsi 70.000 personnes susceptibles d'être intéressées par la lecture de la synthèse, qui leur a été adressée. Indépendamment de cela, un tractage assidu est fait, à l'occasion par exemple de l'entrée dans les cinémas. Aussi, on m'a dit qu'il y a eu une exposition de métiers d'art, récemment, hier ou avant-hier, à l'entrée de laquelle on a distribué des tracts parlant de ce débat.

L'autre modalité d'information est l'édition d'une lettre du débat, dont un exemplaire vous a été adressé, qui, au gré du débat, fera le point des interventions les plus éminentes, les plus saillantes, les plus remarquables, et surtout rappellera le calendrier à venir, les modifications que celui-ci pourrait connaître, au gré des imprévus.

Ensuite, la carte T, qui est faite pour permettre le recours dans la gratuité aux services de La Poste, quant à poser des questions, auxquelles il est répondu par Internet.

En effet, c'est une autre modalité d'information que la mise en place d'un site Internet qui d'ores et déjà fonctionne, et sur lequel vous trouvez bien entendu le dossier du débat, sa synthèse, ainsi que toutes les questions au fur et à mesure qu'elles seront posées et évoquées, et les réponses que le Maître d'ouvrage s'emploiera à faire à ces mêmes questions. Vous y trouverez aussi la plupart (je ne peux pas dire « l'intégralité ») des études dont il est fait état, en annexe du dossier qui vous a été distribué. Elles seront sur le site Internet.

Une autre modalité d'information, encore : les cahiers d'acteurs. Ce sont des publications réalisées aux frais de la Commission, quant à l'édition et quant à l'acheminement ensuite, dont les auteurs sont des volontaires dans le public, intéressés par l'exposé qu'ils peuvent faire par écrit de leur point de vue, dès lors qu'ils le font dans les limites qu'on leur fixe : 4 pages maximum, un nombre déterminé de caractères typographiques. Ces règles d'édition étant respectées, le cahier d'acteur est ainsi diffusé, que l'auteur soit une personne physique ou une personne morale. Rien n'empêche que des communes, des départements, des régions, etc., recourent à ce procédé pour faire connaître leur point de vue à l'ensemble du public.

Enfin, la dernière modalité d'information, sur laquelle je m'étendrai un peu plus, est évidemment et précisément les réunions publiques, comme celle que nous ouvrons aujourd'hui.

Comme vous le savez, il y en aura 14 dans ce débat, qui sont réparties entre :

- des réunions générales, à la manière de celle-ci (qui est une réunion d'ouverture), c'est-à-dire au cours desquelles l'ensemble du dossier pourra être évoqué, survolé, etc., et qui pendant le débat public prendront aussi la forme de réunions de bilan, par exemple, où l'on s'efforcera de faire le point de ce qui a déjà dit, ou de jeter un œil sur ce qu'il reste à dire ;
- des réunions dites « d'audition publique », sans ordre du jour déterminé, les personnes présentes étant appelées à faire surgir de leur esprit la conviction qu'elles ont à cet instant-là, sur le sujet.
- des réunions thématiques ; le programme qui vous a été distribué les énumère, je n'ai pas le temps de le faire ici.

Il y aura 5 réunions que l'on peut appeler « générales » : les 2 réunions d'ouverture, la réunion d'audition, la réunion de bilan ou d'étape, et la dernière qui sera une réunion de synthèse.

Les 9 autres seront donc des réunions thématiques, dont le déroulement type sera, en gros, celui-ci, c'est-à-dire que pendant la durée de ces réunions, 2 heures et demie (de 18 heures 30 à 21 heures) il y aura pendant la première demi-heure, l'exposé par le Maître d'ouvrage de son dossier. Il fera seul cet exposé, avec l'appui d'un film, je crois, comme ce sera le cas tout à l'heure, s'il le souhaite ; et aussi avec l'appui d'un intervenant qu'il aura lui-même choisi et qui sera donc un expert présentant un aspect déterminé de son dossier.

Ceci pendant la première demi-heure, étant entendu que dans la première heure qui suivra, il y aura débat avec la salle, c'est-à-dire un échange, entre questions orales et réponses. Quelques salves de questions orales, suivies de réponses du Maître d'ouvrage, elles-mêmes suivies d'une seconde salve de questions orales... Bref, tout ceci à concurrence d'une heure mais étant, je dois vous le dire, très organisé quant au temps disponible.

Nous avons une horloge électronique, à laquelle nous nous référerons sans cesse pour nous assurer que nous ne passons pas plus de temps que prévu pour les questions orales, d'autant plus qu'un temps des questions écrites est prévu ensuite.

Les questions écrites sont celles que rédigeront ceux qui le veulent, pendant le temps des questions orales. Ce seront donc des questions très mûries, ayant un degré de pertinence et de curiosité éventuelle très acéré ; pour que l'on puisse les regrouper, les classer par sujet, et les lire avant que le Maître d'ouvrage s'emploie à y répondre. Tout ceci, pendant la deuxième heure.

Voilà comment cela se passera, en gros. Aujourd'hui, cela se passe à peu près comme je l'avais prévu, c'est-à-dire que je devais intervenir jusqu'à 19 h 10, mais je vais m'arrêter tout de suite et vous allez avoir d'emblée la possibilité de poser des

questions, si vous le voulez bien. C'est mon sujet de tout de suite, le débat lui-même, en plus je peux y répondre, je n'ai pas d'interdiction.

Donc, si vous voulez poser des questions sur le débat, la pertinence de l'horaire, des jours ou du lieu, c'est possible, bien entendu. Nous avons bien dû faire des choix et je suis tout prêt à vous expliquer les motivations de ces choix, qu'il s'agisse de l'horaire, du calendrier, des lieux, des sujets, et des modalités du débat de toutes sortes.

Mes collègues de la Commission et moi-même sommes disponibles pour vous répondre ; nous verrons bien s'il y a beaucoup de questions, mais aux alentours de 19 h 20 nous céderons la parole au Maître d'ouvrage qui nous présentera son dossier, qui s'appelle « dossier support du débat ».

Ensuite viendront, à propos cette fois de la RN154 et de ce que vous en aurez entendu, des questions, des interpellations ; et vous aurez dès ce soir des premières réponses.

Merci de votre attention, et je suis tout prêt à entendre vos questions. Soyez gentils, donnez votre identité.

Christian GIGON (1mn) : Une simple interrogation : la lettre qui a été écrite et transmise à la CNDP par les deux Ministres indiquait clairement qu'au fil de l'eau des crédits publics, la RN154 serait terminée à l'échelle d'une échéance de 2025.

Dans le document que vous nous avez transmis, cette échéance de 2025 est devenue 2055, 2070, 2080 ; on ne sait plus où est la médiane. Donc, déjà, pour quelle raison cette information a-t-elle été quelque peu transformée ?

La deuxième interrogation est l'objet même du débat. Il avait été clairement indiqué (d'ailleurs, le site Internet y fait référence) « devenir de la RN154 » et le document que nous avons tous reçu dit maintenant « projet d'achèvement par mise en concession autoroutière ». Donc, il y a déjà, semble-t-il, une évolution de l'interrogation sur ce dossier et cette obligation du débat public de ce soir.

Alain OHREL (3mn) : Je pourrais vous le dire, mais vous n'apprécieriez pas ma réponse, alors je vous le dis simplement pour l'amusement : vous n'avez pas, vous, répondu par votre question à l'attente que j'ai exprimée, qui concernait des questions visant le débat lui-même et ses modalités. Là, vous venez d'emblée parler (je vous accorde que c'est un peu à la charnière) de la teneur même du dossier, c'est-à-dire la RN154.

Je vous avoue que s'agissant du calendrier, je vais demander au Maître d'ouvrage de nous dire pourquoi il y a une date plutôt qu'une autre.

Puisque j'ai la parole, avant cela, je vous dirai s'agissant de votre seconde question, qui nous concerne bien, qu'il est vrai que les deux intitulés figurent.

La Commission, en cela, voulant démontrer à quel point le débat par sa nature est ouvert, large, dénomme exprès l'objet du débat comme étant celui du devenir de la RN154 ; étant entendu que c'est le dossier du Maître d'ouvrage, c'est-à-dire le projet précis qui vous est présenté, à l'égard duquel vous avez à vous prononcer. Quant à lui,

il choisit un parti dans ce devenir qu'est celui de l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies, par le recours à la concession.

Donc, vous voyez, il n'y a aucune contradiction entre l'intitulé de la Commission et celui du débat public lui-même, c'est-à-dire le nom que porte le dossier du débat.

Tout à l'heure, j'ai présenté les Membres de la Commission, et je prie les intéressés de m'excuser de n'avoir pas été complet. Je parle des Membres, bien entendu, Maîtres d'ouvrage. Vous les connaissez tous, il s'agit de :

- M. de SORAS qui est le Maître d'ouvrage délégué, puisque le Préfet de Région et le Ministre du Développement sont les Maîtres d'ouvrage en titre. Donc, le Maître d'ouvrage délégué sur place est M. de SORAS, Directeur régional de l'Équipement.

Tout ceci est appelé à changer de nom, cela deviendra la DREAL, à une échéance qui se produira pendant notre débat ; je ne sors donc pas du sujet tout à fait en disant que vous assisterez à cette mue de la DRE vers la DREAL.

M. de SORAS, qui est donc le Directeur de la Direction régionale de l'Équipement, est accompagné des deux membres actifs de l'équipe du projet, ici présents :

- M. Serge GAILLARD ;
- Mme OLIVEROS TORO.

Olivier de SORAS, Directeur Régional de l'Équipement, Région Centre (30s) : Bonsoir, je vous propose, si d'aventure vous considérez que je ne répondrai pas tout à l'heure, dans la présentation du dossier, à la question que vous avez soulevée sur le délai d'achèvement possible ou envisageable, il faudrait que vous reformuliez la question à ce moment-là.

Didier BERTHUY, Conseil municipal de Berchères-Saint-Germain (30s) : Bonjour, j'aurais aimé savoir pourquoi la Commission n'a pas estimé nécessaire d'organiser une réunion publique dans des communes situées entre Chartres et Dreux.

Alain OHREL (2mn) : On ne peut pas dire qu'elle ne l'a pas jugé nécessaire, elle a simplement constaté que le nombre des réunions étant ce qu'il est, on ne pouvait évidemment pas en faire dans chacune des communes qui constituent le périmètre du débat, qui doivent être, je crois, 70 ou 77.

Peut-être avec, je dirai, une estimation inadaptée ou inadéquate de la situation, on a pensé qu'il était quand même plus simple de les faire dans les villes. Je vous indique en passant, ce qui va dans le sens de votre souci quant à la répartition, que nous ferons délibérément après-demain une réunion d'ouverture aussi, à Dreux, pour que justement il y en ait dans les deux villes importantes du département.

Nous en avons une prévue à Voves, une autre à Saint-Rémy-sur-Avre, une autre à Champhol ; il y en a ailleurs qu'à Chartres et à Dreux. Mais, j'espère que ce ne sera

pas impossible pour les habitants d'une commune quelconque de faire le trajet, surtout que la route est en bon état, maintenant, entre Chartres et Dreux !

Gérard LERAY, porte-parole des Verts d'Eure-et-Loir (1mn) : Bonsoir Monsieur le Président ; Mesdames, Messieurs.

Monsieur le Président, sauf erreur de ma part, je ne vois aucun parlementaire de notre département. Il y en a 7, théoriquement. Vous ont-ils adressé un mot d'excuse ? Considèrent-ils...

Alain OHREL (1mn) : Non. Ils avaient d'autant moins à m'adresser un mot d'excuse que je ne les avais pas expressément invités, pour une raison que je suis heureux de vous préciser en passant ; j'aurais pu le dire dans mon propos initial : nous n'avons, à part bien évidemment les deux Préfets, invité aucune personnalité quelle qu'elle soit, étant entendu qu'au titre du principe de l'équivalence, nous voulions que tout le monde fut traité de la même façon quant à son libre droit d'accéder à cette salle.

Gérard LERAY : Je vous remercie.

Alain OHREL : Vous me dites... Je ne suis pas très physionomiste, et ce n'est pas très bien éclairé, donc je ne suis pas sûr de ne pas en identifier, mais si vous me le dites, c'est que c'est vrai.

Gérard LERAY : N'êtes-vous pas surpris de leur absence ? Ils sont tous partisans de l'autoroute à péage.

Cela signifie-t-il que le dossier est a priori plié ? C'est un petit peu navrant de voir que le débat va souffrir de l'absence de ces personnalités. En tout cas, je suis déçu.

Alain OHREL (1mn) : Je suis sûr qu'ils vont se rattraper. Nous avons prévu une séance d'audition, par exemple, et les cahiers d'acteurs, etc. Je crois que le risque de ne pas les entendre est faible.

Je ne peux pas répondre mieux, vous vous en doutez d'ailleurs.

Y a-t-il d'autres questions ? Il n'y a pas d'observations quant aux lieux, quant aux horaires ? Est-ce bien, 18 h 30 ? Je vous pose la question.

Jean DUMAIS, Membre d'Eure-et-Loir Nature (2mn) : Je voulais intervenir sans passion, sans a priori, pour vous faire part de notre approche environnementale, concernant notamment l'impact d'un grand axe routier ; alors que l'on parle de trame verte et bleue, de corridor biologique, bien intervenir au niveau de la sauvegarde biologique.... J'entends des gens soupirer alors qu'ils sont peut-être eux-mêmes chasseurs et écolos.

Je pense aussi au Grenelle de l'Environnement, l'impact de la vitesse, la consommation. Pour finir, je voulais intervenir aussi sur le côté accès des riverains.

J'habite au nord-est de Chartres où depuis des décennies, si l'on avait montré le contour de Chartres à un enfant de 8 ans, il aurait dit : « il y a une erreur ».

Le contournement de Chartres : pour ceux qui ne seraient pas du pays, il y a un gros problème technique au niveau du franchissement de l'Eure et de la voie ferrée Paris-Chartres. Il y a également le gros aspect économique de Chartres sud-ouest, où Chartres nord-est a été un petit peu occulté quant au contournement, et c'est la sortie vers Paris pour Chartres. Là, c'est le gros problème : le franchissement de cette dimension, loin ou près de Chartres, les zones pavillonnaires de Saint-Prest, etc., le confort des riverains.

L'environnement (j'entendais le soupir de quelqu'un), ce n'est pas seulement les petits oiseaux, ce sont aussi les habitants, qui habitent et qui travaillent.

Alain OHREL (2mn) : Merci à vous. Je crois que nous aurons l'occasion de revenir abondamment sur toutes ces questions. Je me permets de vous dire que vous les avez articulées un peu plus tôt que je ne vous le proposais, puisque les premières questions que j'attendais, comme je vous l'ai dit, concernaient spécifiquement l'organisation même du débat : ses jours, ses horaires, ses lieux, ses sujets.

Mais, je ne vous ai pas interrompu, ce que vous avez dit est très important, donc bien entendu nous y reviendrons abondamment pendant le débat.

Je voudrais en profiter pour vous indiquer que si je demande aux intervenants de bien vouloir donner leur identité, ce n'est pas par indiscretion, mais par commodité au titre du compte rendu qui est fait, en forme de verbatim, c'est-à-dire de transcription absolue de tous les propos prononcés. Ceci pour que chacun ait le plaisir de retrouver ce dont il a la paternité, au gré de ses interventions, mais aussi pour que le voisin puisse le reconnaître le moment venu, en lisant ces verbatim, qui paraîtront avec une assiduité égale à celle de vos participations, c'est-à-dire absolue.

Avant que je ne donne la parole au Maître d'ouvrage, y a-t-il une question concernant le débat ? Non, tout le monde est satisfait ainsi !

Madame BREVAN a quelque chose, non pas sur le cœur mais dans l'esprit, et elle voudrait que je le dise, mais je ne comprends pas. Elle va le dire elle-même.

Mme BREVAN, Membre de la CPDP (1mn) : Je voulais simplement insister sur le fait que vous aurez plusieurs façons pour vous exprimer.

Le Président a parlé de cahiers d'acteurs ; comme il faut le temps de les rédiger, de les mettre en page, de les éditer et de les porter à connaissance ; plus vite vous vous manifesterez, plus il y aura de chances de venir enrichir le débat.

Le Président a évoqué la séance des auditions publiques. Dans ces réunions comme celle-là, vous interviendrez depuis la salle, sur des interventions brèves, et quelque fois en réponse ou pour poser des questions.

La séance des auditions publiques portera sur des interventions qui seront plus construites, évidemment, sur lesquelles les élus, les institutionnels, mais aussi vous si vous le souhaitez, pourrez préparer une intervention plus exhaustive de tout ce que vous avez à dire.

Il faut aussi s'y préparer parce que cela viendra assez vite dans le cours du débat.

Alain OHREL (1mn) : Merci, Madame BREVAN, de ces précisions utiles. Vous n'avez plus de questions sur le débat ; mais vous pourrez toujours manifester votre attente quant à un changement, en me le disant. C'est ce que j'appelle « manifester », qu'il n'y ait pas d'ambiguïté sur l'utilisation que je fais de cette notion.

Je donne tout de suite la parole à M. de SORAS, qui est le Maître d'ouvrage délégué et qui comme tel, va nous dire la teneur du dossier auquel il a travaillé, qu'il a rédigé.

Je dois vous dire, parce que cela fait partie de l'information que je vous dois, que la Commission a non pas participé à la rédaction du dossier, qui est la responsabilité propre et exclusive du Maître d'ouvrage, mais s'est employée, au gré de beaucoup de correspondances avec plusieurs d'entre vous, sous forme de questionnaires, etc., ou de rencontres, à tenter de déterminer quelle était l'attente principale ou les attentes principales de l'opinion publique locale à l'égard de la teneur même de ce dossier, ce dont nous n'avons pas manqué de donner connaissance au Maître d'ouvrage. Ainsi, ce dossier a pu, par la CNDP (cela fait partie de la procédure) être officiellement reconnu complet. La CNDP s'est prononcée quant à la possibilité de le diffuser et de voir le débat public s'organiser autour de lui.

M. de SORAS, vous avez la parole.

Olivier de SORAS (1mn) : Merci Président ; bonsoir à tous. Je vous propose, avant de rentrer dans le détail du sujet, une présentation de ce projet porté effectivement par l'Etat, quant à l'accélération proposée de cet aménagement de la RN154. Il s'agit de visionner un petit film ensemble.

Je voudrais préciser le contexte de ce film, en quelques mots. Nous avons fait appel à une équipe de journalistes, qui n'est pas du tout sur le territoire eurélien ; ils sont alsaciens (pour l'anecdote). Nous leur avons posé une question extrêmement simple : « nous voudrions avoir une vision, une restitution des expressions spontanées des riverains, des usagers, des utilisateurs de la RN154. Comment perçoivent-ils aujourd'hui cette infrastructure telle qu'elle existe, cette route ; et comment perçoivent-ils son éventuel devenir ? ».

Les seules recommandations que nous avons données sont : un produit court et qui restitue l'ensemble des expressions qui ont été données.

Je vous propose de le voir ensemble, puis nous rentrerons dans une présentation plus précise du dossier.

(Projection d'un film de 5 mn)

Olivier de SORAS (20mn) : C'étaient des libres expressions d'usagers et de riverains qui ont été rencontrés au bord de l'itinéraire, et il me paraissait intéressant que nous les partagions ; carte blanche avait été donnée à une équipe de journalistes.

Je vous propose d'articuler la présentation du dossier en trois temps :

- La carte d'identité de la RN154 : quel est cet axe ?

- Le contexte dans lequel des réflexions autour de son aménagement vont s'inscrire, notamment le Grenelle de l'Environnement, que Monsieur le Préfet citait dans son propos introductif.
- La manière d'aménager la RN154 demain et les questions qui découlent de cette interrogation sur son aménagement.

Je précise que cette présentation sera forcément synthétique, et c'est l'objet aussi du temps limité que nous nous donnons sur cette présentation, le dossier est beaucoup plus riche. Comme précisait le Président tout à l'heure, il y aura des réunions thématiques pour aborder un certain nombre de sujets plus précisément.

Venons-en à la RN154 aujourd'hui.

C'est un axe connu qui relie Rouen à Orléans sur 220 km et qui concerne deux régions (Haute-Normandie et Centre). La partie, qui nous concerne plus précisément aujourd'hui, restant à aménager, représente 90 km dans la traversée de l'Eure-et-Loir, et croise successivement du nord au sud trois autoroutes : (pour la partie globale de l'itinéraire), l'A13 Paris-Rouen, l'A11 au niveau de Chartres et l'A10 qui permet d'aller à Orléans.

Cet axe est actuellement en partie aménagé. Depuis 1994, différents aménagements ont été conduits selon un parti homogène (aménagement à 2 x 2 voies), dit « route expresse », c'est-à-dire deux chaussées séparées et des échanges traités par des points dénivelés, à savoir qu'il n'y a pas d'échange à niveau.

Ces aménagements ont été réalisés au travers des contrats de projet Etat/Régions jusqu'à la fin de l'année 2006. Je voudrais juste signaler à ce stade, et on le voit bien sur cette carte, en bleu la partie nord est déjà aménagée dans l'Eure, et en rose la partie sud qui traverse l'Eure-et-Loir et que nous détaillerons.

Si la totalité est effectivement aménagée dans l'Eure, la participation de l'Etat s'est élevée à 34 %, alors que celle sur la partie Eurélienne a été d'un peu plus de 38 %. Les montants réalisés en travaux dans l'Eure représentent environ 121 millions d'euros, ceux qui ont été réalisés en Eure-et-Loir représentent une soixantaine de millions d'euros, auxquels il faut ajouter les travaux encore en cours qui représentent une autre soixantaine de millions d'euros.

En regardant plus précisément la situation de l'axe (et vous l'avez sur le schéma) en distinguant trois types de parties :

Les parties réalisées (en double trait rouge) : l'arrivée au nord et la section entre Dreux et Chartres par exemple, les parties en travaux, essentiellement aujourd'hui le contournement de Prunay-le-Gillon et Allonnes, et la déviation d'Ymonville entre Chartres et Allaines, et en noir ce qu'il reste à aménager (les parties non-aménagées en tout cas) sur cet axe.

Cela représente aujourd'hui environ, avec les travaux en cours, un tiers du linéaire (un peu plus de 35 km) qui sera aménagé à l'horizon de 2012. Pourquoi tous ces aménagements ? La RN154 représente une infrastructure particulière à l'échelle du

département de l'Eure-et-Loir, comme à une échelle plus large, interrégionale voire nationale.

Bien sûr, c'est la principale voie de communication nord-sud de l'Eure-et-Loir à l'échelle locale, mais c'est un rôle de premier plan pour les déplacements de voyageurs, pour les déplacements de marchandises, pour les liaisons domicile-travail, et les déplacements de marchandises comme les activités professionnelles se voient à la fois sur le périmètre local comme sur un périmètre plus large. Nous aurons l'occasion, lors d'une réunion spécifique sur les déplacements, de rentrer plus dans le détail de cette analyse.

Le rôle majeur que l'on perçoit de la RN154 : c'est un axe indispensable à de nombreuses activités. L'agriculture, qu'elle soit à l'échelle locale ou l'accès vers les ports de Rouen et du Havre, la Cosmetic Valley, le pôle pharma, les carrières sont autant d'activités qui ont besoin de se déplacer et d'utiliser les différents modes de transport accessibles, en l'occurrence à l'échelle du territoire, la RN154.

On peut noter également à l'échelle de la Région, dont on parle souvent en parlant de l'axe du val de Loire, qui est le moteur de la région, qu'un axe nord-sud, notamment en Eure-et-Loir permettrait aussi de présenter en termes d'aménagement du territoire un rééquilibrage entre les territoires et les différentes facilités d'accès au déplacement.

Ce rôle majeur peut être perçu par des éléments chiffrés relativement clairs que sont les trafics. Ce schéma présente les différents trafics, en moyenne journalière annuelle, qui sont observés.

Les traits les plus fins représentent des trafics entre 9 et 16 000 véhicules par jour, que l'on trouve essentiellement entre Dreux et Chartres, et au sud de Chartres vers Allaines.

Je préciserai à ce stade que 9 ou 10 000 véhicules par jour, voire jusqu'à 12 000 véhicules jour, c'est la limite acceptable en termes de flux sur une 2 voies, au-delà on perçoit des seuils de saturation.

J'ajouterai enfin que les pointes maximales de trafic qui sont observées en moyenne journalière annuelle dépassent les 30 000 véhicules/jour (jusqu'à 37 000 véhicules/jour sur les sections les plus chargées) sur le contournement de Chartres ou sur la partie Saint-Rémy – Nonancourt.

A cela s'ajoute un taux de poids lourds important, compris entre 12 et 25 %. Il est variable entre les sections, et je n'entre pas dans le détail à ce stade. Cela représente un taux de poids lourds important, ce qui est révélateur de l'activité que cela induit.

Un trafic de cette nature sur un axe, tel qu'il est aujourd'hui, n'est pas sans poser un certain nombre de questions, bien sûr des questions liées à l'encombrement, mais également des questions de sécurité. Si l'on regarde les impacts sur la qualité de vie pour les villages qui sont aujourd'hui non déviés, le passage au cœur des zones agglomérées (et vous reconnaîtrez une photo d'Ymonville) n'est évidemment pas sans soulever de questions.

Du reste, je fais écho à certaines expressions de riverains dans le film. Nous concevons que pour les usagers et les riverains, ce soit au quotidien source d'un certain nombre de difficultés.

L'axe étant particulièrement chargé avec des encombrements réguliers, il ne permet pas un temps de parcours fiable. C'est une donnée assez importante. Aujourd'hui, pour faire l'ensemble de l'itinéraire d'Allaines jusqu'à Nonancourt, il faut compter 1 heure et demie pour parcourir les 90 km. Cela représente une vitesse moyenne sur l'ensemble du déplacement qui se situe autour de 60 km/h. Ce n'est pas forcément acceptable, mais c'est surtout extrêmement variable, c'est-à-dire que nous ne sommes pas dans une situation où les déplacements sont présentés sous une forme qui soit suffisamment fiable pour être attractive.

L'autre conséquence évidente de ce trafic important porte sur l'insécurité de l'axe. Aujourd'hui, nous constatons hélas de nombreux accidents sur la RN154 qui la positionne comme un axe qui en moyenne présente deux fois plus d'accidents que l'ensemble des routes nationales françaises.

C'est la situation pour les usagers et les riverains. Nous pouvons aussi regarder la situation par rapport au territoire d'une infrastructure de cette nature. Il y a aussi essentiellement trois principales sensibilités environnementales. Ce n'est évidemment pas exhaustif. Je n'aurai pas la prétention de vouloir faire une liste exhaustive de toutes les sensibilités environnementales, mais il y en a beaucoup.

L'eau

A la fois en ce qui concerne les nappes, mais aussi l'ensemble du réseau hydrographique existant au travers du territoire.

L'ensemble des milieux naturels

Ils sont très nombreux, avec des zones Natura 2000 ou d'autres types de classement qui révèlent la richesse en termes de biodiversité que présente le territoire.

Les paysages et le patrimoine

En particulier, les vues lointaines (illustration de cette diapositive) sur la Cathédrale de Chartres, mais aussi de très nombreux sites inscrits aux Monuments Historiques. A cet égard, les travaux que nous avons actuellement en cours avec la richesse archéologique présente sur le terrain ne sont pas sans rappeler la valeur du patrimoine historique de la région.

Les impacts sur la qualité de vie concernent également d'autres aspects :

Le passage au cœur des zones agglomérées dans certains cas peut présenter des limites, notamment pour les collectivités en termes d'aménagement. Certains quartiers peuvent se retrouver enclavés ou du moins bloqués par la présence d'une infrastructure aujourd'hui. Donc, les réflexions qui peuvent être conduites en termes d'aménagement sont aussi importantes.

Les gênes sont évidentes, et nous les avons vues dans le film, que ce soit le bruit, la pollution, les coupures urbaines sous l'aspect aménagement.

De cette première présentation générale, nous pouvons retenir que c'est un axe forcément stratégique. S'il ne l'était pas, il ne serait pas aussi emprunté, alors même que le niveau de services qu'il offre aujourd'hui n'est peut-être pas à la hauteur du trafic qui l'emprunte. Axe stratégique mais inachevé.

Cet aménagement doit prendre en compte à la fois les exigences du territoire et les besoins de ce territoire, mais aussi s'inscrire dans la perspective du Grenelle de l'Environnement, sur lequel nous nous arrêterons quelques instants, si vous le voulez bien.

Le vote de la loi Grenelle est intervenu dans le temps de la saisine et de la décision de la préparation de ce débat. Nous sommes ici sur un des premiers projets soumis à débat postérieurement au Grenelle de l'Environnement.

Les principes du Grenelle sont extrêmement larges, et je m'arrêterai plutôt à l'aspect transport de cette loi.

Principes généraux : il convient de répondre aux besoins de mobilité des citoyens, tout en contribuant à lutter contre le changement climatique, à réduire la dépendance aux hydrocarbures, à préserver la biodiversité, et un environnement respectueux de la santé.

Ce sont des orientations assez générales précisées un peu plus loin dans d'autres articles de la loi Grenelle, notamment les articles 10 et 17 (et je suis désolé pour cette présentation un peu administrative). On y retrouvera :

- La réduction des émissions de gaz à effet de serre qui répond à l'objectif initial que nous avons vu de lutte contre le changement climatique.
- La prise en compte aussi des effets d'optimisation des réseaux existants, c'est-à-dire d'examiner les points de saturation des réseaux de transport, tous modes confondus.
- L'amélioration de la sécurité, l'efficacité et la cohérence du système de transport par une logique de système et non pas par une logique d'axe d'une route d'un côté, d'une voie ferrée ou d'un type de transport de l'autre. L'approche par système est plus intéressante.
- Veiller à trois critères particuliers que sont la congestion, la sécurité et l'intérêt local.
- Enfin promouvoir le développement des transports multimodaux et intégrés, c'est-à-dire de favoriser l'utilisation de différents modes de transport en privilégiant autant que faire se peut ceux qui ont un meilleur bilan carbone possible.

Peut-on parler de routes après le Grenelle, sans au moins regarder ce qu'il en est de la situation du réseau ferré ? Cette carte représente la situation des trafics frets 2007,

tels que RFF les a recueillis. Nous constatons surtout une organisation en étoile autour de Paris, l'ensemble du réseau est organisé de cette façon, très centralisée.

L'alternative Rouen – Evreux – Dreux – Chartres – Orléans n'existe pas aujourd'hui, ce qui explique peut-être une partie du fort trafic routier que nous y constatons. Pour autant, certains projets existent, je citerai en particulier l'autoroute ferroviaire Atlantique qui a pour objet de traverser le pays du nord-est vers le sud-ouest, en permettant de mettre sur des rails les remorques des camions.

Dans les réflexions en cours à ce jour sur ce projet, une plate-forme de transbordement au sud de l'Île-de-France ou au nord de la région Centre est envisagée. Dans cette hypothèse, un appui sur cette grande diagonale nord-est – sud-ouest, permettant une complémentarité entre plusieurs modes de transport, et en l'occurrence avec une réponse qui pourrait être celle de la RN154 pour alimenter les ports de Rouen et du Havre, est une chose à examiner.

De l'ensemble de l'analyse que l'on peut faire de l'axe aujourd'hui, on peut dégager six enjeux principaux :

- Améliorer les complémentarités entre les modes pour le transport de marchandises
- Soutenir l'économie et l'emploi
- Renforcer la cohésion de la Région Centre
- Contribuer au développement des pôles urbains, en particulier Chartres et Dreux
- Améliorer la sécurité et le cadre de vie
- Intégrer les enjeux environnementaux dès la conception du projet.

C'était le « comment faut-il faire après le Grenelle ? », regardons maintenant ce qu'il reste à réaliser et détaillons l'itinéraire.

En partant du nord vers le sud, sous la forme d'une trame violette figure une situation de référence à partir de laquelle les coûts que je vais vous présenter ont été examinés.

La première partie, la plus au nord Nonancourt – Saint-Rémy-sur-Avre représente un investissement de l'ordre de 180 millions d'euros. (Ce sont des ordres de grandeur, qu'il est important de bien poser).

La section suivante, en balayant nord-sud l'itinéraire : le contournement de Dreux représente un investissement de 130 millions d'euros.

Dans l'hypothèse d'une concession, telle qu'elle est présentée dans le dossier support du maître d'ouvrage, les travaux de mise aux normes seraient nécessaires sur la partie déjà réalisée entre Chartres et Dreux. Ces travaux de mise aux normes sont évalués à 25 millions d'euros.

Le contournement de Chartres, toujours en descendant vers le sud, représente quant à lui un investissement de 215 millions d'euros.

Ce sont des chiffres importants sur lesquels nous reviendrons.

La dernière partie, section qui reste à réaliser au-delà des travaux déjà programmés et financés, en cours aujourd'hui de Prunay-le-Gillon et d'Ymonville, représente 104 millions d'euros.

Le total représente entre 650 et 700 millions d'euros pour un aménagement global de l'axe. En atteignant de tels montants, on peut se poser deux questions : le financement et le calendrier dans lequel peuvent s'inscrire l'ensemble de ces investissements.

Traditionnellement, ce qui a été réalisé jusqu'à présent est un financement sur fonds publics. Je vais essayer de répondre en partie à la remarque faite précédemment sur cet aspect.

Le coût de construction est compris entre 650 et 700 millions d'euros pour ce qu'il reste à réaliser. Une charge d'entretien et d'exploitation de l'itinéraire de 6,5 millions d'euros par an. On a tendance à oublier ce coût car il est pris en charge par l'Etat aujourd'hui, dans une certaine mesure un peu indolore, mais il faut bien le prendre en compte, car il existe.

La capacité d'investissement, correspondant à ce qui a été réalisé par le passé, correspond à une capacité de 50 à 55 millions d'euros d'investissement par période de 5 ans. C'est à partir de cette base que l'on arrive à une mise en service, dans cette hypothèse de 650 à 700 millions d'euros à financer, qui va autour de l'année 2070. En doublant l'effort financier, on arrive à une échéance autour de 2040.

Même si je l'ai dit tout à l'heure, j'insiste sur cet aspect, ce fut l'une des premières questions lors des premiers échanges et travaux que nous avons pu avoir avec la CPDP. Dans l'Eure, ont été investis 121 millions d'Euros avec un taux de participation de l'Etat de 34 %. Dans le même temps, en Eure-et-Loir ont été investis une soixantaine de millions d'euros avec un taux de participation de l'Etat de 38 %. La part de l'Etat a été substantiellement plus importante en Eure-et-Loir qu'elle ne l'a été dans l'Eure.

Alain OHREL : En pourcentage.

Olivier de SORAS : Je vais finir, il est vrai que je n'en étais qu'aux pourcentages, mais je vais en venir aux montants.

Nous avons donc réalisé 120 millions d'euros dans l'Eure, une soixantaine dans l'Eure-et-Loir, et 67 millions d'euros de travaux sont actuellement en cours, ils s'ajoutent quand même. C'est tout à fait comparable à ce qui a été réalisé dans l'Eure, pour un kilométrage de surcroît équivalent.

Un intervenant (30s) : Nous avons vu l'exemple dans l'Eure, mais dans les Yvelines, il y a un prolongement de l'A12 qui va doubler la RN10 gratuit pour les usagers. La traversée de Rambouillet en 2 x 2 voies va être faite sur fonds publics et sera gratuite. La 2 x 2 voies entre Ablis et Rambouillet a été terminée. Y a-t-il une différence de traitement entre les départements ? Faudrait-il habiter dans les Yvelines pour être mieux traités ?

Olivier de SORAS (8mn) : Je vais peut-être terminer ma présentation et on passera aux questions-réponses après.

Je tiens à rappeler un élément important, et la première fois que la question nous a été posée, nous avons constaté que cela était allé plus vite dans l'Eure. Or, en regardant le détail, à la fois les clés de financement, la durée de travaux et sur le linéaire réalisé et le montant investi, nous nous trouvons dans une situation où l'Eure-et-Loir n'a pas à pâlir, ni avoir honte de la situation comparée à l'Eure, pour ce qui est de l'aménagement de la RN154. Cela me semble assez important.

Vous pouvez le contester et je suis prêt à en discuter avec vous, nous avons les chiffres.

Je vous propose de terminer mon exposé. Je reste toujours sur cette présentation de l'investissement traditionnel dit sur crédits budgétaires ou sur fonds publics.

La source du financement est le contribuable qui, par ses impôts, permet d'alimenter les budgets tant des collectivités locales que de l'Etat, chacun d'entre eux décidant de ce qu'il prend sur son budget pour l'investissement routier ou diverses interventions.

Avec cette hypothèse de 50 à 55 millions d'euros mobilisables, nous sommes dans une mise en service pour pouvoir réaliser différentes opérations par période de cinq ans, les 650 à 700 millions d'euros nécessaires, à une mise en service globale de l'axe, donnant la plénitude de son aménagement au-delà de l'année 2070.

Compte tenu de cet aspect, la situation d'aménagement sous cette forme présente un certain nombre de limites, que l'on peut lister très simplement de la façon suivante : d'une part, l'aménagement reste progressif, c'est-à-dire que la RN154 restera non homogène tant qu'on n'est pas au bout de l'aménagement. Or, il paraît assez évident que l'intérêt de l'aménagement lui-même, c'est bien d'aller au bout, dans un délai acceptable et raisonnable par rapport à ses attentes. L'ensemble des bénéfices que le territoire peut en retirer s'appliquera bien lorsque l'effet de levier sera maximal, quand l'ensemble de l'aménagement sera réalisé.

Un autre point me paraît assez important, et nous l'avons vu tout à l'heure, j'ai quelque peu insisté : les coûts notamment des sections Dreux – Nonancourt, contournement de Dreux, contournement de Chartres. Ce sont des opérations dépassant les 100 millions d'euros, voire 200 millions d'euros.

Si l'on en restait à ce système, qui encore à l'œuvre aujourd'hui, nous sommes dans une situation où l'on mobilise entre 50 et 55 millions d'euros par période de cinq ans. Comment avec une possibilité de financement de 50 à 55 millions d'euros arriver à lancer une opération qui en fait 200 ? Ce n'est pas forcément simple, cela oblige à des choix et éventuellement à des reports, en tout cas à une logique financière qui n'est pas simple.

Par ailleurs, ces « gros morceaux » ne sont intéressants que s'ils sont réalisés entièrement. On imagine bien que l'on ne va pas faire une amorce d'un contournement qui n'aboutit à rien, en attendant la période de cinq ans suivante pour pouvoir financer la suite. Cela n'aurait pas de raison d'être.

En conclusion : cette situation budgétaire que nous connaissons ne permet pas d'imaginer dans un délai acceptable de répondre aux enjeux que présente la RN154. C'est pour cette raison que nous avons essayé de regarder d'autres hypothèses, en particulier celle permettant d'imaginer un mode de financement différent, et surtout un délai de réalisation qui puisse être accéléré. Je parle bien sûr du mode de financement connu pour ce type de projet qui est la concession.

Quelle est la particularité de la concession ? La première chose est qu'elle résulte d'un appel d'offres, c'est-à-dire que l'on fait appel à des opérateurs qui prennent un risque en termes d'entreprises, et qui répondent sur trois critères principaux : le délai de réalisation, la tarification proposée et une éventuelle subvention d'équilibre. Au moment où la concession est conclue, elle doit être financièrement équilibrée en termes de budget. C'est une obligation européenne transcrite dans le droit français.

Le principe est que le concessionnaire va financer l'ensemble des travaux, les réaliser et ensuite exploiter l'itinéraire pendant la durée de la concession, le minimum légal est de 20 ans, on l'évalue pour ce type de projet autour de 50 à 60 ans.

On est après sur un mode de financement différent. Jusque là, à la limite, cela n'a quasiment rien coûté à personne. Le mode de financement est différent, en ce sens que ce ne sont plus nos impôts qui vont alimenter un budget et présider à des choix budgétaires, mais c'est un financement pour l'essentiel par l'utilisateur. En gros, c'est celui qui utilise qui paie.

Dans le cas des modélisations qui ont pu être réalisées sur ce projet, on estime qu'une subvention d'équilibre entre 50 et 100 millions d'euros serait à peu près nécessaire. Il est intéressant de noter qu'on n'est pas loin de la capacité budgétaire évoquée précédemment par période de cinq ans, en ce qui concerne la nécessité de subvention d'équilibre éventuelle.

Cela étant, comme je l'ai dit au premier alinéa, la subvention d'équilibre est aussi l'un des critères de choix de l'appel d'offres. Cette modélisation est une modélisation de référence. Il n'est pas impossible que la subvention in fine soit différente de ce montant.

Le gros avantage d'une concession est que l'ensemble de l'axe est lancé en travaux en même temps, et non pas par successions de petites opérations par périodes successives. Dans cette hypothèse, une mise en service à un horizon de 2018 est envisageable.

Je n'ai forcément pas traité tous les sujets, le but étant de faire une présentation générale du dossier nécessairement synthétique.

Je voudrais juste sur cette dernière diapositive vous présenter quelles sont aujourd'hui les questions que la maîtrise d'ouvrage responsable de ce projet soumet au débat :

- Faut-il achever l'aménagement de la RN154 ?

J'ai un peu l'impression de paraphraser ce que disait Monsieur le Préfet en ouverture, mais c'est la vraie question qu'il faut se poser.

- Dans l'hypothèse où une première réponse est donnée à cette question : faut-il l'accélérer ou peut-on rester sur le rythme actuel et connu ?
- Dans l'hypothèse où l'on répond à cette deuxième question, on ouvre une troisième question : les délais et les financements mobilisables, c'est-à-dire le montage de l'opération pour pouvoir tenir les délais envisagés ?

J'en arrêterai là pour la présentation, et je reste disponible pour répondre aux questions.

Pour finir, je souhaite souligner que le débat est surtout l'occasion de vous écouter, d'échanger. Nous ne sommes pas au stade sur un projet de ce type, comme nous le serions plus tard, de l'enquête publique où l'on présente un dossier, en le défendant et le justifiant, mais nous sommes en amont de ce type de décision. Nous sommes à une étape où le dossier peut évoluer et surtout s'enrichir de nos échanges et de nos débats.

Je vous remercie.

Alain OHREL (30s) : Monsieur de SORAS a parfaitement tenu les délais impartis pour la présentation du dossier, puisque nous avons prévu qu'à 20 heures s'ouvrirait le temps de réactions, questions de la part de la salle.

Qui souhaite intervenir ?

Jean-Pierre BARNAGAUD, représentant du Conseil Economique et Social de la Région Centre (3mn) : Monsieur de SORAS a terminé son exposé en posant plusieurs questions, et si vous le voulez bien, je proposerai plutôt une réflexion au nom de CESR et peut-être d'autres questions.

Le dossier présenté porte sur un aménagement routier. M. de SORAS dans son exposé a fait allusion à l'absence de solutions ferroviaires en l'état. Effectivement, nous savons qu'il existe une lacune sur cet axe nord-sud qui pourrait passer par Rouen, Chartres, Orléans.

De nos jours, travailler sur un axe de cette importance, avec toutes les questions évoquées dans le dossier, peut-on malgré tout faire l'économie d'une réflexion sur les autres modes complémentaires, dont naturellement au premier chef le ferroviaire ? C'est d'ailleurs un des points qui existent dans le Grenelle, auquel il a été fait allusion.

Nous pensons qu'il y a plusieurs questions autour du débat. Comme ce débat s'ouvre, autant que ce soit l'occasion d'en poser quelques-unes.

Tous les types de trafics doivent-ils forcément recevoir une réponse unique ?

Il y a la question de la sécurité : ne faut-il pas faire attention à ne pas reporter aussi le problème ailleurs ?

Il faut penser la circulation autour des agglomérations en termes de cohérence d'urbanisme.

Cette réflexion que nous commençons ne doit pas porter uniquement sur le passé, voire même sur la situation présente, mais sur les années à venir. Quels seront les flux de déplacement dans 10 ou 20 ans ?

Bien entendu, il y a la question très importante, voire très grave même, des gaz à effet de serre, et de la consommation d'espace. Quelles solutions pour maîtriser ce problème ? Le trafic qui circule sur la RN154 est-il vraiment adapté à la route ?

Se poser la question de l'opportunité d'inscrire cet axe stratégique, comme il a été dit, dans la nouvelle carte ferroviaire qui se dessine, est une question qu'il faut se poser au cours du débat, non pas pour les opposer, mais en termes de réflexion complémentaire.

Un certain nombre d'opportunités se dessinent : une liaison Méditerranée – Manche via le Palito, l'axe auquel il a été fait allusion de ferrote venant de l'Atlantique, mais aussi des projets que peuvent avoir les régions sur des voyageurs, mais qui peuvent prendre une ampleur par le fret.

Nous pensons qu'il faut bien veiller également à réfléchir à cet aspect de façon à ne pas manquer dans l'avenir des échéances et des opportunités qui pourraient s'avérer très pénalisantes dans le futur.

Alain OHREL : Je vous remercie. M. de SORAS et ses collaborateurs ont bien noté l'ensemble des questions que vous avez évoquées. Si vous le voulez bien, on va envisager des réponses à des questions groupées.

Roc SAGNIER, Bonville-Gellainville, riverain de la RN154 (30s) : Dans le document, vous n'avez pas parlé de l'agglomération de Bonville. Cette commune est directement concernée par le passage des camions, et parfois le même le blocage de la RN154 du rond-point d'accès à Chartres jusqu'à Bonville. Y a-t-il une solution alternative ? Attendre la déviation en 2018, cela ferait un peu loin.

Elisabeth CALU, Energies Citoyennes Chartres (30s) : Vous avez vraiment effleuré la question du rail, la voie ferrée Dreux – Chartres – Orléans existe, il y a juste un petit problème de franchissement au niveau de la rocade de Chartres. Ce problème est débattu depuis très longtemps en Région Centre et il n'est toujours pas résolu.

Alain OHREL : Merci de la rappeler.

Didier BERTHUY (1mn) : J'aurais souhaité savoir pourquoi dans le dossier du maître d'ouvrage, alors qu'on nous présente la RN154, comme un axe structurant au niveau interrégional, il n'est pas fait mention des trois contournements du Grand Paris, qui sont soit construits, soit en cours de construction :

1. Le contournement qui s'opère par l'A85 et l'A28
2. Le prolongement de l'A12, la mise à 2 x 2 voies de la RN10, qui va permettre d'accéder directement de l'A10 et de l'A11, jusqu'à l'A13
3. Le prolongement de la Francilienne.

Eric CHEVÉE, Chartres (1mn) : Je voulais juste poser une question très factuelle. Dans la synthèse du dossier du maître d'ouvrage, plusieurs hypothèses sont évoquées, notamment pour les contournements des villes, et sur le passage Nonancourt – Saint-Rémy. Je m'étonne que dans le document plus complet ces hypothèses n'aient pas été chiffrées. Cela a-t-il été réalisé ou pas ? Peut-on avoir un chiffrage des contournements par l'Est de Dreux et des contournements à 2 x 2 voies par le sud-ouest de Chartres ?

Alain OHREL : Merci à vous, je crois que vous avez ample matière à des développements en réponse aux questions entendues.

Olivier de SORAS (5mn) : Je vais essayer de répondre globalement, car des questions sont posées sous différentes formes, mais qui se rejoignent.

Le financement du ferroviaire n'est pas sur le même mode que le financement routier. C'est pourquoi aujourd'hui nous sommes sur le débat d'un projet routier (RN154), mais ce n'est pas autant que nous éludons ou fermons la porte ou que nous ne réfléchissons pas aux questions ferroviaires.

Je voudrais juste apporter une précision sur la section Dreux – Chartres, certes la ligne existe. Il y a une dizaine de kilomètres en dehors de ce que l'on appelle le réseau ferré national, c'est-à-dire le réseau ferré sur lequel peuvent circuler les trains de la SNCF ou d'autres opérateurs. Ces 10 km restant entretenus a minima pour les besoins de la défense.

Aujourd'hui, ils ne sont pas en état de recevoir des circulations « grand public ». Cela veut dire, et c'est un problème que rencontre Réseau Ferré de France sur une majorité de ses lignes, que l'état de nombreuses lignes ne permet pas une exploitation dans des conditions satisfaisantes. Ces lignes auraient besoin d'une remise à niveau très importante en termes d'investissements et de travaux afin de pouvoir faire circuler les trains dans de bonnes conditions.

Tout cela a un coût. Aujourd'hui, je ne sais pas répondre au cumul de l'ensemble des coûts.

C'étaient les éléments que je voulais mettre en avant sur le ferroviaire.

Aujourd'hui, on raisonne beaucoup plus sur l'optimisation de ce qui existe et ce qui fonctionne avant la création de nouvelles infrastructures, et c'est aussi le cas pour le ferroviaire.

Des questions intéressantes ont été posées sur les perspectives de trafics. Je vais vous livrer mon sentiment sur ce dossier. Jusqu'à il y a quelques années, on construisait la majorité des dossiers d'infrastructures de déplacement, quel que soit le mode, d'après l'estimation du trafic actuel, des modèles qui réfléchissent seuls en leur donnant des données et estiment ensuite qu'à 20 ou 25 ans on aura tels besoins ou telles réponses à apporter.

Sur ce dossier de la RN154, bien sûr ces modèles peuvent donner des projections sur des trafics à quelques échéances, mais nous avons dès aujourd'hui une situation qui pose problème, ce qui faisait en partie l'objet de ma présentation. On a déjà un trafic,

des questions de sécurité, une accessibilité des territoires, une fiabilité des temps de parcours qui interrogent certains, sans même se poser la question de l'avenir et des projections de trafics. On n'est pas dans le cas d'une génération de nouveaux trafics, mais dans le cas du traitement d'une situation existante. C'est un cap intéressant sur ce dossier, et je voulais le souligner sur cet aspect.

Quant à la question des quelques contournements de Paris, et nous pourrions en parler plus en détail après, il y en a que je n'ai pas très bien saisi.

Un aspect figure pourtant dans le dossier, et c'est pour cela que je suis étonné : avoir une réflexion à une échelle plus large. Je l'ai évoqué notamment avec le branchement possible sur l'autoroute ferroviaire. Au-delà de cela, l'aménagement de la RN154 de façon homogène et continue permettrait une meilleure répartition des flux.

Prenons un simple exemple (et je n'ai pas les chiffres de trafics en tête que cela représente), quelqu'un qui veut aller de Rouen vers le sillon rhodanien fait le tour par le grand nord-est de Paris. Demain, il pourrait y avoir d'autres types de réponse, si la qualité des réseaux était différente, avec des distances plus courtes, donc un intérêt évident en termes de rejets. Cela peut être l'une des hypothèses, et ce n'est pas le point sur lequel nous ancrons le dossier de façon la plus importante.

Il nous semble que l'échelle locale et l'échelle interrégionale sont largement prédominantes en termes d'enjeux.

Serge GAILLARD, DRE Centre (5mn) : J'ai noté la question sur l'agglomération de Gellainville. Effectivement, il n'y a pas eu d'étude particulière sur la traversée de Gellainville dans le dossier au stade où nous en sommes. Nous avons plutôt travaillé sur des grands contournements qui éviteraient les parties agglomérées, avec les deux solutions : déviation Est de Chartres qui était le scénario d'hypothèse déjà depuis 1994 où la définition de l'aménagement de la RN154 a été arrêtée par décision ministérielle. Nous avons surtout travaillé cet aspect des choses, et pour autant on dévierait Gellainville complètement.

Par contre, je ne sais pas vous répondre car on n'a pas lancé les études sur un contournement ouest, et donc connaître le point de départ d'un contournement ouest.

Roc SAGNIER : [...] La file est continue entre le rond-point de Chartres et Bonville plusieurs fois par semaine.

Serge GAILLARD : Vous avez tout à fait raison, les témoignages du film présentaient bien la situation. Nous en sommes conscients et nous le constatons, il n'y a pas de discussions possibles. Par contre, à l'échelle du projet, qu'on le travaille dans le débat public, il n'y a pas de solutions immédiates. Après, il faudra peut-être travailler sur des solutions plus détaillées.

Une question concernant le coût des contournements qui n'apparaissait pas dans la synthèse. Encore une fois, les coûts que l'on vous donne doivent être pris avec précaution, dans la mesure où ce sont des hypothèses de travail en fonction d'études à un stade très préliminaire qui ont été conduites.

L'évaluation du contournement ouest de Chartres a été chiffrée à 130 millions d'euros. C'est quelque chose d'assez complexe dans sa réalisation, et surtout on n'apporte pas des réponses, nous semble-t-il au stade où nous avons travaillé, à l'ensemble des besoins de déplacement.

Le coût du contournement Est de Dreux, entre la RN12 à l'Est de Dreux et la RN154 au sud de Dreux, est estimé à 80 millions d'euros, sachant qu'il y a déjà une partie de réalisée à 2 voies.

En revanche, ce chiffrage ne traite pas de l'aménagement proprement dit de la RN12, qu'il faudra aussi traiter à la fois dans la traversée nord de Dreux et dans sa liaison entre l'ouest de Dreux et le contournement de Saint-Rémy - Nonancourt.

Ce sont les chiffres dans des approches globales.

Alain OHREL : En avez-vous terminé avec les réponses ?

Olivier de SORAS ^(1mn) : A priori oui, j'espère que nous n'avons rien oublié.

Je voudrais juste préciser, si vous me le permettez Président, vous l'avez esquissé rapidement, dans le calendrier du débat, des réunions thématiques sont prévues et aussi des réunions plus spécifiques sur la partie plutôt nord du projet et la partie plutôt sud du projet.

Alain OHREL : M. de SORAS a tout à fait raison de préciser qu'il y aura bien évidemment des réunions spécifiques. Comme vous l'avez vu dans sa présentation très synthétique et très claire, on n'a pas beaucoup parlé en effet des problèmes ponctuels, mais ceci relève plus des réunions thématiques.

Jean-Marc CAVET, Maire de Saint-Prest ^(1mn) : Je voudrais une petite précision sur le contournement ouest. J'ai regardé dans le dossier du maître d'ouvrage, il y a une partie estimée et une partie évaluée. J'ai bien entendu ce soir qu'il n'y avait pas eu d'étude faite sur l'ouest actuellement. Allez-vous en faire sur le contournement ouest ?

Olivier de SORAS ^(2mn) : Forcément à un moment donné, puisque, si nous décidions de poursuivre l'aménagement, et j'utilise le conditionnel car c'est la première question du débat qu'il faut traiter, il faudra à un moment donné présenter le dossier sous forme d'une enquête d'utilité publique.

Pour ce faire, il faut présenter de façon homogène l'ensemble des hypothèses possibles, et expliquer pourquoi on a retenu celles que l'on présente à l'enquête publique. Pour pouvoir le faire, il faudra bien avoir à un moment donné balayé avec un niveau de précision, un chiffrage qui reste quand même préliminaire, qui n'entre pas dans le détail, mais qui permet en tout cas de justifier et d'expliquer les choix opérés. A un moment donné, oui.

La question essentielle que l'on peut se poser porte sur une approche aménagement du territoire. On peut imaginer un contournement ouest de Chartres en l'occurrence de différentes façons, soit un nouveau contournement ouest, soit un appui sur la

rocade qui existe. Les deux cas présentent des avantages et des inconvénients, je ne cherche pas à y répondre aujourd'hui, mais c'est un sujet assez compliqué.

En tout cas, ce n'est pas à ce stade et il n'y a pas encore de décision de prise, l'option qui nous semble apporter le plus d'avantages et le moins d'inconvénients, d'où le sens de ce que je vous ai présenté tout à l'heure de la trame verte, situation de référence, qui s'appuie plutôt aujourd'hui dans un chiffrage à ce stade sur un contournement Est.

Christian PAUL-LOUBIÈRE, Président de la communauté de communes de l'Orée de Chartres (2mn) : Il y a donc quelques élus ici, et je tiens à rassurer certains polémistes ce soir, qui s'intéressent à la question de cette concession autoroutière éventuelle.

Je voudrais que l'on parle quand même des problèmes de sécurité sur la RN154. J'observe que depuis le début de l'année, on a eu 8 morts sur la partie sud de la RN154 entre Allaines et Chartres. 8 morts sur 60 ans, faut-il attendre 500, 600, 700 morts pour voir arriver enfin cette route très utile qui, sur le plan de la sécurité, sera encore plus indispensable que l'utilité économique dont on a parlé tout à l'heure.

On nous parle de gros sous, je conçois très bien qu'il faille pour ces investissements très lourds (650 ou 700 millions d'euros) apporter un financement que l'Etat ne pourra jamais apporter, et on le sait très bien. La situation budgétaire de l'Etat est bien connue, depuis la chute de Lehman Brothers à Wall Street il y a un mois et un an.

Dans la salle : Le projet date de 2006 avant la débâcle des banques !

Christian PAUL-LOUBIÈRE : Je comprends très bien, mais la situation du budget de l'Etat ne permettra pas de financer aujourd'hui ce qu'il n'a pas pu financer il y a quelques années, en tout cas pour commencer le projet.

On nous parle de gros sous et on compare avec le département des Yvelines, avec le contour de Paris. La question porte sur l'Eure-et-Loir et des vies humaines que l'on perd chaque année.

Je demande vraiment que les opposants à la concession autoroutière prennent en compte les vies humaines que l'on perd chaque année sur cette route, c'est essentiel, l'économique l'est beaucoup moins.

(Applaudissements)

La seule solution à trouver sur le plan budgétaire est celle de la concession autoroutière, on nous l'a démontré. Je crois qu'il est temps de prendre au sérieux cette difficulté, qui est celle de la dangerosité extrême de la RN154.

Alain OHREL : Ce n'était pas une question, mais une remarque.

Patrice ROUET, Saint-Prest (1mn) : Les estimations présentées sur chaque portion de RN154 portent-elles sur le kilomètre autoroutier, sur le kilomètre à 2 x 2 voies ? Je

suis désolé de revenir sur le coût, mais c'est quand même quelque chose qui m'intéresse.

Quelle est cette subvention estimée entre 50 et 100 millions d'euros : annuelle, biannuelle, une seule fois ?

Alain OHREL (1mn) : En effet, le point qui vient de vous être soumis est important. Ce serait l'occasion, si vous le voulez bien, peut-être de préciser (distinction qui n'est pas toujours bien connue) la différence entre une autoroute et une 2 x 2 voies.

Olivier de SORAS (4mn) : Tout d'abord, excusez-moi de ne pas avoir été précis tout à l'heure en le disant, et votre question me permet de me rattraper, et je vous en remercie.

Quelle est la différence entre une 2 x 2 voies et une autoroute ? Il n'y en a pas beaucoup, d'un point de vue technique et constructif. La seule chose est que le classement d'une voie autoroutière permet une vitesse de circulation jusqu'à 130 km/h et lorsqu'elle est réalisée par voie de concession (et il y a des autoroutes qui ne sont pas concédées) elle est soumise à péage.

L'essentiel de la différence réside dans l'interdistance des points d'échanges. Classiquement, l'Etat intervient sur les routes aménagées à 2 x 2 voies de type de voie expresse, comme nous l'avons vu par succession de petites opérations, de l'ordre de 5, 6, 7 voire 10 km. Donc, on crée des points d'échanges à peu près à la longueur liée à la réalisation de ces opérations.

Dans le cadre d'une opération réalisée d'un seul tenant sur des grands linéaires, l'approche en termes de point d'échange est vue différemment. Le point essentiel de différence entre l'autoroute et la voie expresse se situe là.

J'ajouterai même que dans les deux cas, un certain nombre de véhicules soit ne souhaitent pas prendre une autoroute à péage par exemple, soit sont exclus d'un aménagement de type autoroutier ou de type voie expresse (cyclomoteurs, vélos, machines agricoles), qui doivent donc pouvoir se déplacer sous une autre forme.

Dans les deux cas, que ce soit une voie expresse de type 2 x 2 voies ou une autoroute, nous avons un itinéraire de substitution, que l'on peut constater en parallèle de l'ensemble des sections qui sont déjà aménagées, c'est-à-dire en principe une route à 2 voies permettant de réaliser le même trajet en parallèle pour les véhicules ou les types de trajet qui ne sont pas autorisés sur la voie expresse ou sur l'autoroute.

Enfin, sur la question que vous posez, et je m'en veux de ne pas l'avoir dit, mais vous me donnez l'occasion de le préciser et je vous en remercie, la subvention d'équilibre est versée une seule fois (même si elle peut être versée en plusieurs fois), c'est-à-dire pour l'ensemble de la durée de la concession, les modélisations qui ont été opérées conduisaient à une subvention d'équilibre entre 50 et 100 millions d'euros.

Je préciserai, et Serge va rappeler le chiffre, que sur une opération autoroutière récemment mise en service (A19), la subvention d'équilibre avait été modélisée à 160 millions d'euros. Elle est sortie après l'appel d'offres à 80 millions d'euros. Je

n'en tire aucune conclusion, c'est simplement pour dire qu'il y a une certaine variabilité dans les subventions d'équilibre.

J'ai tendance à penser que la modélisation (50 – 100 millions d'euros) que nous présentons dans le dossier reste une hypothèse haute de nécessité de subvention d'équilibre. Mais, à ce stade, cela n'engage que moi.

Didier BERTHUY (1mn) : Je voudrais répondre à la problématique de la sécurité routière qui me semble majeure, et notamment aux propos de M. PAUL-LOUBIERE. Je vais lui rappeler, et je suis étonné qu'il ne connaisse pas cela, car c'est dans son secteur que ce projet de concession autoroutière va amener 4 800 véhicules sur l'itinéraire de substitution au niveau d'Ymonville, entre 3 500 et 4 000 à Saint-Germain-la-Gâtine où il y a actuellement 50 véhicules par jour.

Quand on parle de sécurité routière, il faut regarder le dossier, au lieu de s'échiner à essayer de faire voter les représentants à l'Orée de Chartres vainement.

(Applaudissements)

Xavier ROUX, adjoint au maire de Lucé et Conseiller Général à Lucé (3mn) : Dans cette salle, tout le monde est bien gentil mais je demande un peu de solidarité avec le côté ouest, où soi-disant des études sont faites. Je vous rappelle pour mémoire 20 ans, 30 ans de pollution à Lucé : centre principal d'enfouissement des déchets, terrain des gens du voyage principal, déchetterie principale...

Je vais en venir où je veux aller... Y en a-t-il un dans l'agglomération qui a accepté à l'Est des gens du voyage. Pour l'instant, à ma connaissance, il n'y a pas de terrain, alors un peu de solidarité ! Je ne vous ai pas interrompu pendant que vous interveniez, alors ayez l'amabilité d'en faire autant !

Je vous précise que dans votre document, vous nous avez fait part de 37 000 véhicules par jour sur la rocade à côté d'un lotissement, soit entre 3 et 4 000 véhicules par heure. Je vous précise que nous aurons le pôle ouest, essentiellement des entreprises de travaux publics avec de la pollution à nouveau. Comme ils sont à l'ouest de l'agglomération sur les vents dominants, c'est évidemment une pollution encore supplémentaire.

Nous avons quand même une chance, au bout de cette rocade, il y a la 1054 qui est à 2 x 1 voie, et il deviendra compliqué de faire passer plus de véhicules. Aujourd'hui, l'A19 n'est pas recensée par les GPS (normalement aux alentours du 15 octobre), cela va nous amener une pollution supplémentaire et une circulation supplémentaire.

Croyez-vous que la rocade ouest peut supporter autant de véhicules, avec toute la pollution pour nos riverains ?

Claude LOBET (1mn) : J'interviens à titre personnel. La concession autoroutière est donc à envisager dans le cadre du débat public. Sera-t-il possible d'ici la fin de ce débat d'avoir une idée des aménagements qui seront réalisés sur la RN154 restante ? A partir du moment où il y a une autoroute, la nationale subsiste et doit donc être aménagée pour permettre en particulier aux locaux de pouvoir l'utiliser dans de bonnes conditions.

Nicolas ANDRE, Maire de Lèves, Conseiller Général (3mn) : J'ai bien apprécié la présentation, sauf les dernières images et la dernière intervention du film qui était assez orientée, de la même façon que le diaporama ou les trois dernières questions, où l'on a tous envie de répondre « oui ». Ceci étant, je m'aperçois quand même que l'on nous propose la concession ou rien : « la concession ou le chaos » ou « la concession ou les morts sur la route ». C'est un peu court pour faire le débat tout de même.

En termes d'aménagement aussi du territoire, l'Etat dans la décentralisation que l'on a vécue dernièrement a donc cédé un certain nombre de routes nationales aux départements. A peine a-t-il décidé de garder les grands itinéraires qu'il décide de s'en débarrasser pour des concessionnaires privés.

Là aussi, il faut s'interroger sur le rôle de l'Etat. Comment l'aménageur privé va-t-il financer cette opération ? Sur des fonds propres ? Je doute. Sur un emprunt ? Sans doute.

Pourquoi l'Etat ne peut-il pas emprunter lui, et porter ce projet ? Est-il moins intéressant pour un Etat d'emprunter ? Est-ce que l'Etat a une signature qui vaut moins qu'un aménageur privé ? Je vous pose la question.

Un autre souci évoqué dans le petit film concernait la gratuité Chartres – Dreux. Les contribuables d'Eure-et-Loir ont déjà payé une fois par leurs impôts pour l'aménagement, ils devraient payer une deuxième fois pour le péage, une troisième fois pour la subvention d'équilibre, une quatrième fois pour les aménagements qui conduisent à cette autoroute. Vous avez rappelé vous-même que les accès ne sont pas multiples. Enfin, payer une cinquième fois pour les itinéraires de substitution. Cela fait beaucoup.

Une gratuité sur une partie d'itinéraires remet-elle en cause la concession, bien entendu sur la subvention d'équilibre ou cela devient-il tellement peu intéressant que plus personne ne va venir répondre à l'appel d'offres ?

Le maire de Lèves que je suis regarde aussi sa commune par le petit bout de la lorgnette, comme un certain nombre d'élus. Je pense que le contournement de Chartres n'est pas une rocade que l'on nous propose, et il faudra absolument intégrer les itinéraires à l'intérieur de l'agglomération, puisqu'il existe une petite rue à Lèves qui rejoint Champhol et où circulent aujourd'hui à peu près 5 000 véhicules/jour à l'intérieur de l'agglomération. C'est donc insupportable.

Alain OHREL : M. de SORAS, vous avez des questions nombreuses et variées. Vous êtes maître du jeu comme de l'ouvrage pour les réponses.

Serge GAILLARD (4mn) : J'ai noté la question des itinéraires de substitution, un chiffre de 4 800 véhicules a été annoncé. Comme il a été dit, les itinéraires de substitution sont des itinéraires destinés, quel que soit le scénario retenu, aux véhicules interdits soit sur les voies express, soit sur les autoroutes, soit les usagers qui ne veulent pas payer dans le cas d'une concession, et tous les trafics locaux qui ont plus vite fait de se déplacer sur les itinéraires parallèles voire les routes départementales, les itinéraires existants aujourd'hui.

Les 4 800 véhicules donnent une approche (et encore une fois, ce sont des approximations données à partir de modèles de trafics). Les trafics se répartissent d'une façon générale sur la RN154 entre 40 % pour les trafics de grand transit, c'est-à-dire les gens qui traversent la région sans s'arrêter particulièrement, 30 % sur les trafics d'échanges, c'est-à-dire ceux qui rentrent ou qui sortent de la zone d'étude, et une trentaine de pour-cent de gens qui restent à l'intérieur de la zone d'étude.

Vous parlez de 4 800 et nous étions à 4 200, mais le chiffre n'a pas beaucoup d'importance. On peut imaginer que ce chiffre est trouvé dans la partie sud, c'est-à-dire dans la région d'Ymonville. Cela peut représenter les 30 % de trafic local.

Dans la partie sud, il ne faut pas oublier le trafic des carrières, qui ne sera pas forcément reporté sur l'autoroute.

On peut rejoindre aussi les questions d'aménagement et ce que l'on peut faire pour limiter ce trafic, l'aménagement de la RN154 actuelle. Encore une fois, je ne fais pas la distinction entre voie expresse et autoroute, car techniquement ce sera à peu près la même chose.

Nous avons deux solutions pour aménager, soit créer une 2 x 2 voies neuve et on conserve la RN154 comme un itinéraire de substitution. C'est le parti retenu dans la zone sud de Chartres – Allaines, ce que l'on retrouve aujourd'hui sur les déviations d'Ymonville et de Prunay-le-Gillon en cours, c'est-à-dire qu'on construit une 2 x 2 voies neuve, et on utilise la nationale comme itinéraire de substitution.

Dans la partie nord, on a fait l'inverse, c'est-à-dire qu'on a utilisé la RN comme 2 voies, on en a créé 2 nouvelles à côté, et on a créé un nouvel itinéraire de substitution.

Ces deux scénarios d'aménagement aboutissent finalement à la même chose : une 2 x 2 voies gratuite ou payante, et une 2 voies en itinéraire de substitution.

Les itinéraires de substitution traversent les agglomérations existantes aujourd'hui, que ce soit au sud : Ymonville, Allonnes, pas Prunay-le-Gillon puisqu'on est un peu à l'écart. On retrouve les mêmes choses dans le nord : Boullay-Mivoye...

A partir du moment où l'autoroute ou la voie expresse sera en fonction, plusieurs scénarios ou alternatives se présenteront aux aménageurs locaux. Il sera possible d'interdire la circulation des poids lourds sur cet axe en traversée d'agglomération, d'aménager les traversées d'agglomération afin d'améliorer le cadre de vie mais aussi à rendre la circulation plus sécuritaire.

Il y a des solutions, que nous n'allons pas développer aujourd'hui, mais il y en a.

Olivier de SORAS ^(8mn) : Il y a aussi d'autres éléments de réflexion comme la taxe poids lourd qui est inscrite dans la loi Grenelle et qui devrait apparaître en 2011. Elle a vocation à faire en sorte que le transport routier de marchandises soit en majorité sur des axes à fluidité assurée, que ce soit des autoroutes qui, si elles sont à péage, sont exclues de la taxation poids lourds, ou que ce soit des routes autres qui pourraient subir des reports de trafic et qui feront l'objet d'une taxation spécifique également.

Je ne rentre pas dans le détail, c'est assez compliqué, tout n'est pas complètement arrêté mais sur le principe, c'est bien de donner un signal prix (et c'est aussi quelque chose qui marche) et de faire en sorte que le transport routier se trouve dans des situations de circulation fluide, en utilisant les infrastructures correspondant à ce type de trafic.

A la question soulevée : « qui va payer ? ». Je n'ai pas la réponse. Certains aimeraient peut-être qu'on en soit déjà à la réalisation demain, et nous l'avons vu dans certaines des questions qui ont été posées, et je le comprends très bien. Nous sommes sur une phase amont. Vous soulevez une question, on essaie de voir sous quel angle elle peut être appréhendée.

Je voudrais revenir sur les autres éléments soulevés : le mode de financement. Concernant l'emprunt, l'Etat peut tout à fait souscrire un emprunt. Du reste, on sait qu'aujourd'hui cela fait partie des discussions en cours, il y a des réflexions sur le sujet.

Pour autant, l'Etat ne peut pas souscrire un emprunt sur une opération déterminée. L'Etat souscrira un emprunt qui alimentera son budget, ce qui lui permettra ensuite d'agir. On ne peut pas avoir d'emprunts identifiés directement sur une opération.

Si l'on veut faire un emprunt pour la RN154, il faut trouver un autre acteur institutionnel que l'Etat. Je le dis de façon très directe, mais en gros c'est cela.

Par contre, les collectivités ont la capacité de faire un emprunt dédié, mais ce n'est pas le cas du budget de l'Etat.

Vous citiez aussi qu'après le transfert des routes nationales, on en viendrait à réfléchir à privatiser. Dans une certaine mesure, oui mais je voudrais apporter une précision importante.

L'infrastructure reste du domaine public. Ce qui est confié par voie de concession à une entreprise, c'est la construction, l'exploitation et la maintenance pendant la durée de la concession. A l'issue de la concession, la route repasse sous gestion classique de l'Etat, sauf à ce que celui-ci choisisse une autre option.

(Mouvements dans la salle).

J'essaie de poser factuellement les choses. Les premières autoroutes ont dû être réalisées il y a encore 45 ans environ.

(Interventions de la salle sans micros)

Je vous écoute, ce que vous dites est important, mais je voudrais donner quelques éléments d'appréciation sur le sujet. Jusqu'à, il y a quelques années (j'ai oublié la date, sous l'effet d'être ici), le principe de l'adossement était possible. C'est un gros mot, mais je vais essayer de l'expliquer. L'Etat pouvait « s'arranger » avec une société qui était bénéficiaire d'une concession (élargissement de la concession en contrepartie de faire le petit bout qui lui manque), ainsi cela reportait le délai de la concession et cela a permis de réaliser certains tronçons probablement qu'il était assez difficile de lancer à l'époque. Toujours est-il que ce principe de l'adossement ne

passé pas le règlement européen, et depuis 2000 les choses ont été reclarifiées. Maintenant, il y a une obligation de passation de contrat de concession, opération par opération, avec obligation d'équilibre. Préalablement à la conclusion du contrat, c'est un appel d'offres qui est lancé.

Les exemples que vous citez en disant que ce n'est pas vrai, que cela n'a pas existé : oui, car nous étions sur des concessions ancien mode, qui ont fait l'objet d'adossements successifs. Même si les premières ont commencé il y a 45 ans, il y a peut-être eu des rallonges par adossement faisant qu'aujourd'hui ces contrats courent toujours. Néanmoins, sur le terme de chacun des contrats, je ne suis pas capable de vous répondre depuis la tribune, mais si vous souhaitez qu'on regarde, et on doit pouvoir trouver ces données, tous les contrats de concession ont un terme. C'est réglementaire.

Il reste un point dans les interventions où l'on disait que l'on peut payer jusqu'à cinq fois. Effectivement, c'est un angle de lecture exprimé que je peux comprendre. Néanmoins, on ne paie pas cinq fois, mais de cinq façons différentes.

(Rires dans la salle)

J'ai un objet à acheter de 100 €, et j'ai 20 € en billet dans ma poche, j'ai ma carte bleue et mon chéquier, mais je paie bien mes 100 €. Au total, vous payez bien de toute façon la même chose, c'est simplement la façon dont vous allez séquencer le paiement qui diffère. Cela ne se cumule pas, c'est un point important qu'il faut avoir en tête.

Ce qui est réalisé aujourd'hui l'a été sur un mode particulier : le financement public, dont la source est les impôts, les vôtres, les miens, ceux des habitants de Marseille comme de Strasbourg, ou vous voulez, l'ensemble du budget national qui ne fait pas l'objet de ressources affectées.

Ce qui reste à construire pourrait l'être sous une forme différente, celle que nous vous avons présenté tout à l'heure, qui est sous la forme d'une concession. Ce qui est déjà réalisé, on ne va pas le repayer car cela existe. Si l'on avait à construire l'ensemble des 90 km, complètement neufs, car on dirait que c'est une concession, une autoroute et que tout doit être neuf, ce ne serait pas 650 ou 700 millions d'euros.

Les 650 ou 700 millions que je vous ai présentés tout à l'heure : c'est bien ce qui manque. Ce n'est payer une fois, deux fois, trois fois, quatre fois, mais j'ai payé une petite partie, demain pour faire le complément je l'envisage sous une autre forme. Donc, cela ne s'additionne pas.

N'oublions pas, et je n'ai peut-être pas assez insisté tout à l'heure dans la présentation que construire représente effectivement le gros du budget, celui qui fait réagir car on est dans des centaines de millions d'euros, mais il faut aussi que la route fonctionne derrière, il faut l'entretenir et la maintenir. Le chiffre n'est pas négligeable.

Aujourd'hui, la RN154 nous coûte, au travers de nos impôts puisque c'est l'Etat qui en assure la maintenance et l'exploitation, autour de 6,5 millions d'euros par an. Faites le calcul sur 60 ans et remettez tout cela à la suite des choses.

Permettez-moi juste d'insister, et je ne veux pas être trop long sur le sujet, mais on ne paie pas une fois, plus une fois, plus une fois, et donc cinq fois à la sortie, mais on paie une partie d'une certaine façon et une autre partie d'une autre façon.

Alain OHREL (1mn) : Je voudrais savoir s'il y a dans la salle des auteurs d'une question écrite, qui ont utilisé le formulaire que vous avez trouvé à l'entrée. D'ailleurs, il appelle aussi à répondre à d'autres questions que concernant le sujet de la RN154, les modalités du débat et avec l'intérêt d'ailleurs de nous renseigner sur les origines géographiques des participants pour qu'on puisse éventuellement adapter le débat à des besoins.

Y a-t-il des questions écrites ? Ceux qui en auraient formulé ont le bénéfice de l'antériorité sur tous ceux qui lèvent le doigt maintenant. Personne n'en a, ce sera pour une autre fois.

Un intervenant, association « Un euro pour la vie » (3mn) : Je n'ai pas de question écrite pour le moment, par contre nous aurons un cahier d'acteur à vous présenter. Nous représentons l'association « Un euro pour la vie » qui bien sûr, comme vous le savez, est pour la mise en concession de la RN154.

Je ne répondrai pas sur le fond, car nous aurons l'occasion de développer des arguments dans le cadre des débats. Par contre, je pense qu'il y a quand même une différence entre une autoroute en concession ou une autoroute tout court, et une nationale en 2 x 2 voies. D'ailleurs, je vous invite à aller entre Chartres et Dreux pour voir dans quel état se trouve déjà une partie de la RN154 réalisée où l'enrobé est très abimé. Il faudra sûrement le refaire entièrement.

(mouvements dans la salle)

Mon propos n'est pas là, mais simplement de dire en attendant que soit réalisé cet investissement, que va-t-on faire des villes et des villages du sud de l'Eure-et-Loir ? A ce propos, nous avons deux propositions à vous faire. Ce sont des propositions qui sont le fruit des réunions que nous avons eues avec les habitants :

Mettre toutes les villes et tous les villages traversés en zone 30 et non plus en zone 50, et de mettre à des endroits appropriés des feux tricolores pilotés par les habitants qui leur permettent de traverser la nationale en toute sécurité. Je ne pense pas que l'on attende 20, 30 ou 40 ans pour faire cet investissement qui me semble faisable.

Alain OHREL : Merci, nous avons pris note. Vous nous annoncez un cahier d'acteur et je m'en réjouis. Voulez-vous répondre M. de SORAS à cette intervention maintenant ?

Olivier de SORAS : On prend peut-être plusieurs interventions, comme vous voulez !

Alain OHREL : Effectivement.

Yohann LE PAPE, Lèves (1mn) : Je voudrais revenir sur ce que disait M. le Maire de Lèves. En fait, je comprends bien l'urgence d'aménagement entre Orléans et Chartres, et entre Nonancourt et Dreux, mais je ne vois pas l'intérêt en fait de passer l'axe

Chartres – Dreux en concession payante. Des aménagements ont été réalisés et financés, je dirai que l'aménagement est sécurisé. D'après mon expérience des péages, c'est créateur de bouchons. A la sortie de Chartres et à l'entrée de Dreux aux heures de pointe, cela risque vraiment d'être compliqué.

Pourquoi passer l'axe Chartres – Dreux en concession payante ?

Joël ALEXANDRE, Président de la Chambre de commerce et d'industrie d'Eure-et-Loir (2mn) : Je voulais revenir sur la présentation que vous avez faite, Monsieur le Directeur, et sur l'aspect économique qui me préoccupe.

L'aspect économique est évident pour les entreprises de notre département. Les entreprises, c'est l'emploi et c'est donc la vie de ce département. Je voulais revenir sur le timing. Vous avez présenté un timing qui pourrait être à un horizon, qui n'est pas un horizon que l'on peut envisager : 2070.

Vous avez un autre timing qui est l'horizon 2018. Je voulais simplement préciser à ce niveau que nous sommes à l'aube d'une réforme territoriale, et dans ce cadre des esquisses de cartes commencent à apparaître. L'une, notamment qui est parue dans la presse nationale samedi dernier, fait apparaître la métropole parisienne ou Grand Paris, venant aux confins de notre département sur la partie Est, et un pôle métropolitain qui est l'axe Orléans – Tours – Blois au sud de notre région. Cela renforce l'importance du délai très bref que nous devons avoir sur cette RN154. Si nous ne réalisons pas l'aménagement de manière définitive de cette RN154 dans un délai raisonnable (j'avais dit 2015 et vous êtes à 2018), nous ne serons passés à côté du train.

La réforme territoriale ira beaucoup plus vite que nous. Cela me paraît être une urgence. Pardonnez-moi, ce n'est pas une question mais une prise de position.

Je voulais simplement dire, Monsieur le Président, que nous avons, nous aussi, déposé deux cahiers d'acteurs dans ce cadre, vous avez le premier et le second est peut-être arrivé aujourd'hui ou arrivera demain.

Olivier de SORAS (4mn) : Quelques éléments sur les questions posées, comment peut-on aménager ? Peut-on imaginer des aménagements plus rapides à très court terme ?

Il faut expertiser ces éléments et les propositions formulées, comme par exemple les zones 30. Je n'ai pas poussé l'analyse dans le détail, n'ayant pas forcément tous les éléments. En première approche, je soulignerai simplement que la zone 30 est pertinente en centre urbain avec des vitesses qui ne sont pas celles attendues sur la RN154 et surtout qui ne sont pas sur les mêmes trafics.

Les vieux techniciens de la route ont connu cela dans leur jeunesse « un diagramme débit/vitesse ». En fait, le flux le plus important que vous pouvez passer ne se situe pas autour de 30 km/h mais plutôt autour de 50.

Autrement dit, compte tenu du trafic important aujourd'hui sur la RN154 dans les traversées de villages, je ne suis pas sûr qu'une zone 30 soit comprise, et encore moins qu'elle serait respectée. Cela peut nourrir le débat ou apporter des éléments de

réflexion, mais je crois beaucoup, et cela a été dit à plusieurs reprises, notamment par un délégué à la sécurité routière qu'il faut, pour qu'une réglementation soit respectée, qu'elle soit respectable.

Je ne suis pas sûr que 30 km/h dans les traversées d'agglomération sur un axe comme la RN154 soit tout à fait admissible, et surtout avec le taux de poids lourds que nous avons.

Sur la question des feux tricolores, même type de réflexion et de réponse, hélas aujourd'hui, le flux principal est celui de la RN154, encore une fois compte tenu du trafic. Mettre un feu et l'arrêter n'est pas forcément simple. Après, cela pose des questions de pouvoir de police, dans lesquels je ne veux pas rentrer.

Monsieur le Préfet, si vous voulez compléter sur le sujet, je vous laisserai bien sûr le faire.

Quant à la question de la concession et de son « périmètre géographique », je ferai écho de ce que je disais tout à l'heure. L'intérêt est d'avoir un axe qui donne le maximum d'effet de levier qu'il peut donner par un aménagement global d'ensemble. Il faut que le niveau de service soit homogène, il faut que la fiabilité des temps de parcours soit la même sur la totalité de l'itinéraire.

Vous me direz que c'est évidemment envisageable en ayant une partie autoroutière, en réutilisant ce qui est déjà aménagé aujourd'hui, et en reprenant l'autoroute après ; dont acte. Le seul problème est que l'on raisonne qu'en usages.

Tout à l'heure, j'ai insisté et j'insiste à nouveau, le plus important dans une infrastructure n'est pas de la construire (et je ne nie pas que ce soit important), mais de la faire vivre et de l'entretenir. Il ne me paraît pas très optimal d'imaginer qu'on ait un tronçon entretenu par l'Etat au milieu de deux morceaux d'autoroute sur un itinéraire qui de toute façon est assez continu et homogène en termes de niveau de service. Cela pourrait apporter une certaine émulation entre les équipes de l'Etat et celles de la société concessionnaire, à savoir ceux qui apporteraient le meilleur niveau de service, etc.

Concrètement et pratiquement, on est sur des linéaires qui seraient ainsi décomposés et qui ne permettraient pas d'optimiser une gestion de réseaux. Voilà pourquoi dans l'hypothèse de la concession, nous imaginons que la concession soit globale, ce qui permet d'avoir un niveau de services continu, un calendrier homogène sur l'ensemble du linéaire.

Rémi PELLETIER, Berchères-Saint-Germain (6mn) : Je précise pour ceux qui ne le savent pas que Berchères-Saint-Germain est une petite commune au nord de Chartres qui est la réunion de Berchères-la-Maingot et Saint-Germain-la-Gâtine, qui est justement traversée par la RN154. En fait, les deux villages sont séparés par la RN154, celle-ci a été déviée de Saint-Germain pour en éviter le cœur du village.

En fait, avec un aménagement autoroutier payant, on va reporter le trafic de substitution qui ne passera pas sur l'axe dans le cœur de village, alors qu'on a dévié la RN154. Il y a un peu d'incohérence sur ce sujet.

Je m'adresse aux représentants de l'Etat et je ne vois pas dans la présentation que vous avez faite, ni d'ailleurs dans l'entrée sur les panneaux d'affichage, le fabuleux dessin représentant les péages, que vous nous avez imaginés et qui sont dans le dossier complet (page 74).

Ce schéma place un péage, une double fonctionnalité d'un diffuseur au sud de Chartres, un autre que l'on peut situer sur Poivilliers, un autre supplémentaire envisageable qui s'appelle « le péage » à Tremblay, un autre qui semblait définitif sur Marville au sud de Dreux et enfin on continue après sur Nonancourt.

La portion qui, et vous l'avez très bien senti tous, est une pierre d'achoppement, c'est cette portion entre Chartres nord et Dreux sud qui est quasi terminée et que Monsieur le Maire de Lèves nous a rappelé que nous paierions cinq fois. Je le rejoins un peu et en même temps, il ne faut pas oublier que cet axe, à partir du moment où il est fermé par une concession et donc des péages, sur Poivilliers et sur Marville, empêche la desserte locale.

Sur ce schéma que j'ai sous les yeux, il est croisé uniquement par la route départementale 26 qui remonte sur Nogent-le-Roi d'un côté et qui va sur Tremblay sur l'ouest. On oublie sur ce schéma les nombreuses connections entre ces deux villes (Chartres et Dreux). Fermer l'axe complètement fermera donc toute possibilité de traverser à cet endroit. Cela imposera aux gens de faire un énorme contour pour arriver de l'autre côté, en augmentant la pollution éventuelle. Indépendamment de cela, en créant ces péages, vous allez isoler certains petits villages qui sont déjà isolés, ou en tout cas peu peuplés, supprimer de l'intérêt à cette partie.

Dans le sens sud-nord, en arrivant d'Allaines par l'autoroute, en admettant qu'il n'y ait qu'un péage au sud de Chartres, et que l'axe soit aménagé en concession mais gratuite entre Chartres et Dreux, le poids lourd qui vient en transit sur le nord n'a pas intérêt à sortir de l'axe. De toute façon, l'axe est gratuit mais il l'a payé en sortie de péage à Chartres et il en repaye une partie en rentrant sur le péage de Dreux. En faisant cela, vous maintenez l'axe gratuit, tout le trafic local, tout le trafic Chartres – Dreux des gens qui se rendent au travail, à qui vous risqueriez de demander de payer pour aller travailler, j'ai peur que ce ne soit pas tout à fait correct.

Indépendamment de cela, en ne mettant pas de péage sur Poivilliers au nord de Chartres, vous évitez à une partie du trafic qui ne veut pas payer le péage de s'engouffrer sur les réseaux secondaires. C'est extrêmement important, et le Maire de Lèves l'a rappelé, il faudra payer les aménagements des réseaux secondaires. Je vous invite à aller sur place voir l'axe qui est à côté de la RN154 actuelle sur Saint-Germain, et vous verrez qu'il faudra aménager sérieusement un certain nombre d'axes pour pouvoir garder le trafic de substitution.

En page 72, me semble-t-il, vous envisagez un itinéraire de substitution en descendant de Dreux par l'Est entre Dreux et Nogent-le-Roi. Nogent-le-Roi, c'est drôlement loin de Poivilliers. Donc, contourner par Nogent-le-Roi pour revenir sur Poivilliers, j'ai bien peur que les gens s'engouffrent comme par hasard par Berchères-Saint-Germain (Berchères-La-Maingot et Saint-Germain-la-Gâtine).

Je vous invite, et si jamais vos services manquent de compétence, je me propose de le faire, mais j'en doute fortement. Cela dit, je tiens à votre disposition des schémas sur lesquels j'ai travaillé et je peux éventuellement rédiger un cahier d'acteur.

Alain OHREL : Merci de votre intervention, pardon de vous interrompre.

Rémi PELLETIER, Berchères-Saint-Germain : Vous faites bien, je suis un peu long.

Chantal LEONCE (1mn) : J'aurais voulu avoir à l'écran votre projet d'autoroute, car l'intervenant précédent parlait de péages. Avec les documents dont je dispose, je n'ai aucune notion de ce qui est présenté.

Alain OHREL : Vous n'avez pas reçu le dossier ?

Chantal LEONCE : Non. J'aurais voulu sur cette présentation à l'écran avoir les péages envisagés. A priori, vous nous parlez de débat, mais il y a de grandes chances que l'autoroute soit déjà choisie, en tout cas à vous entendre.

Alain OHREL : Non, Madame, il s'agit de références faites en effet aux pages 72 et 74 de ce dossier, dont vous pourrez prendre un exemplaire tout à l'heure.

Chantal LEONCE : J'aimerais bien que Monsieur nous présente un peu les projets de péages.

Alain OHREL (1mn) : Vous avez raison de vous en préoccuper, ils figurent en effet dans le dossier. Et si vous ne l'avez pas, je vous comprends tout à fait, ce n'est pas commode, mais vous pourrez en récupérer un à l'entrée de la salle.

Ghislaine DANE, conseillère municipale à Chartres (2mn) : Je voulais répondre à M. PAUL-LOUBIERE, et c'est dommage qu'il soit parti, mais je n'ai pas pu prendre la parole avant.

M. PAUL-LOUBIERE accuse ceux qui sont contre l'autoroute de ne pas tenir compte de la sécurité. Eh bien, nous tenons compte de la sécurité. Il y a une différence entre M. PAUL-LOUBIERE et nous, pour nous la sécurité ne doit pas passer par un péage. Ce ne sont pas ceux qui ont de l'argent qui ont le droit à la sécurité, mais tout le monde.

Que veut dire le projet d'autoroute ? Ceux qui auront les moyens de payer le péage rouleront en sécurité, mais pas les autres. Nous sommes très attentifs à la sécurité et pour tout le monde.

Que la Commission de débat public nous dise qu'il n'y a pas d'argent dans les caisses de l'Etat, je veux bien l'entendre, il y a neutralité. Mais que M. PAUL-LOUBIERE, lui, le dise alors que c'est grâce à lui et à sa politique qu'on doit le trou de l'Etat, ce n'est pas inadmissible.

(dans la salle : ce n'est pas le débat).

Si c'est un projet politique.

Alain OHREL (1mn) : Ceci correspond aux derniers propos qui peuvent être articulés avant que la réunion ne s'achève, car il est plus de 21 heures, et que nous avons un engagement absolu quant à l'horaire.

Concernant l'intervention de M. Rémi PELLETIER, Berchères-Saint-Germain, il y sera répondu plus complètement, d'autant plus qu'elle le mérite par son étendue et son importance.

Olivier de SORAS (2mn) : Quelques points méritent une explication, et je vais le faire brièvement. Sur les dernières interventions, nous avons entendu parler de péage. Dans le dossier sont mentionnées des hypothèses de positionnement des échanges et pas de positionnement de péages. Aujourd'hui, le principe de mise en place de péages ou autres n'est pas dans le dossier, nous ne sommes pas à un stade suffisamment avancé pour le faire. Je voulais juste rétablir cet aspect pour ne pas qu'il y ait de mauvaises interprétations, et c'est important.

Vous avez dans le dossier, juste après les pages que vous citez la présentation du principe général du péage. Le péage est une délégation de service public, c'est une redevance à l'usage au service utilisé, c'est-à-dire qu'on paie en principe un péage au kilomètre parcouru. Il existe des systèmes dérogatoires et d'adaptation, cela fait partie des solutions tarifaires, nous en aurons peut-être dans une des réunions thématiques plus tard, je ne veux pas rallonger trop le débat ce soir. Il me paraissait important de rétablir cet aspect, important en termes de lecture.

Les points d'échanges font partie de la réflexion et sont aujourd'hui positionnés de façon de principe et présentés ainsi dans le dossier. Les points de tarification et de péage ne font pas partie du dossier, car à ce stade nous ne sommes pas capables de répondre à cette question.

Alain OHREL (2mn) : Merci Monsieur de SORAS. Je vous adresse mes félicitations, si vous le permettez pour l'intérêt de vos échanges et je vous indique que nous aurons une nouvelle rencontre à Dreux vendredi 16 octobre, avant de nous retrouver une nouvelle fois à Chartres le 22 octobre pour la première réunion thématique qui, elle, concernera les déplacements sur notre territoire « caractéristiques et évolutions ».

Avant de nous quitter, je fais un appel pressant en pensant à l'intérêt du débat à vos participations sous la forme de cahier d'acteur. Indépendamment de vos présences, les contributions écrites d'autres types que le cahier d'acteur proprement dit sont également les bienvenues. Tout cela se retrouvera sur Internet.

Je souhaite que la prochaine rencontre permette d'activer plus effectivement la procédure de la question écrite, dont je vous avais fait la proposition.

En tout cas, à très bientôt, et merci à tous et à toutes pour votre présence ici.