

## DEBAT PUBLIC SUR LE DEVENIR DE LA RN154

REUNION D'OUVERTURE A DREUX, LE 16 OCTOBRE 2009

### Commission particulière du 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.

### Maîtrise d'ouvrage

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

\*\*\*\*\*

### **Alain OHREL, Président de la Commission particulière du débat public**

(2 mn) : Puisque je suis le Président de la cette Commission particulière du débat public, qui est appelée à diriger l'ensemble des débats ; en cette qualité, je voudrais dire que, vous le savez tous et votre présence en porte témoignage, quelque chose d'important se passe avec l'ouverture de ce débat.

Nous avons eu une rencontre récemment à Chartres, une première réunion d'ouverture, et celle que nous avons ce soir à Dreux est aussi une réunion d'ouverture. Notre Commission a tenu à bien marquer qu'il y avait avec les deux villes de Chartres et de Dreux, les agglomérations majeures de ce département, qui méritaient d'avoir l'une et l'autre sa séance d'ouverture.

Je vais tout de suite céder la parole à celui dont la présence démontre qu'aux yeux de l'Etat ce débat a une grande importance, du fait qu'il concerne un sujet aussi essentiel pour la vie de l'arrondissement de Dreux, du département tout entier, de la région Centre, et même des régions périphériques.

Il s'agit, pour représenter l'Etat ce soir, du Sous-préfet de Dreux, M. Roger SILHOL, à qui je donne tout de suite la parole, vous priant d'excuser d'ailleurs le fait que le Préfet, quant à lui, avait été appelé loin du département ce soir.

**Roger SILHOL, Sous-préfet de Dreux** (3 mn) : Merci bien, Monsieur le Président de la Commission particulière du débat public. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je suis très heureux de voir démarrer à Dreux cette réunion ce soir. La Commission particulière du débat public est une autorité indépendante. Elle a déjà commencé à travailler et va animer durant quatre mois le débat public. Donc, les mots que je prononce ce soir sont les seuls que je verserai au débat, justement pour respecter l'indépendance totale de la Commission. J'ajoute, et vous en aurez tout à l'heure la démonstration, que les services de l'Etat se tiennent bien évidemment à la disposition du public que vous représentez et que vous êtes ce soir, et de la Commission particulière du débat public, pour vous accompagner dans cette réflexion.

Quelle est cette réflexion ? Elle porte sur le projet d'accélération de l'aménagement de la RN154, que nous connaissons tous et que vous avez appris à connaître bien avant moi, car je ne suis là que depuis deux ans. Ce projet a été relevé par la Commission nationale du débat public, comme un projet tout à fait important pour l'Eure-et-Loir, pour la région Centre, mais également pour des territoires qui sont au-delà, car à travers cet aménagement, on renforce le maillage de circulation sur les routes de grande capacité.

Le sujet, et ce sera le dernier point que j'évoquerai ce soir, comporte de nombreuses facettes, des facettes sur l'aménagement du territoire mais aussi sur la sécurité. En Eure-et-Loir, c'est un sujet qui cette année revêt en matière de sécurité routière une importance tout à fait étonnante et dramatique, compte tenu du nombre élevé de morts que nous constatons. C'est aussi un sujet qui comporte une dimension économique, puisque les routes sont une façon de permettre la circulation des richesses.

Je conclus que c'est sur ces thèmes, et tous ceux que vous voudrez voir aborder autour de ces thèmes, que va s'établir le débat public. Je souhaite qu'il soit riche. Je sais qu'il sera animé par toute la conviction que chacune et chacun d'entre vous, et dont certains m'ont déjà fait part, peuvent avoir de l'importance de ce projet, de ses composantes, de sa nécessité. Je souhaite par conséquent un plein succès à ce débat.

**Alain OHREL, Président de la Commission particulière du débat public** (19 mn) : Merci beaucoup, Monsieur le Sous-préfet de Dreux. Comme je vous le disais il y a un instant, la séance qui s'ouvre ici ce soir est justement une séance de lancement du débat public. Ce pourquoi, et par différence avec ce qu'il en sera lors des autres séances, le Président de la Commission particulière du débat public vous expliquera les modalités de ce débat, les règles auxquelles il doit obéir et les objectifs qu'il poursuit.

Le débat public, contrairement à ce que le mot ou l'alliance des mots empruntés au langage courant « débat public » pourrait suggérer, est non pas un échange de propos aimables sur un sujet donné, mais c'est véritablement une procédure. C'est-à-dire qu'il s'agit d'une forme juridique de la concertation offerte par l'État, à savoir au gré

d'une loi, en l'occurrence qui, au terme d'un long cheminement, est parvenue à la création d'une autorité administrative indépendante, pour désigner ainsi la Commission nationale du débat public. Cela signifie qu'il s'agit d'une autorité qui dispose du pouvoir de prendre des décisions, dont l'indépendance est garantie par la collégialité de sa composition. Elle regroupe des gens qui sont les uns désignés par les assemblées parlementaires, les autres par le Conseil d'État, la Cour des Comptes, la Cour de Cassation ; d'autres enfin, par des associations d'élus ou des associations agréées de l'environnement. Donc, la collégialité, et aussi le fait que prenant des décisions qui sont exécutoires, elle est de surcroît indépendante en ce que les membres de cette Commission s'engagent à ne jamais prendre parti sur le fond des dossiers qui leur sont soumis, ni avant, ni pendant, ni après les débats.

Les critères de la saisine font que cette procédure est dans certains cas obligatoire, ce qui est le cas d'un tel débat public. Dès lors qu'au-delà d'un certain montant, et aussi selon certaines caractéristiques techniques, il s'agit de travaux qui répondent à des critères déclenchant la saisine obligatoire de la CNDP, celle-ci peut décider l'ouverture d'un débat public.

Les critères de la décision, une fois qu'elle est saisie, sont ceux qui concernent l'intérêt national du sujet considéré et aussi son impact sensible dans le domaine de l'environnement.

Voilà ce qu'il en est de la définition, dans les grandes lignes, du débat public.

Il importe de voir, et c'est ce qui nous intéresse maintenant, ce que sont les modalités du débat. Lorsque la Commission nationale du débat public, dont je viens de parler, a décidé qu'un débat aurait lieu, elle désigne un président de Commission particulière du débat public, qui, lui, fait ensuite et rapidement la proposition de désignation des membres de ladite Commission, que je vais maintenant représenter :

- Mme Bénédicte AGUILA, Ancienne juge de proximité, avocate
- Mme Claude BREVAN, Inspectrice générale de la construction honoraire qui a exercé des responsabilités d'ailleurs de Directrice départementale de l'Equipement.
- M. Jean Yves AUDOUIN, Préfet honoraire et ancien Conseiller maître à la Cour des Comptes.
- Il manque ce soir, je vous prie de l'excuser, car il a eu un empêchement de dernière minute insurmontable quant à l'obligation de s'éloigner de Paris, M. Jacques PAVAUX, Inspecteur général de l'Equipement. Il a été Directeur général de l'Institut des transports aériens.

Voilà ce qu'il en est de la composition de la CPDP. Cette Commission doit assurer le respect de principes essentiels qui dirigeront ses travaux, à savoir garantir l'équivalence entre tous les participants au débat. Quels que soient leur fonction, leur titre, leur grade, leur mandat, ils sont tous droits à un temps de parole égal lors des interventions, et une formulation écrite égale dans la présentation de leurs éventuelles contributions ou cahiers d'acteurs.

Le second principe est celui de la transparence, ce qui veut dire qu'il revient à la Commission particulière du débat public de s'assurer que toutes les composantes de l'opinion ont accès effectivement à toutes les informations utiles à la connaissance et à la compréhension du projet considéré.

Un autre principe s'ajoute aux deux précédents, à savoir l'argumentation. La Commission particulière du débat public doit s'assurer que les points de vue exprimés le sont au gré d'une interrogation puissante, d'une conviction éventuellement, concernant le sujet ; et de façon argumentée, c'est-à-dire rendant compte ou d'une conviction dans la question posée, quant à sa pertinence et à sa justification, ou d'une conviction dans un point de vue exposé.

Tout ceci excluant les incivilités, les vociférations et le recours systématique à un nombre de décibels qui serait inutilement recherché comme élément de conviction.

Le quatrième principe, c'est évidemment concernant la Commission elle-même, l'indépendance dont elle doit faire preuve, et qui est la même que celle dont je faisais état tout à l'heure, s'agissant de la Commission nationale.

Aussi, la neutralité, c'est-à-dire qu'elle ne doit pas, elle non plus, prendre parti le moins du monde ; ni aucun de ses membres, ni avant, ni pendant, ni après le débat.

J'en viens maintenant, au regard des objectifs d'un tel débat public, à vous dire quels sont les moyens mis à votre disposition pour que ce débat soit effectif et, si possible, fécond.

Il s'agit d'abord de la formation, telle que la comporte une lettre régulière du débat, dont un premier numéro vous a été adressé. J'indique qu'elle a été adressée à quelque 70 000 exemplaires dans l'ensemble des boîtes aux lettres, accompagnant d'ailleurs l'envoi qui vous a été fait (et j'aurais dû commencer par là) qui est bien évidemment la source majeure de l'information, le dossier du débat, à savoir le dossier qui a été élaboré par le Maître d'ouvrage, que je vous présente maintenant.

Il est dirigé par M. Olivier de SORAS, Directeur régional de l'Équipement à Orléans, accompagné de ses deux collaborateurs, ce soir présents, et qui constituent l'équipe du projet, M. Serge GAILLARD et Mme Guglielmina OLIVEROS TORO. Ces trois personnes constituent l'équipe du Maître d'ouvrage et elles ont travaillé à l'élaboration du dossier qui vous a été adressé.

J'en reviens à votre information au travers de ce dossier. J'indique d'ailleurs que la Commission particulière du débat public s'est associée bien évidemment au Maître d'ouvrage pour faire en sorte que dans le dossier, il puisse le plus possible et le mieux possible y avoir réponse à vos attentes, vos curiosités au gré de rencontres très nombreuses que nous avons eues, justement pour savoir ce que vous espériez trouver dans ce dossier. Donc, c'est ce dossier que vous avez reçu, qui a été envoyé aux acteurs majeurs ; une synthèse de ce même dossier a été envoyée à 70 000 exemplaires.

Autre moyen d'information : la carte T, c'est-à-dire la possibilité que vous avez en la remplissant et en la postant gratuitement, d'obtenir des informations précises sur des aspects du dossier.

Il y a bien entendu comme élément d'information l'ouverture d'un site Internet, sur lequel figure le dossier du débat, la synthèse et d'autres documents tels que le journal du débat, dont j'ai parlé précédemment, quelques dépliants réalisés par la Commission, mais aussi, et ceci est très important, des études préalables à l'élaboration du dossier, dont dispose la DRE.

J'ajoute un élément d'information : le recours toujours possible à des cahiers d'acteurs, donc la possibilité pour toute personne physique ou morale, c'est-à-dire tout particulier où toute collectivité, commune, département, région, association (agrée ou non d'ailleurs), de recourir à l'élaboration d'un cahier d'acteurs, dont l'édition et la diffusion se fait auprès de la Commission . Par conséquent, il permet à chacun d'entre vous qui le souhaite de faire connaître à l'ensemble des autres acteurs du débat son point de vue.

Enfin, comme élément d'information, il y a les réunions publiques telles que celle que nous ouvrons ce soir. Je ne vais pas vous donner l'énoncé de ces réunions, ni le détail. Sachez qu'il y en a 14 (nous en sommes à la deuxième ce soir), qui ont été prévues dans le périmètre du débat, c'est-à-dire en fait tout le long de la RN154.

Ces réunions publiques sont les unes générales, et il en aura cinq de cette catégorie, c'est-à-dire les deux réunions de l'ouverture ; une réunion d'auditions publiques au cours de laquelle spontanément pourront s'exprimer, sans exposé préalable par le Maître d'ouvrage, tous ceux qui le voudront ; une réunion que l'on peut appeler de « bilan d'étape » qui permettra de faire le point tous ensemble, en quelque sorte, des acquis à ce moment-là de la discussion ; et enfin la réunion de clôture qui est une réunion de synthèse du débat.

Les neuf autres réunions sont, elles, des réunions thématiques qui auront pour objet de présenter des aspects distincts du débat, en se focalisant sur : la route nationale 154, élément ou levier du développement économique ; la route nationale 154 et les problèmes de sécurité ; la route nationale 154 et les impacts sur l'environnement et sur l'agriculture, et ainsi de suite. Voilà ce que seront les différents thèmes qui seront abordés au gré des rencontres.

Pour terminer, je vais maintenant indiquer le déroulement des réunions publiques, ce qui est utile pour la suite de la soirée ici même. Nous partagerons les deux heures et demie de nos rencontres successives entre cinq grands moments.

Une demi-heure consacrée à la présentation par le Maître d'ouvrage de son dossier, avec s'il le souhaite le concours éventuel d'un expert, qu'il aura lui-même choisi et qui pourra en appui, ou à sa place, présenter tel ou tel aspect de son dossier.

La seconde demi-heure sera consacrée à la parole donnée à la salle, qui pourra s'exprimer spontanément au gré de questions orales. Je vous dis à l'avance que l'on sera obligé d'en limiter le temps, au titre du principe d'équivalence que j'ai indiqué précédemment. Il faut que ce soit avec un temps unique donné à chaque question.

Éventuellement, selon le sujet, quelqu'un peut avoir un peu plus de temps pour développer ; cela peut être un auteur de cahier d'acteurs, cela peut être le président d'une association. Evidemment, le maire d'une commune ou le président du Conseil Général disposeront de la possibilité d'interpeller dans cette demi-heure.

Nous en viendrons une première fois aux réponses du Maître d'ouvrage. Ensuite, nous aurons une deuxième salve de questions, dont d'ailleurs certaines ce soir ont été rédigées, s'agissant des questions écrites. Habituellement, nous souhaitons que ces questions écrites nous soient données à l'avance pour pouvoir les présenter par thème au Maître d'ouvrage et qu'il réponde collectivement à plusieurs questions écrites, tout comme à plusieurs questions orales aussi.

Voilà ce qu'il en est des conditions du déroulement de ce débat.

Avant d'aborder le fond des choses je voudrais, puisque c'est l'objet de mon propos, vous présenter le débat public, vous demander s'il y a des questions dans l'assistance (jusqu'à 19 h 15) concernant spécifiquement l'organisation même du débat public, les modalités de son déroulement, car très légitimement vous pouvez faire valoir tel ou tel point de vue, souhaiter telle ou telle modification, qu'il s'agisse des horaires ou des lieux choisis, qu'il s'agisse des jours ou sujets retenus.

Vous avez toute possibilité de présenter vos observations ou questions à l'égard du débat lui-même avant de revenir au fond des choses avec l'exposé du Maître d'ouvrage de son projet.

Je vous écoute pour les premières questions. Je vous donne une indication pratique en demandant à tous les intervenants de bien vouloir donner leur nom et de ne parler qu'une fois qu'ils tiennent le micro, pour une bonne raison : nous faisons le verbatim ces rencontres, c'est-à-dire que nous enregistrons tous les mots prononcés, qui sont ensuite transcrits sur le site Internet. Vous pouvez donc retrouver l'intégralité des interventions effectuées au cours de ces rencontres.

**Didier BERTHUY, Président de l'Association « Jouons collectif ! A154 »** (1 mn) : Toujours la même remarque, la lettre des ministres donne un délai de la terminaison de la 2 x 2 voies en 2025 – 2030. Or, dans le dossier, vous parlez de dates qui sont beaucoup plus lointaines : 2050 – 2070. Je ne vais pas citer des dates plus fantaisistes, allant jusqu'au siècle prochain. Pourquoi cette différence entre les dates ? Je connais malheureusement la réponse.

**Alain OHREL** (30 s) : Vous connaissez la réponse puisque vous avez déjà posé la question, dont je me permets de dire qu'elle ne répond pas à l'appel que je viens de faire sur des questions concernant l'organisation du débat lui-même.

**Didier BERTHUY** : c'est le fondement du débat même qui est posé. On part d'une lettre des ministres.

**Alain OHREL** : Le débat n'est pas fait pour durer jusqu'en 2010.

**Olivier de SORAS Directeur régional de l'Équipement Région Centre** (1 mn) : Bonsoir à tous, je donnerai les mêmes éléments de réponse que lors de

l'interpellation que vous avez faite en début de semaine. Tout à l'heure, dans l'exposé j'expliquerai pourquoi on en arrive à ces simulations de dates en hypothèse de mise en service.

Je veux bien y répondre maintenant, mais je préfère dérouler la présentation pour que tout le monde suive les mêmes éléments, et peut-être revenir dans ce premier temps, ainsi que le suggérait le Président, sur les questions concernant l'organisation du débat proprement dit avant de passer au dossier.

**Alain OHREL** : Je réitère mon appel à des questions concernant le débat.

**François BARRET** (30 s) : Une question concernant l'organisation de ce débat public : si j'ai bien compris, on va recueillir l'avis des populations, comment sera prise la décision finale ? Par qui ? Sur quelle base seront prises ces décisions selon les interventions qui auront lieu pendant ce débat public ?

**Alain OHREL** (4 mn) : Je vous remercie beaucoup, Monsieur, de votre question qui est tout à fait judicieuse. En effet, elle me permet de compléter mon exposé sur l'utilité du débat public, et c'est bien de cela dont il s'agit dans votre question.

Je vous indique que selon la loi (puisque encore une fois nous sommes dans une procédure, dont tous les termes sont régis par la loi), dans les deux mois de la clôture du débat, en l'occurrence dans les deux mois qui suivront le 28 janvier, le Président de la Commission particulière du débat public que je suis devra élaborer, avec le concours bien sûr avec ses collègues de la Commission, un compte rendu de notre débat.

Le Président de la Commission nationale fera quant à lui, et sous le même délai, un bilan. La différence entre les deux étant que le compte rendu est d'ordre plus factuel sans doute que le bilan qui, lui, comporte plus d'éléments d'appréciation.

Dans les trois mois de la parution de ces deux documents, le Maître d'ouvrage doit prendre une décision de principe, celle-ci pouvant être de renoncer à son projet, ou de le poursuivre sans changement, ou de le poursuivre avec des modifications.

Vous posez implicitement la question de savoir quel rapport finalement il y a entre la décision que je viens d'évoquer, dont le Maître d'ouvrage n'est en aucune façon dessaisi à aucun moment... Mais, le débat public joue son rôle au sens où premièrement la décision du Maître d'ouvrage doit être motivée par référence aux éléments recueillis lors du débat. Ainsi, la gamme des décisions est assez ouverte,

Précisément, le débat public a pour effet essentiellement d'explorer (tous en commun) la totalité, si possible, des facettes du projet et peut faire apparaître des aspects qui n'étaient pas jusqu'alors apparus au Maître d'ouvrage ni à personne d'autre. C'est ainsi que se crée parfois une sorte d'intelligence collective du projet et de la situation. En tout état de cause, faute de cette situation quelque peu idéale, on en vient quand même à considérer au gré de cette exploration complète de toutes les facettes, qu'il y a avec le débat public en germe les éléments de la décision à venir.

C'est tellement vrai que je peux vous dire que sur 37 décisions prises par un Maître d'ouvrage au cours des deux dernières années, il n'y a eu que 12 cas où le projet décidé le moment venu par le Maître d'ouvrage était identiquement le même que celui dont avait été saisie la Commission, au gré de la lettre et du dossier de saisine. C'est vous dire ce qu'il en est du rôle possible, et je vous remercie encore une fois de votre question, de ce débat public et en quoi c'est une incitation très forte pour vous toutes et vous tous à y participer activement.

**Claude BREVAN, membre de la Commission particulière du débat public**  
(30 s) : Une remarque écrite de M. Martin concerne le débat. Les 70 000 exemplaires ont été distribués à certaines personnes, mais celles concernées n'ont rien reçu.

**Alain OHREL** : M. Martin peut-il nous expliquer ce qu'il veut dire ? J'ai dit qu'il y avait eu 70 000 synthèses et un peu plus de 2 000 dossiers.

**M. MARTIN** : Il y a un peu plus de trois semaines, voire un mois, les habitants de Dreux et Vernouillet ont reçu un exemplaire. Nous qui habitons à Garnay et qui sommes vraiment concernés par l'autoroute, nous n'avons jamais rien reçu. C'était pour information.

**Alain OHREL** : Vous avez bien fait. Nous allons nous renseigner, car cela met en cause les conditions de distribution.

**Claude BREVAN** : Il faut savoir que les personnes qui affichent sur leur boîte aux lettres un « stop pub » ou « pas de pub SVP » ne sont pas destinataires de ces courriers. Sur Garnay, il faudra regarder ce qui s'est passé. Personne ne l'a reçu ?

**Dans la salle** : Même chose sur Le-Boullay-Mivoye, Marville, Moutiers-Brûlé, les Corvées.

**Claude BREVAN** : Nous allons regarder tout cela, car ce n'est pas normal.

**Alain OHREL** (30 s) : Il y a d'ailleurs dans la salle un représentant responsable de la diffusion, qui vous entend et qui va mener son enquête. Vous avez bien fait de faire cette observation, et nous allons y remédier. Y a-t-il d'autres observations ?

**Bertrand AUTREMONT, Saint-Lubin** (1 mn) : Je suis un professionnel des débats, ce que j'entends dire est particulièrement un monologue pour l'instant.

J'entends parler de procédure, mais non pas très précisément du sujet. Je suis également un professionnel de la construction routière. On ne peut pas débattre s'il n'y a pas de schéma clair. Concernant Nonancourt, je vois le nord et le sud, mais pas de projet d'amélioration de l'existant. J'entends parler de sécurité, je ne sais pas quel est le nombre de morts. J'entends parler d'accélération...

**Alain OHREL** : Excusez-moi de vous interrompre Monsieur, vous êtes en train de parler de choses qui n'ont pas encore été abordées, auxquelles les 14 séances vont être consacrées. Nous n'avons pas encore commencé.



**Bertrand AUTREMONT** : Vous venez de dire qu'il fallait poser au départ les questions sur l'organisation du débat.

**Alain OHREL** : Oui

**Bertrand AUTREMONT** (1 mn) : Je termine, vous avez beaucoup parlé, Monsieur. Il serait important de définir ou de nous dire au départ quels sont les critères de décision. J'ai mesuré ce matin par exemple le temps pour passer à Saint-Rémy, il fallait 7 mn. S'agit-il de gagner 1 ou 10 mn ; quel volume ?

**Alain OHREL** (1 mn) : Le Maître d'ouvrage vous entend et je lui demande d'enregistrer cette remarque pour la suite. Je peux vous dire que plusieurs séances sont consacrées aux problèmes de sécurité et très précisément, de plus, dans la région de Dreux et de Saint-Rémy-sur-Avre. Donc, il en sera abondamment question. Vous n'avez pas à redouter qu'on l'oublie.

Y a-t-il d'autres questions concernant le débat et son organisation ?

Pour ceux qui se plaignent, à juste titre, de ne pas avoir reçu les documents à leur domicile, je vous indique que vous en trouverez à l'entrée de la salle, tout comme les questionnaires que certains d'entre vous ont remplis. Nous allons classer les questions écrites pendant l'exposé introductif du Maître d'ouvrage sur le projet.

**Olivier de SORAS** (3 mn) : Je vous propose ce soir, avant de rentrer dans le vif du sujet, c'est-à-dire une présentation du dossier du Maître d'ouvrage tel qu'il est aujourd'hui soumis au débat, de commencer par la projection d'un film de quelques minutes. Je veux juste préciser le cadre dans lequel il a été fait. Nous avons mandaté une équipe de journalistes extérieurs, en leur posant une question simple, nous voulions avoir une appréciation d'un certain nombre d'expressions spontanées des usagers, des riverains de la RN154.

Je vous propose que nous regardions ensemble ce petit film. Ce sont des expressions spontanées. La commande qui avait été donnée consistait à avoir un produit court, donc forcément limité dans le temps, mais restituer l'ensemble des prises de position, des opinions qui sont recueillies et présentées ainsi.

Ensuite, je procéderai à la présentation du dossier.

*(Projection d'un film de 5 mn)*

C'étaient les éléments que nous souhaitons vous présenter en préalable. Je rappelle le contexte : commande libre à une équipe de journalistes qui se sont promenés le long de la RN154 et qui ont essayé d'en retracer la perception qu'ils en avaient, en découvrant un axe qu'ils ne connaissaient pas au départ.

Je vous propose maintenant de rentrer dans la présentation du dossier.

*(Commentaires hors micro dans la salle)*

Encore une fois, nous n'avons fait aucun filtre, c'est de l'expression, entre autres de la perception qu'ont pu avoir les journalistes venus réaliser cette enquête. Ils l'ont fait le long de l'itinéraire actuel, ce qui répond à une partie des questions...

*(Commentaires hors micro dans la salle)*

**Un Intervenant :** Je trouve inadmissible que dans le film, et c'est aussi dans le dossier, on baptise la route départementale 828 (rocade) nationale 154. Il y a une confusion volontaire qui me paraît extrêmement grave.

**Olivier de SORAS :** Je ne pense pas dans le dossier... Je vous propose néanmoins de reprendre le fil de la présentation du dossier. Pardon, il y a une question ?

**Une Intervenante** (30 s) : Non, ce n'est pas une question. Je trouve que finalement le documentaire est assez bon, car on voit le pour et le contre, et maintenant il faut débattre et se prononcer « pour » ou « contre ».

**Alain OHREL :** Je suis sûr que tout le monde est prêt à suivre cette invitation, après avoir entendu M. de SORAS, à qui je rends la parole.

**Olivier de SORAS** (40 mn) : Je reprends la présentation de la RN154, que je vous propose de faire bien sûr de façon synthétique ; le dossier est beaucoup plus important. Si je voulais présenter l'ensemble du dossier, nous y passerions plus que le temps de la réunion, et ce n'est pas l'objet, il faut laisser du temps au débat.

La présentation sera forcément synthétique, raccourcie à certains aspects. Des réunions thématiques, comme l'a précisé le Président tout à l'heure, permettront d'approfondir plus spécifiquement tel ou tel thème, au cours des 14 réunions que nous aurons.

Je vous propose, ce soir, de vous présenter le dossier en trois temps : un rappel de ce qu'est la RN154, la décrire en termes de fiche d'identité, la situer aussi dans son contexte. Je parlerai bien évidemment du Grenelle de l'Environnement. Ensuite, un examen de ce que peuvent être les façons dont un aménagement de cette RN154 peut être envisagé, et bien sûr les questions qui en découlent.

#### Fiche d'identité de la RN154.

Je vais le faire très rapidement car vous connaissez l'axe : Rouen –Orléans. La RN154 relie Rouen et Orléans, deux régions sont concernées, une partie en Eure qui est aménagée jusqu'à l'arrivée en Eure-et-Loir, et une partie en Eure-et-Loir qui est partiellement aménagée, ce que nous verrons dans le détail un peu plus loin.

On peut noter que ce trajet relie entre elles trois autoroutes partant de Paris : l'A13 (Paris-Rouen), l'A11 (Paris-Chartres) et l'A10 (Paris-Orléans).

Depuis 1994, un parti d'aménagement a été déterminé pour cette voie, à terme, à 2 x 2 voies avec des échangeurs dénivelés ; ce que l'on appelle une route expresse, qui n'est pas très loin d'une autoroute. Nous pourrions en parler plus tard.

Je préciserai qu'à ce stade, jusqu'à la fin de l'année 2000, le principe de l'aménagement était déterminé et financé au travers des contrats de Plan entre l'Etat, la Région et les collectivités locales. Ce système de financement a changé depuis, mais pour autant 120 millions d'euros ont été consacrés du côté de l'Eure à l'aménagement, réalisé avec une part de l'Etat de 34 %, et la part de l'Etat en Eure-et-Loir a été sur la même période de 38 % (un peu plus élevée) sur une soixantaine de millions d'investissement, auxquels il faut rajouter les travaux encore en cours aujourd'hui, qui représentent eux aussi une soixantaine de millions d'investissement. Nous sommes sur quelque chose d'assez équivalent en réalité.

Qu'est-ce qui a été aménagé et que reste-t-il à aménager ? Regardons ce qui a été fait entre 1994 et 1998. Nous étions sur le système des contrats de Plan avec un aménagement progressif : une succession d'opérations de 5 à 10 km qui ont été réalisées et mises en service. Donc, toute la partie nord n'est pas aménagée aujourd'hui, il est question de Saint-Rémy – Nonancourt – Dreux.

L'aménagement a été réalisé à peu près en continuité avec la dernière opération mise en service fin 2008 au Boullay-Mivoye, entre Dreux et Chartres.

Deux opérations sont aujourd'hui en cours sur la partie sud : Prunay-le-Gillon avec une mise en service escomptée à l'horizon 2012 et la déviation d'Ymonville avec une mise en service escomptée en 2010. Cela représentera une douzaine de kilomètres complémentaires, et la soixantaine de millions que j'évoquais, conduisant à l'horizon 2012 à environ un tiers du linéaire de la RN154 qui sera aménagée dans la traversée de l'Eure-et-Loir.

Pourquoi réalise-t-on l'ensemble de ces aménagements ? Il faut repositionner la RN154 peut-être dans un périmètre un peu plus large. C'est certes un axe important, seul axe nord-sud de la traversée de l'Eure-et-Loir, mais c'est aussi un axe qui participe à un ensemble de réseaux à une échelle plus large que celle de la région Centre ou de l'inter-région, et notamment avec la Haute-Normandie. Cela permet la desserte notamment des ports de Rouen, du Havre.

Cela permet également d'imaginer un axe structurant au sein de la région Centre, qui puisse être d'une certaine mesure, en termes d'aménagement du territoire, le pendant de ce qui est l'axe ligérien, le Val de Loire souvent cité comme étant le moteur de développement de la région. Il faut aussi regarder l'ensemble des déplacements qu'ils représentent.

La RN 154 supporte, comme toutes les routes d'ailleurs et toutes les routes importantes, beaucoup de déplacements de types différents, à la fois les voyageurs, les marchandises, l'activité économique et c'est souvent aussi un facteur de développement local. On peut noter l'agriculture, la Comestic Valley, le pôle Pharma, les carrières, toutes ces activités aujourd'hui se retrouvent sur la RN 154.

On peut noter également que c'est le seul axe nord-sud en termes de différents modes de transport ; nous y reviendrons un peu plus loin.

Regardons au travers de cet usage, du rôle majeur que représente la RN 154, l'usage que l'on en fait. On peut le regarder au travers des trafics qui peuvent être comptabilisés sur cet axe.

Comme vous le voyez à l'écran, l'ensemble des trafics mesurés sur l'axe varie entre 9 000 véhicules par jour sur les parties de la route nationale les moins circulées. C'est quand même un taux de trafic important, surtout sur des sections non aménagées qui seraient encore à 2 voies, jusqu'à des trafics qui dépassent ou atteignent les 37 000 véhicules/jour, ce qui représente des trafics très importants, essentiellement à proximité des parties les plus agglomérées sur le contournement de Chartres, le contournement de Dreux pour une partie, et entre Nonancourt et Saint-Rémy – Dreux.

J'ajoute que ces trafics comportent une part de poids lourds importante, car elle est comprise entre 12 et 25 %.

Ces trafics très importants ne sont évidemment pas sans conséquences, nous en avons vu quelques expressions dans le film. Je suppose que vous en connaissez, pour certains aussi la situation des impacts sur la qualité de vie sont évidents, notamment sur les zones dans lesquelles la RN 154 aujourd'hui passe au cœur des zones agglomérées ou à une proximité assez proche.

Les gênes sont à la fois liées aux éléments directement ressentis : le bruit, la pollution, mais aussi aux éléments portant beaucoup plus sur l'aménagement du territoire que peut représenter une infrastructure en termes de coupures, c'est-à-dire que des quartiers peuvent se retrouver d'une certaine façon isolés d'autres par le passage d'une infrastructure et cela peut peser en contraintes sur des choix d'aménagement au niveau local.

C'est aussi un projet qui pose des questions sur le plan environnemental, avec une sensibilité particulière. On peut noter à une échelle très large sur le territoire dans lequel peut s'inscrire le projet qu'il y a trois types particuliers, trois fortes sensibilités. Ce n'est pas exclusif bien sûr, c'est encore une fois un raccourci, mais ces trois points sont quand même importants :

L'eau, que ce soit pour la partie nappe de craie, nappes de Beauce, mais aussi tous les réseaux hydrographiques et les différentes vallées qui composent le territoire, l'ensemble des milieux naturels. Un certain nombre de zones sont classées Natura 2000 ou d'autres types de zones, mais qui sont importantes.

Une richesse importante aussi en termes de paysages. Les vues lointaines sur certains sites inscrits également ; le patrimoine est important. Je dirai à cet égard qu'au cours des travaux en cours la part importante des travaux d'archéologie préventive que nous avons à conduire montre la richesse du patrimoine sur le plan historique.

Tout cela nous conduit à penser, en conclusion de cette présentation rapide de ce qu'est la RN 154, que c'est un axe important, stratégique, mais qui est inachevé : c'est le constat.

Son inachèvement pose des questions en termes d'effet de levier sur la dynamique du territoire et son développement. C'est un aménagement à envisager qui doit bien sûr prendre en compte un certain nombre d'exigences, entre autres les exigences du territoire. On ne fait pas une infrastructure sur un territoire, mais une infrastructure qui répond aux enjeux, aux contraintes et aux besoins d'un territoire.

Puis, un élément plus nouveau en termes de contexte, c'est le Grenelle de l'Environnement, sur lequel je vais m'attarder quelques instants.

Le Grenelle de l'Environnement a posé un certain nombre de questions et apporte un certain nombre d'orientations sur de nombreux sujets. Je vais bien sûr aujourd'hui plutôt m'attarder sur l'aspect relations Grenelle de l'Environnement – politique des transports. Je crois que nous avons à nous inscrire aujourd'hui dans une politique repensée des transports.

Les objectifs du Grenelle en termes de transport sont ceux que vous avez ici projetés à l'écran :

- ✓ Répondre aux besoins de mobilité, c'est l'objectif principal ;
- ✓ Tout en contribuant à lutter contre le changement climatique ;
- ✓ Réduire la dépendance aux hydrocarbures ;
- ✓ Préserver la biodiversité dans un environnement respectueux de la santé.

Ce sont les grandes orientations qu'il faut avoir à l'esprit et qu'il faut aussi pouvoir décliner de façon plus précise pour en déduire ce que peut être demain une nouvelle politique des transports.

Je m'arrêterai juste sur quelques points des articles de la loi Grenelle, qui précisent ce que sera demain, et elle est encore pour partie en construction, une politique des transports rénovés. Bien sûr, s'arrêter ou s'attacher à la question de la réduction des gaz à effet de serre, c'est-à-dire la contribution à l'aspect changement climatique ; regarder les points de saturation du réseau ; regarder également en tant que système quelle cohérence, quelle sécurité et quelle efficacité présente le système aujourd'hui et comment on peut améliorer ces critères du système de transport qui existe.

Lors du Grenelle, avait aussi été évoquée la question d'un moratoire ou non, sur les investissements routiers notamment. La réponse du Grenelle a soulevé trois points à regarder. Le principe étant d'avoir des aménagements qui améliorent le système de transport, qui autant que faire se peut ne s'inscrivent pas dans une logique de création nette, mais qui prennent en compte par contre la congestion, la sécurité des circulations et l'intérêt local. Le développement doit s'envisager autant que possible sur une logique intermodale, multimodale, c'est-à-dire pas spécifiquement routière, ni d'un type de transport ou d'un autre, mais en ayant une approche ferroviaire, voie maritime et navigable, et autres, en complémentarité.

On peut se poser la question à ce stade de cette multimodalité pour ce qui concerne la RN 154. Je vous propose de regarder sur cette carte les trafics frets (c'est une source

de Réseau Ferré de France en 2007), tels qu'ils sont aujourd'hui sur les itinéraires principaux qu'exploite donc RFF. On constate avant tout une organisation en étoile autour de Paris. Aujourd'hui, on ne sait pas faire autrement une liaison Tours – Blois, Orléans – Rouen, qu'en passant dans l'engorgement du nœud parisien. C'est peut-être là que la RN 154 peut aussi s'inscrire dans une logique inter et multimodale, en permettant une liaison entre les ports maritimes et des itinéraires à fret à grand gabarit. On parle notamment du projet de l'autoroute ferroviaire Atlantique, dont une plate-forme entre le sud de l'Île-de-France et le nord de la région Centre pourrait tout à fait fonctionner avec des liaisons vers Rouen. Cela donne une dimension intéressante au projet.

Revenons à la RN 154 pour en synthétiser quels peuvent être, tels qu'ils sont présentés dans le dossier support du Maître d'ouvrage, les principaux enjeux auxquels le projet doit répondre aujourd'hui.

Encore une fois de façon synthétique, on a identifié six enjeux principaux :

**Améliorer les complémentarités entre les modes pour le transport des marchandises.**

**Soutenir l'économie et l'emploi**, pour lequel je dirais aussi que le développement s'inscrit dans une logique de fiabilité des temps de parcours.

J'ai oublié de dire dans la présentation, concernant la fiche d'identité de la RN154, que le trajet complet aujourd'hui de la traversée de l'Eure-et-Loir pose en fait des questions.

La première porte sur le temps de parcours, en moyenne autour d'une heure et demie ; ce qui fait une vitesse moyenne, pour les 90 km, autour de 60 km/h.

La deuxième est la régularité de ce temps de parcours. Si l'on prend une situation à des horaires où l'itinéraire est plus ou moins encombré, la variation du temps sur le temps de parcours initial est importante. Faire une heure et demie de trajet, quand on sait que c'est à plus ou moins de deux minutes, on peut tout à fait s'en adapter dans une certaine mesure. Lorsque la variation est beaucoup plus importante et peut atteindre près d'une demi-heure, les questions se posent peut-être différemment en termes d'attractivité des territoires d'implantation économique, par exemple.

**Renforcer la cohésion de la région Centre**, je l'ai évoqué tout à l'heure, notamment en disant que dans l'hypothèse où la RN 154 serait aménagée, elle pourrait permettre d'apporter une option d'aménagement du territoire, différente de celle qui existe aujourd'hui sur l'ensemble de la région ; un pendant, et une complémentarité avec l'axe ligérien le long de la Loire aujourd'hui.

**Améliorer la sécurité et le cadre de vie**, notamment pour les bourgs traversés, pour la sécurité, avec la question qui a été soulevée tout à l'heure : la RN154 aujourd'hui présente en moyenne deux fois plus d'accidents que la moyenne du réseau routier national français. C'est, hélas, une donnée qui est importante à prendre en compte.

**Intégrer les enjeux environnementaux le plus tôt possible.** Comme je le disais, on ne calcule pas une infrastructure décidée d'avance sur un territoire, on commence par partir du territoire pour réfléchir à quelle infrastructure peut répondre au mieux aux besoins du territoire.

A ce stade, il nous faut regarder ce qui reste à aménager dans l'hypothèse d'un achèvement de l'axe, en ayant en perspective que son aménagement complet serait celui qui donnerait à notre sens le levier maximal le plus intéressant pour l'aménagement du territoire et son développement.

Sur la base d'une option de référence, nous la présentons comme telle dans le dossier du débat public, qui n'est pas exclusive d'autres hypothèses, non pas de tracés car nous n'en sommes pas à ce stade aujourd'hui, mais de principes d'aménagement.

Sur la base de celle que vous avez ici (trame violette), je vais vous donner les principaux chiffres des aménagements qui restent à réaliser.

- En partant du Nord, pour Nonancourt – Saint-Rémy-sur-Avre, il nous reste un investissement de l'ordre de 180 millions d'euros à prévoir. Encore une fois, ce sont des estimations globales de la partie qui est à réaliser.
- Pour le contournement de Dreux, l'estimation se trouve autour de 130 millions d'euros.
- Pour la mise aux normes entre Dreux et Chartres, qui est une hypothèse (présentée comme telle du reste dans le dossier) de mise en concession autoroutière, il y a un petit rattrapage de mises aux normes évaluées autour de 25 millions d'euros.
- Le contournement de Chartres est évalué à 215 millions d'euros.
- Pour la partie la plus au sud, entre Chartres et Allaines, déduction faite des opérations qui sont programmées, financées et en cours aujourd'hui, d'Ymonville et de Prunay-le-Gillon, ce qui resterait à faire au-delà représente 104 millions d'euros.

Le total de l'ensemble représente 654 millions, mais retenons la fourchette entre 650 et 700 millions, qu'il reste à réaliser pour aboutir à un aménagement complet de la RN 154. On le voit, ce sont des montants qui sont pour le moins élevés. Cela pose des questions, la première étant : quel financement ? La deuxième étant : dans quel calendrier peut-on réunir ce même financement ?

Il y a d'autres limites et j'y viendrai après.

Pour répondre, la solution habituelle, celle que l'on connaît, c'est le financement sur le budget public, sur les fonds publics, le financement budgétaire. Pour un coût de construction estimé entre 650 et 700 millions d'euros, en n'oubliant pas - et c'est un élément important que l'on a souvent tendance à oublier - qu'une fois que l'on a construit il faut que l'ouvrage fonctionne, qu'il soit entretenu, maintenu, exploité.

Aujourd'hui, l'itinéraire de la RN 154 représente une charge annuelle assurée par l'État d'environ 6, 5 millions d'euros par an.

En termes d'investissement, on estime, et c'est d'ailleurs dans une continuité de ce qui a pu être réalisé au travers des Contrats de Plans qui ont précédé et des perspectives que l'on a sur les programmations des années à venir, que l'on est capable de mobiliser entre 50 et 55 millions d'euros par période de cinq ans. Lorsqu'on fait le ratio entre les 50 et 55 millions d'euros par période de cinq ans, et les 650 à 700 millions d'euros nécessaires pour l'investissement qu'il reste à réaliser, on est sur une perspective de mise en service au-delà de l'année 2070.

La particularité du financement budgétaire est que son financement a pour source les impôts, donc nous tous, et avec une certaine certitude aussi pour la part de l'État, les impôts de l'ensemble de la collectivité française.

Il nous semble, quand on en vient à une mise en service à horizon de 2070 sur ces critères objectifs présentés, que cela pose un certain nombre de questions ; c'est-à-dire que ce système a un certain nombre de limites, notamment j'en retiendrai trois présentées ici :

- L'aménagement sera progressif, c'est-à-dire globalement les 50 à 55 millions représentent une opération de 5 à 10 km qui seraient réalisés par période de cinq ans, des tronçons successifs. Pendant que l'on réalise une section, les autres ne seront toujours pas aménagées. Donc, on a un axe qui présente une certaine hétérogénéité.
- La deuxième n'est pas négligeable à mon sens ; nous l'avons vu tout à l'heure, les coûts que je vous ai annoncés sont supérieurs pour certaines sections aux 50 à 55 millions que l'on imagine pouvoir mobiliser par période de cinq ans. Cela pose évidemment la question de : comment les financer ?
- Il paraît peu envisageable de réaliser un petit bout de quelques kilomètres sur une opération, et de le regarder pendant cinq ans, en espérant qu'il n'y ait pas trop d'herbe qui pousse dessus, et revenir cinq ans après pour compléter ; et au bout de 10 ans peut-être avoir un morceau qui puisse être fonctionnel.

*(Commentaire de la salle hors micro)*

Je finirai la présentation et nous reviendrons aux questions après, si vous le voulez.

**Alain OHREL** : Si vous le voulez bien, on vous demande d'écouter.

**Un intervenant** (30 s) : C'est un débat. Faites votre présentation, mais on ne peut pas laisser passer des choses comme cela. Vous êtes là pour dire qu'il n'y a pas d'argent : dites-le clairement, ne nous prenez pas pour des idiots.

**Alain OHREL** : Vous pourrez tout à fait vous exprimer dès que M. de SORAS aura terminé.



**Olivier de SORAS** (6 mn) : J'ajouterai que si l'on veut doubler, c'est-à-dire que l'on imaginerait pouvoir mobiliser 100 millions d'euros par période de cinq ans, cela fait quand même une mise en service, compte tenu des 650 à 700 millions d'euros toujours à mobiliser, à horizon de 2040. Ce sont des éléments qu'il faut avoir en tête. Effectivement, aujourd'hui nous n'avons pas une disponibilité de financement permettant de tout financer. Il y avait des besoins un peu partout en France, en Eure-et-Loir, en région Centre, et dans d'autres régions ; les arbitrages ne sont pas simples. Il faut en avoir conscience et c'est une donnée d'entrée du sujet, ce que nous pourrions reprendre dans le débat après. Je vais achever ma présentation si vous le voulez bien.

Les limites que présente cette solution, qui a été celle de l'aménagement de la RN 154 aujourd'hui sur crédits budgétaires, ne conduisent pas à conclure que ne sommes pas dans une logique de délais acceptables et que les enjeux que j'ai présentés tout à l'heure ne sont pas tout à fait pris en compte de façon satisfaisante. L'effet encore une fois maximal de levier que l'aménagement de la RN 154 va apporter, c'est quand l'axe entier est réalisé, mais pas lorsqu'il en manque des petits morceaux. C'est ce qui nous a conduits, et cela rejoint l'intervention qui vient d'être soulevée là, à nous demander si la disponibilité de crédits publics ne permet pas de réagir ou d'avoir la possibilité d'imaginer un aménagement de l'axe dans des délais acceptables.

Y a-t-il d'autres moyens, une solution alternative permettant d'imaginer un aménagement de la RN154 dans un délai plus court ? C'est la question que nous sommes posés et à laquelle une réponse existe, que je vais vous présenter maintenant : celle de la concession, objet du dossier que l'Etat Maître d'ouvrage porte au débat public. Faut-il achever l'aménagement, accélérer la mise en concession ? Comment fonctionne une concession ? Quelques éléments d'appréciation sur le sujet.

Le principe de la concession, c'est le résultat d'un appel d'offres. Je précise car ces choses ont évolué, notamment avec les directives européennes, que ce n'était pas tout à fait le cas des premiers systèmes de concessions, mais qu'aujourd'hui la concession répond au principe de l'appel d'offres. Les appels d'offres conduisent à retenir un prestataire (le concessionnaire) sur trois critères principaux : le délai de réalisation, la tarification qu'il envisage et les besoins de ce que l'on appelle éventuellement une subvention d'équilibre, en ce sens que la concession doit être équilibrée. On ne peut pas demander à un concessionnaire de s'engager sur un système qui n'est pas équilibré financièrement. Dans certains cas, une subvention d'équilibre peut être nécessaire.

Les modélisations que nous avons fait réaliser nous conduisent à envisager une subvention d'équilibre estimée entre 50 et 100 millions d'euros pour le prochain aménagement de la RN 154. Dans cette hypothèse, ce serait un besoin de financement public qui présente tout de même l'avantage d'être un peu plus près de ce que je vous disais comme possibilité de mobilisation de financement de crédits publics sur des périodes de 5 ans ou 10 ans.

Le concessionnaire, quant à lui, préfinance l'ensemble des travaux à réaliser. Il les réalise et il exploite pendant toute la durée de la concession (50 ou 60 ans, le minimum d'une concession est de 20 ans). On estime pour les projets routiers que le seuil de rentabilité se trouve entre 50 et 60 ans.

Donc, il y a une double source de financement : le péage d'un côté, et une éventuelle subvention d'équilibre, qui est de l'ordre de 50 à 100 millions d'euros.

Cette hypothèse présente deux avantages majeurs. Le premier est que l'ensemble de l'axe est réalisé en une seule fois, ce qui permet d'imaginer un délai d'une prochaine opération que nous pourrions faire dans le système classique que je vous ai présenté tout à l'heure, dans le même délai ou presque (un petit peu plus tout de même). Le linéaire étant un peu plus long, on peut réaliser l'ensemble de l'axe, c'est-à-dire imaginer une mise en service globale, à un horizon de 2018.

Je m'arrêterai là pour la présentation, pour laisser le temps aux débats. Encore une fois, cette présentation a forcément été synthétique, les questions telles que nous les présentons, le dossier de débat et les questions qui pour nous en ressortent, sont de trois ordres et elles s'emboîtent successivement.

Premièrement : faut-il achever l'aménagement de la RN 154 ? Je crois qu'il ne faut pas éluder cette question, mais se la poser. La RN 154 aujourd'hui correspond-elle à l'usage que l'on en veut ou que l'on en voudrait demain ? Oui ou non, c'est la première question qu'il faut se poser.

Vous me direz que j'ai un parti pris et je suis aussi là pour présenter une solution qui est celle que le Maître d'ouvrage, l'État, propose. Si cet aménagement est nécessaire, utile pour le territoire, faut-il accélérer ? Peut-on rester sur un rythme d'aménagement tel que celui que je vous ai écrit ou au contraire serait-il opportun d'imaginer que m'on puisse le faire dans un délai plus court, avec un bénéfice et un retour beaucoup plus rapide pour le territoire ?

Dans cette dernière hypothèse, bien sûr quels sont les financements mobilisables ? Dans quel délai ? Et dans quel délai l'ensemble peut-il être envisagé ?

Je vous remercie de votre attention. Comme le disait Monsieur le Sous-préfet en introduction, nous n'entrons pas dans le débat dans une posture figée, mais dans une posture d'écoute. Le départ se trouve en amont par rapport aux décisions, il n'y a pas aujourd'hui de tracés arrêtés, ni d'hypothèses de montages financiers arrêtés. Nous sommes en amont. Tel que nous avons fait l'analyse du dossier à ce stade, un certain nombre de questions se posent, elles sont soumises au débat, vous en avez les trois principales ici.

Je vous remercie.

**Alain OHREL** (2 mn) : Merci M. de SORAS. Le temps vient maintenant, que je vous avais annoncé, des questions où tous ceux qui désiraient s'exprimer tout à l'heure vont pouvoir le faire, comme promis.

Je vous indique que nous avons reçu une trentaine de questions écrites, que Mme BREVAN a regroupées par thème. Donc, si vous voulez bien nous en ferons la présentation par thème pour gagner du temps, et M. de SORAS ou ses collaborateurs y répondront.

Avant cela, nous avons reçu deux demandes d'intervention émanant de représentantes de la même association l'AVERN, Mme FRAUDIN et Mme Véronique LEDIEU. Je pense qu'elles peuvent se mettre d'accord entre elles pour intervenir, et je donne la parole à Mme FRAUDIN.

Je suis obligé de vous dire qu'on va limiter le temps de parole, là il s'agit d'une intervention et non pas d'une question, nous vous accordons trois minutes.

**Germaine FRAUDIN, Association l'AVERN** (3 mn) : Mesdames et Messieurs, d'abord je vous prie d'excuser certains termes forts que je vais utiliser.

Ce projet livré en 2018 est archaïque. En effet, c'est un très vieux projet, un projet qui date. Même si l'on tente de nous faire avaler la promesse d'une autoroute écologique comme l'A19, cette appellation relève de l'oxymore, c'est-à-dire que c'est une figure de style par accollement de deux termes antinomiques paradoxaux et non une réalité recevable à nos yeux. C'est aussi, donc, un projet « climaticide », et pour nous grenello-incompatible. Le changement climatique n'est plus remis en question, car s'il est vrai que le changement de l'axe de la planète n'est pas dû aux êtres humains, mais à des cycles, l'épuisement de nos ressources et la production des gaz à effet de serre sont de notre fait.

En 60 ans, l'équilibre de la planète a été sérieusement compromis. Si nous continuons à produire du CO<sub>2</sub> et des gaz à effet de serre au rythme actuel, la catastrophe arrivera encore plus vite. Est-ce pour cela que l'on nous propose une accélération ? On sait que la fabrication de nos véhicules, l'utilisation débridée de ces véhicules introduit une énorme part et les voitures promises à l'électricité nucléaire ne feront qu'aggraver l'état de notre Terre. Vos enfants vous accuseront, vos petits-enfants vous maudiront. Où est le bilan carbone d'un tel projet, demandé par la CPDP, si je ne m'abuse, et par notre collectif de cinq associations, pour une alternative qui n'est pas, je n'excuse de vous contredire, une alternative au projet autoroutier de la RN 154 ? C'est nous qui produisons l'alternative au projet autoroutier.

Il est indéniable qu'une voie autoroutière amènera plus de véhicules. L'achèvement de la 2 x 2 voies entre Chartres et Dreux et l'aménagement des voies existantes, le grand échangeur promis à l'entrée de Dreux à l'est de Dreux, auquel l'État s'était engagé par le dernier Contrat de Plans (je parle pour le Drouais, et c'est ce qui m'intéresse pour l'instant) améliorerait les conditions de circulation et terminerait la sécurisation, ce qui est souhaité par tous.

Le projet, tel qu'exposé, nous parle hier et d'aujourd'hui, et non pas de demain. Tout va changer, qu'on le veuille ou non. C'est peut-être moi, une personne la plus âgée de l'assemblée, qui dis qu'il est temps de se laver l'esprit des modes de pensée passés, dépassés, qui nous ont précipités vers des catastrophes annoncées et reconnues maintenant, en prenant des mesures pour changer le comportement vis-à-vis de la mobilité, du travail et de la consommation.

Est-il logique et cohérent d'habiter à 30 km ou bien plus de son lieu de travail, de passer 2, 4 ou 5 heures, seul dans son véhicule personnel ?

Est-il cohérent d'acheter des fraises en hiver ? La terre ne nous appartient pas, nous n'avons pas le droit de penser en 2009 comme nous le faisons par ignorance, et là nous pouvons le concéder, dans les années 70 ou 80. Développons le ferroviaire. Si les grands travaux ferroviaires, qui semblent oubliés dans le projet, annoncés en Basse-Normandie : opération en rail 2020, se font, la RN 12 sera beaucoup moins chargée. En fait, au nord le problème n'est pas tant celui de la RN 154 que celui de la RN 12.

Alors à bientôt dans nos cahiers d'acteurs que vous pourrez demander à la CPDP pour un réel débat citoyen. Merci.

**Alain OHREL** (1 mn) : Vous avez parfaitement rempli le créneau horaire qui vous était ouvert, ce dont je vous félicite. Quant aux contenus de vos propos, c'est une autre chose qui relève de la réponse que vous fera tout à l'heure M. de SORAS, car nous aurons plusieurs questions sur l'environnement.

Je demande quand même à propos de cette intervention qui émanait de la même association, c'est-à-dire Mme LEDIEU pour le compte de l'AVERN, si elle renonce à son intervention, car je ne veux pas qu'il y ait de frustration trop largement ressentie dans l'assistance.

J'en viens maintenant à des questions que Mme BREVAN a regroupées par sujet.

**Claude BREVAN** (1 mn) : J'ai regroupé de manière un peu artificielle, forcément, les questions en six thèmes :

- l'opportunité du projet, des déclarations sur l'urgence d'une déviation de Saint-Rémy-sur-Avre ;
- des questions de nuisance et de sécurité liées à ce territoire ;
- la question des choix et de l'impact du passage de l'infrastructure future et des échangeurs ;
- la question de l'environnement et des nuisances locales (plus générale que celles que vous avez présentées, Madame) ;
- la question de la mise en concession de l'autoroute ou d'une autoroute non payante, ou d'une route à 2 x 2 voies ;
- quelques questions sur les itinéraires de substitution (itinéraire emprunté en cas d'autoroute à péage), essentiellement portant sur des questions de sécurité dans la traversée du village.

Voilà l'essentiel des questions posées.

**Alain OHREL** : J'ajoute à l'attention de M. le Maire de Vernouillet que nous avons pris bonne note aussi de sa demande d'intervention. Qu'il ne s'inquiète pas, on lui donnera la parole.

**Un intervenant :** Je voudrais faire une intervention si c'était possible ?

**Alain OHREL :** Tout à l'heure, il n'y a pas de raison. Nous venons de renvoyer l'intervention de M. le Maire de Vernouillet à plus tard, donc vous aussi, tout à l'heure. Nous en venons aux questions.

**L'intervenant précédent :** Il y aura donc une intervention tout à l'heure ! Cela fait trois ans que nos associations travaillent.

**Alain OHREL :** Vous n'êtes plus à cinq minutes près.

**L'intervenant précédent :** Je suis désolé, la salle est pleine, comme le disait M. CHANUT. Il s'y attendait car il savait que sur Dreux depuis trois ans, on avait informé la population. Donc, il y a du monde.

**Alain OHREL :** Il y en aura encore tout à l'heure ; vous craignez qu'il n'y ait plus personne lorsque vous interviendrez.

**L'intervenant précédent :** Non, les gens sont passionnés et ils resteront. Qu'est-ce que je fais ? J'interviens maintenant ou après ?

**Claude BREVAN** (2 mn) : Nous allons peut-être passer par une première série de questions pour voir si de nombreux sujets ont été balayés.

La première question qui a été posée par M. Dominique BUREAU : « *le volume de trafic sur la RN 154 n'est pas à la hauteur de ce qui correspond à une autoroute, mais bien d'une 2 x 2 voies. Pourquoi, à l'instar de la région Bretagne, ne pas avoir réalisé une 2 x 2 voies depuis 25 ans ?* ».

Deuxième question sur l'opportunité de présenter le projet tel qu'il l'est par le Maître d'ouvrage, posée par M. Jean MOREAU : « *Pourquoi intégrer les rocadés de Chartres et Dreux au projet d'aménagement de la RN 154 ? Ces rocadés sont étudiées et financées par les agglomérations, elles brouillent les cartes du projet RN 154* ».

Une troisième question, posée par M. Patrick CERNAY, porte sur l'aspect multimodal : « *suite au Grenelle de l'Environnement, l'État favorisera le réseau ferroviaire, 9 containers sur 10 partiront du Havre par cette voie au lieu de 1 sur 10 actuellement. Comment mesurer cette évolution dans ce projet ?* ».

Voilà les questions qui ont été posées sur l'opportunité. Certaines viennent d'arriver maintenant, mais je crois qu'aucune d'entre elles ne porte sur ce thème.

*(Commentaires dans la salle hors micro)*

Bien sûr, mais on ne va pas les poser question par question, sinon ce sera un peu compliqué.

**Alain OHREL :** On ne peut pas avoir la réponse avant d'avoir entendu la question.

**Claude BREVAN** : Une question porte sur l'opportunité et sur la mise en concession : « rentabilité de l'autoroute, à partir de quel trafic ? Si le trafic n'est pas atteint ? ».

**Alain OHREL** (1 mn) : Il y a là suffisamment de questions posées, et je donne d'emblée la parole à M. de SORAS pour qu'il y réponde.

**Olivier de SORAS** (9mn) : Je vais essayer de les prendre dans l'ordre. Je prends les questions sur l'opportunité et nous reprendrons ensuite les interventions de la salle, si vous le voyez ainsi M. le président.

Il n'y a pas de volume de trafic nécessaire pour une autoroute pour un aménagement, etc. C'est plutôt la question de la capacité d'une infrastructure à répondre aux besoins. Je le disais tout à l'heure, 9 000 véhicules par jour, c'est déjà un trafic élevé sur une route.

*(Commentaires hors micro de la salle)*

C'est vous qui parlez d'autoroute, je n'ai pas encore évoqué ce terme.

Une route à 2 voies atteint un seuil de saturation quand le trafic s'y développe. Ce seuil de saturation se situe autour de 10 à 12 000 véhicules par jour, avec des pointes qui peuvent être variables selon que l'on traverse des villages, ou que l'on a des entrées de ville. Je n'entre pas dans le détail, car ce n'est pas le sujet.

La question était : « y a-t-il un trafic pour une autoroute ? ». Non, il n'y a pas de trafic pour une autoroute. Comme je l'ai expliqué tout à l'heure, dans l'hypothèse d'une mise en concession qui est la solution à laquelle nous proposons de réfléchir dans le cadre de ce débat, le principe d'entrée de la concession éventuelle est un appel d'offres. Les données sont mises sur la table : quels sont les trafics aujourd'hui ? Quelles sont ses éventuelles évolutions ? Cela permet d'ailleurs de boucler avec la question posée : qui prend le risque trafic ?

Dans l'hypothèse où l'on estime que l'on a tel trafic, celui-ci peut très bien baisser demain pour des raisons d'évolution de comportement, et j'y serai tout à fait favorable. Antérieurement les tendances n'ont pas été celles-là, les choses évoluent un peu, mais pour autant le trafic est présent aujourd'hui sur la RN 154.

Je reviens quand même sur la question autoroutière. Le principe d'une concession comporte deux aspects, le premier étant que l'on se met d'accord au départ sur un contrat et que le risque trafic est pris par le concessionnaire. S'il a moins de trafic que ce qu'il avait imaginé, à la limite tant pis pour lui. Les derniers contrats de concession qui ont été conclus ont même rajouté une autre clause en contrepartie, que l'on a appelée la clause de retour sur bonne fortune, c'est-à-dire qu'à l'inverse s'il y a plus de trafic que ce que le concessionnaire envisageait, on va peut-être réduire la subvention d'équilibre pour rester à l'équilibre.

Voilà les principes qui régissent les modes de passation des contrats. Il n'y a pas a priori de trafic déterminé. Il y a des réseaux à « faible trafic » ou à « plus faible trafic », qui sont de type autoroutier concédé, comme il y a des réseaux à beaucoup

plus fort trafic qui ne sont pas de type autoroutier concédé. Ce n'est pas une réponse trafic = autoroute, ou = autre type d'aménagement.

La Bretagne jouit du privilège d'Anne de Bretagne, c'est un fait historique. Certains en parlent, si j'ai bonne mémoire ; il y a quelques années le sujet avait été à nouveau évoqué. Je ne vais pas rouvrir le débat ici, car il n'a pas grand intérêt. Cela a surtout prédéterminé les types d'aménagements qui ont pu être faits à un moment donné. Il n'y a pas d'autoroute en Bretagne, et juridiquement il n'est pas possible qu'il y en ait.

Ensuite, il me paraît nécessaire d'apporter quelques éléments de précision. Y a-t-il une différence entre une autoroute et une voie expresse (2 x 2 voies) ? Honnêtement, pas beaucoup, je vais essayer de vous énumérer simplement les éléments principaux différents :

La vitesse. Statutairement, une voie expresse est limitée à 110 km/h, voire un peu moins dans certains cas. Une autoroute peut aller jusqu'à 130 km/h. Est-ce décisif ? Je n'en suis pas intimement convaincu.

L'inter-distance des points d'échanges. C'est-à-dire quelle est la distance que l'on parcourt entre différents points d'échanges ? Généralement, il se situe autour de la trentaine de kilomètres pour une autoroute, tandis qu'il est autour de 5 à 10 km pour un aménagement classique voie expresse. Il y a une explication à cela, et j'en parlais tout à l'heure. Sur un aménagement budgétaire, on fait généralement des successions d'opérations de 5 à 10 km, par conséquent on regarde les points d'échanges qu'on peut faire au fur et à mesure de l'aménagement et donc on en met un peu plus. Lorsqu'on fait l'aménagement d'un seul tenant (cela a été le cas, il y a des autoroutes dont le réseau autoroutier n'a pas été concédé mais réalisé par l'État, c'est le même cas), donc lorsqu'on peut réaliser des morceaux d'un seul tenant plus importants, on essaie de mieux mutualiser les points d'échanges, et l'interdistance est augmentée. Les points d'échanges ont aussi un impact sur la sécurité d'un axe. Plus il y a d'échanges, plus il y a de ces cisaillement de trafic, plus les questions de sécurité se font sentir.

C'était l'un des points soulevés que Mme BREVAN a rappelés dans les interventions sur lesquelles elle s'est appuyée, j'entends bien que le Grenelle a pour objectif en particulier de promouvoir les modes doux ; et pas seulement le ferroviaire, mais le maritime ou les voies navigables ont un avenir qu'il ne faut pas sous-estimer.

Sur la question du ferroviaire, aujourd'hui il n'existe pas de ligne continue équivalente ou parallèle à la RN154. Je l'ai montré tout à l'heure sur une carte, la seule liaison ferroviaire qui existe passe par l'étoile parisienne, qui est elle-même très saturée. Ce qui pose d'ailleurs de gros problèmes aux gestionnaires de trafic ferroviaire, que ce soit l'opérateur historique SNCF ou les autres entrants, à savoir la disponibilité des sillons de passage et la possibilité de faire passer un train dans l'agglomération parisienne aujourd'hui. Mais, il n'existe pas de voies continues, aménageables, permettant de répondre à un niveau de trafic sur l'équivalent de la RN 154.

Je ne suis pas a priori dans une logique d'opposition entre les modes, mais plus de recherche des meilleures complémentarités. Il est intéressant de rapprocher l'analyse sur la complémentarité.

Dans l'hypothèse où (et c'est le cas notamment) le Conseil Régional porte très fortement un projet d'aménagement de la liaison ferroviaire entre Chartres et Orléans, en regardant les éléments d'offres, qui sont envisagés à terme, c'est-à-dire l'ensemble de l'axe aménagé avec une nouvelle liaison ferroviaire voyageurs rouverte entre Chartres et Orléans, ce serait à peu près de l'ordre de 1 500 à 2 000 places offertes par jour. Il faut le comparer avec les 9 000 à 37 000 véhicules par jour qui empruntent aujourd'hui la RN 154. Il peut y avoir une complémentarité entre les différents modes, mais le mode ferroviaire seul me paraît difficilement apte à apporter une solution aux trafics déjà présents sur la RN 154.

Concernant les rocadés, de mon point de vue, tel que le dossier est présenté, les rocadés ne sont pas directement intégrés dans le projet d'aménagement. Elles existent aujourd'hui comme une solution au trafic qui est présent à ce stade d'avancement et d'aménagement de la RN 154. Ce n'est pas demain le point d'appui d'un projet, totalement aménagé, fluide, continu, homogène de la RN 154. Je m'explique pour cela, les rocadés (une intervention le disait tout à l'heure), en termes de sources de financement par exemple, et ce n'est pas le point qui me préoccupe le plus aujourd'hui.

Quelles fonctions ont les rocadés ? Elles ont une fonction de desserte et de fonctionnement des agglomérations. La question n'est pas de rajouter du trafic, qui est plutôt du trafic de grandes distances, sur ces rocadés ; mais plutôt de trouver une solution d'aménagement. Je n'ai pas de réponse toute faite, mais je peux essayer de poser les termes de la réflexion : faut-il chercher un axe qui l'est déjà ou faut-il permettre un meilleur développement des agglomérations, en s'appuyant sur l'existant pour ce qui est de la desserte locale, et en apportant une réponse différente pour ce qui est d'autres types de trafics, en particulier pour le trafic de grands transits. Actuellement, avec les choix faits par des usagers, quand on fait un Orléans – Rouen, on n'emprunte pas toujours que la RN 154. L'offre existe actuellement, on a certaines habitudes et on a aussi des outils.

Certains avaient évoqué, lors de la précédente réunion, le fait que les GPS guident de plus en plus les comportements : on suit l'offre qui paraît la plus intéressante en termes de trafic. On ne suit pas forcément la RN 154, on ne reste pas sur une situation arrêtée en termes de statut des voies.

**Alain OHREL** (1 mn) : M. de SORAS, je souhaiterais que nous revenions sur ce point dont je suis sûr que tout le monde dans l'assistance mesure l'importance. Je suis dans mon rôle de président en vous demandant de bien vouloir préciser, s'agissant des rocadés, ce que vous avez voulu dire en indiquant qu'elles ne figurent pas, telles qu'elles sont et si je vous ai bien compris, dans le projet lui-même. Elles existent, mais elles ne sont pas un élément du projet. Les seuls éléments du projet sont les tracés de l'éventuelle autoroute. Le mot « tracés » est à bannir au stade de débat public, il est réservé au stade de l'enquête publique, je devrais parler « d'itinéraires ».



Donc, les itinéraires autres que ceux prenant le tracé des rocades. Il faut être bien sûr que ce soit votre propos.

**Un intervenant** (30 s) : Une variante a complètement disparu, puisque vous prenez l'hypothèse de l'autoroute. La variante qui passe à l'est et qui dévie Dreux en rejoignant la RN 12, existe sur votre présentation, pourquoi l'avez-vous abandonnée ?

**Olivier de SORAS** (2 mn) : Je me dois d'apporter quelques éléments de précision. Elle n'est pas abandonnée. A ce stade, il n'y a pas de décision de prise. Je rebondirai sur ce qu'expliquait le Président tout à l'heure, d'ailleurs nous avons imaginé une réunion thématique consacrée à la conduite et à la conception des projets pour voir les différentes étapes et bien situer celle du débat public, et celles qui sont derrière.

À terme, si la suite du débat confirmait le projet évolué, amendé, il y aurait la préparation de ce qui sera ultérieurement une enquête publique. Au stade d'une enquête publique, et ce n'est pas du tout le cas actuellement, il y a une présentation exhaustive de toutes les possibilités et une argumentation sur le choix de la solution dite « solution retenue et présentée à l'enquête publique ».

Nous n'en sommes pas là aujourd'hui, nous sommes dans une phase beaucoup plus en amont, avant ces prises de décision. Ce ne sont pas des décisions sur un tracé, mais sur l'opportunité du projet, de son aménagement, de son accélération et avec quels objectifs, en termes de délais et de moyens, quel mode de construction en termes de montages financiers ?

Pour répondre à votre question, je n'ai peut-être pas insisté suffisamment dans ma présentation, et je vous ai présenté une estimation sommaire pour poser les bases de réflexion. Nous ne sommes pas devant un investissement de quelques millions que l'on sait comment financer, mais devant un investissement important, entre 650 et 700 millions d'euros, sur lesquels se pose bien sûr la question du financement. Je l'ai fait sur la base d'une trame, qui est aujourd'hui une hypothèse de référence parmi d'autres, dans la réflexion. La synthèse du dossier que vous montriez reprend ces éléments-là. Le dossier support du débat public est complet, il présente les différentes solutions et familles d'aménagement, avec des coûts qui sont aussi positionnés pour chacun de ces éléments.

**Bertrand THIERRY, ASCVEG** (2 mn) : Vous parlez dans le dossier principal d'une rocade sud de Dreux, où vous réunissez les deux rocades ensemble. Elle n'apparaît pas dans la synthèse qui a été distribuée à tout le monde. Comment se fait-il qu'une éventualité que vous soulevez dans le dossier principal de 80 pages ne soit pas du tout intégrée dans les documents qui ont été distribués à tout le monde ?

**Olivier de SORAS** : J'entends et je suis d'accord avec vous, je veux simplement dire que l'on ne peut pas dans un dossier qui fait 6 ou 8 pages de synthèse, reprendre la totalité des 90 pages du document. De même, les 90 pages du document sont elles-mêmes une synthèse de l'ensemble des études qui ont pu être réalisées par le passé et qui existent sur ce dossier.

Si vous faites un raccourci, à un moment donné, celui-ci peut être jugé, il accepte tout à fait...

(Commentaires de la salle hors micro).

**Bertrand THIERRY** : Cela signifie faire passer tous les véhicules de la RN 12, cette troisième option étant la rocade sud, qui est bien expliquée dans le dossier de 80 pages. C'est prendre le barreau est, et vous avez demandé des études en août 2009, faire passer les véhicules par le barreau est, puis le contournement ouest de Dreux pour libérer le... cela coûte 230 millions d'euros.

**Olivier de SORAS** : Cela me rassure et signifie que le dossier a bien été diffusé, et qu'il est connu.

**Un intervenant** (1 mn) : D'ailleurs, vous dites « déviation sud », cette déviation sous-entend que le trafic de la RN 12 rejoint le contournement ouest, au rond-point de Vernouillet, ce qui amène les 29 000 à 37 000 véhicules par jour, pour tous les habitants des villages de Garnay, Allainville, Boissy, Garancières. Cela change quand même par rapport au trafic que nous avons sur le contournement ouest. En êtes-vous d'accord, Monsieur le Directeur ?

**Dans la salle** : Et le péage ? Vous ne parlez pas de la gratuité au niveau de Saint-Rémy dans le dossier.

**Olivier de SORAS** : La question a été soulevée en complément de la précédente intervention sur la gratuité de Saint-Rémy, c'est ainsi que vous l'avez formulée.

**Une intervenante** (30 s) : Vous nous avez présenté le coût de l'aménagement de la RN 154. Il me semble que vous avez oublié un élément, qui est pourtant très important : si l'on a une mise en concession autoroutière, quel sera le coût d'aménagement des voies de substitution ? Qui paiera ?

*(commentaires hors micro de la salle)*

**Alain OHREL** (30s) : Je m'excuse de faire appel à votre esprit d'organisation. Là, nous sommes partis sur des questions et vous intervenez à partir de ces questions, je vous demande M. de SORAS de bien vouloir répondre aux questions, y compris celles qui se sont ajoutées aux questions écrites. Nous passerons ensuite à toutes celles qui attendent.

**Olivier de SORAS** (1mn) : J'ai noté trois points d'interrogation et je vais essayer de répondre de façon synthétique. Le premier concerne la RN 12, le dossier tel qu'il est présenté est celui de la RN 154, y compris sa partie de tronc commun RN 12 – RN 154. Vous posez des questions sur la RN 12 pour laquelle, comme vous le soulignez, nous avons aussi des études en cours. Nous avons un chantier qui démarre tout juste d'ailleurs sur Germainville, en continuité de l'aménagement de la RN 12. Encore une fois, le dossier présenté aujourd'hui, pour lequel la Commission nationale du débat public a été saisie, est celui de l'aménagement de la RN 154. Cela ne veut pas dire que nous fermons les œillères sur ce qui se passe autour, mais ce n'est pas le dossier d'aménagement de la RN 154. Il peut en lui-même apporter une réponse à l'aménagement de la RN 12. Je suis désolé d'être un peu binaire, j'accepte à la limite la remarque. Il y a des liens, et c'est bien pour cela que le dossier n'est pas complètement silencieux sur le sujet, je vous l'accorde.

*(commentaires hors micro dans la salle)*

Plus de 50 % d'ailleurs.

**Un intervenant (2mn) :** La RN 12 est plus chargée que la RN 154.

**Olivier de SORAS :** Nous sommes d'accord.

**L'intervenant précédent :** Ce tronçon commun interdit le péage à ce niveau-là et le classement en réalisation autoroutière. Or, je vous signale et vous avez donné les chiffres tout à l'heure que sur les 650 millions d'euros, ce tronçon commun représente 180 millions pour à peine 10 km.

**Olivier de SORAS :** Tout à fait.

**L'intervenant précédent :** Il faudra nous éclairer sur les solutions que vous envisagez, car c'est un verrou depuis longtemps, et la concertation a eu lieu depuis très longtemps, 35 ans exactement, en trois épisodes. Je pourrais refaire l'historique devant tout le monde ce soir, ayant au moins participé à deux épisodes.

Je souhaiterais que l'on puisse bien distinguer la logique de traversée du territoire au titre de l'aménagement de la RN 154 en Eure-et-Loir, axe structurant, archi nécessaire, de cette partie qui elle a une double logique. C'est certainement le point le plus délicat à résoudre

**Alain OHREL (30s) :** je comprends tout à fait ce qui est dit quant à la nécessité et l'intérêt peut-être de préciser, je vous propose M. de SORAS de bien vouloir lors de la séance qui, en tout état de cause, sera consacrée spécifiquement aux problèmes de contournement de Dreux d'inclure une réflexion approfondie sur ce sujet avec des données, dont la précision sera accordée à votre attente et à votre demande.

**Une intervenante (1mn) :** Dans le débat, je souhaiterais que nous ne fassions pas l'impasse, car on nous amène tout doucement l'idée que la concession est acquise, sur le fait que la route reste du service public ou bien décide-t-on effectivement d'une concession ? Je souhaiterais que nous débattions sur le désengagement de l'État. On nous annonce le pire pour les années 2070, si c'est l'Etat. Je souhaiterais aussi aborder le sujet des cadeaux, je pense notamment au bouclier fiscal. On est en train de nous démontrer que c'est impossible que l'État finance.

Il me paraît important aujourd'hui de discuter cette question.

**Alain OHREL (1mn) :** je m'excuse de vous rappeler que vous avez d'avance satisfaction car une séance sera consacrée au financement, dans laquelle on pourra par conséquent évoquer tous les aspects du sujet.

La même intervenante : Excusez-moi Monsieur le Président, mais il me semble que cette question fondamentale devrait être abordée en premier lieu. La question du financement me paraît évidente.

**Alain OHREL** : Ce n'est pas évident, il n'est pas interdit de l'évoquer et vous l'avez fait mais pour ce qui est de la traiter, on ne va pas substituer à une séance un ordre du jour autre.

**Olivier de SORAS** (1mn) : Je ne veux pas en rajouter, vous avez fermé le débat. Je voulais peut-être juste reprendre deux autres questions qui ont été soulevées tout à l'heure, notamment concernant les itinéraires de substitution.

Dans les deux cas, puisque j'ai cherché tout à l'heure à vous présenter la distinction entre route expresse et autoroute sur le système concédé, vous avez un itinéraire de substitution. Je m'explique, sur route expresse comme sur autoroute, un certain nombre de catégories d'usagers (véhicules agricoles, cyclomoteurs, vélos) ne sont pas autorisés pour des questions de sécurité, compte tenu de l'usage de l'itinéraire une fois qu'il est classé en voie expresse ou en autoroute. Dans ces deux cas, il y a construction ou utilisation d'un itinéraire dit de substitution.

**Dans la salle** (30s) : C'est inacceptable de dire cela, il y a 4800 personnes qui ne vont pas prendre l'autoroute. Arrêtez de dire que c'est pour les vélos. Arrêter de prendre les gens pour des idiots !

**Alain OHREL** : Je me permets de rappeler qu'il y a un principe directeur, à savoir que l'on s'exprime selon des règles qui excluent les incivilités.

**Un intervenant** (1mn) : Vous choisissez vos questions par écrit et vous choisissez donc de ne pas nous donner la parole depuis tout à l'heure. Je trouve cela inacceptable. Vous avez le choix de vos questions et le choix de vos réponses. Depuis tout à l'heure nous demandons le micro, on ne peut pas l'obtenir car pour garder la parole. Laissez-nous un peu la parole

**Alain OHREL** : Qui vous empêche de parler ? La preuve vous venez de le faire.

**l'intervenant précédent** : Monsieur, depuis tout à l'heure, vous êtes d'une arrogance incroyable envers les personnes qui s'expriment. Bien sûr, vous n'allez pas le confirmer et c'est logique.

**Alain OHREL** : Je ne peux rien faire pour empêcher vos facultés d'imagination.

**L'intervenant précédent** : Pour renforcer l'avis de l'intervenant précédent, si une concession autoroutière est payante, les véhicules qui ne l'emprunteront pas vont bien emprunter des itinéraires de substitution, et je suis d'accord. Donc, la masse de trafic va rester très importante sur ces itinéraires de substitution et toutes les questions liées à la sécurité et la tranquillité des villages ne seront pas réglées.

**Olivier de SORAS** : Puis-je terminer sur la question soulevée au sujet des les itinéraires de substitution ?

**Alain OHREL** : Non, il y a énormément de questions en stock. On est en train de nous dire que l'on ne donne pas la parole, alors nous allons la donner.

**Claude BREVAN** : Nous ne trions pas les questions et elles sont d'ailleurs toutes à votre disposition. Nous les avons simplement sériées par thèmes, nous les lisons

intégralement toutes. Nous allons lire les interventions plus que des questions qui portent essentiellement sur la déviation de Saint-Rémy. Je nomme les personnes pour vous démontrer que je n'invente pas les questions.

M. Guy GEORGET écrit : « *Va-t-il enfin être pris une décision pour la réalisation d'une déviation de Saint-Rémy-sur-Avre ? Nous l'attendons depuis plus de 45 ans, peu importe son tracé* ».

M. Gérard DANIEL : « *30 000 véhicules par jour, c'est invivable : pollution, bruit, insécurité. Nous demandons le contournement de Saint-Rémy le plus rapidement possible, concession autoroutière ou pas.* »

Mme Maryvonne CADIC : collectif déviez Saint-Rémy : « *Dans les années 60, on commençait à parler de la déviation de Saint-Rémy-sur-Avre. Le trafic de l'époque n'était en rien comparable à celui d'aujourd'hui, riveraine de la route, la situation devient insupportable : bruit, pollution, danger pour sortir de chez soi, Déviez Saint-Rémy, s'il vous plaît !* »

M. Alain SECCHI : « *30 000 véhicules jour avec tous les problèmes de sécurité, santé, pollution, en étant habitant au bord de la RN 12, sécurité, entrées et sorties de mon domicile très dangereuses, bas-côtés non stabilisés* ».

M. Loïc DERoyer : « *Pollution, bruit, insécurité, bouchons : ça suffit, c'est invivable. Vite, déviez Saint-Rémy. Quand la déviation sera réellement faite ? 2018 : c'est trop loin. Quand on veut faire vite, on sait faire. Nos voisins de l'Eure l'on fait, pourquoi l'Eure-et-Loir est si lent. Vite !!!* »

M. Alain DENIS : « *30 000 véhicules jour, c'est invivable pour les habitants qui sont en bordure de la RN 12 : accidents, bruit, pollution importante, excès de vitesse, feux grillés, sorties et entrées d'accès à mon domicile extrêmement dangereuses, bas-côtés RN 12 non stabilisés pour les piétons. Je suis pour une déviation en urgence, payante ou non* ».

*(Brouhaha dans la salle)*

Écoutez, Madame, vous ne pouvez pas dire à la fois que je trie les questions et demander d'arrêter de lire celles qui ont été transmises.

**Dans la salle :** Il n'y a pas que Saint-Rémy quand même !

**Dans la salle :** C'est la RN 154 qui nous intéresse !

**Claude BREVAN :** Après, on dira que j'ai choisi.

**Alain OHREL :** Autrement dit, vous trouvez qu'il y a trop de questions sur Saint-Rémy !

**Claude BREVAN :** J'ai d'ailleurs dit que ce n'était pas des questions, mais essentiellement des interventions.

**Alain OHREL** (30s) : En effet, toutes ces questions qui concernent les problèmes de circulation sur la RN 12 sont tout à fait importantes. Comme nous l'avons dit tout à l'heure, si vous voulez bien, je crois que nous allons refaire une présentation générale de ces problèmes spécifiques lors de la séance qui leur sera consacrée. A l'évidence, il y a une forte attente.

Des personnes qui n'ont pas posé de questions écrites souhaitent intervenir ? Je n'oublie pas l'engagement que j'ai pris à l'égard de M. le maire de Vernouillet et à l'égard d'autres personnes. M. le maire de Vernouillet va intervenir.

**Daniel FRARD, Maire de Vernouillet** (3mn) : En tant que maire de Vernouillet et Conseiller général de Dreux sud, je souhaite participer à ce débat bien évidemment. Vernouillet est une commune de 12 000 habitants, traversée par 24 000 véhicules sur la route départementale 828, rocade ouest de Dreux, qui est bien une départementale. Même si le GPS de M. le directeur le conduit sur la départementale, je le précise car je ne l'ai pas vu dans le dossier présenté par le maître d'ouvrage. C'est une commune qui a aussi le château d'eau de l'agglomération, qui accueille tous les puits de captage qui desservent 50 000 habitants, un champ captant traversé par les 24 000 véhicules, sans que cela soit pris en compte, car trois puits ne bénéficient même pas d'un périmètre de protection. On a parlé de la nappe de la Craie, je le reprécise ici car je ne l'ai pas vue dans le dossier. Vous comprenez pourquoi je souhaite participer à ce débat.

Au mois de mars, M. le président, j'avais reçu un courrier me demandant ce que j'attendais du débat public. Je n'ai pas, sans doute à tort, répondu à cette interrogation. A cette époque, j'aurais dit que j'en attendais qu'il y ait débat sur le devenir de la RN 154, et que celui-ci soit public, et qu'il s'appuie sur des documents partagés par tous. Aujourd'hui, le débat porte non sur le devenir de la RN 154, mais sur la mise en concession autoroutière Allaines – Nonancourt, cela réduit considérablement le champ du débat.

Pour qu'il y ait débat, il faut un dossier. Celui-ci nous a été adressé il y a 15 jours, après une mise en ligne une semaine auparavant. Ce dossier me semble fort orienté. J'y relève un certain nombre d'inexactitudes, tout d'abord une interprétation totalement inexacte du schéma de cohérence territoriale de l'agglomération drouaise. Je constate pour ce qui concerne les analyses de trafics une confusion malvenue entre la départementale 828 (rocade ouest) et la RN 154.

Je vois que la cartographie ici confirme à nouveau cette confusion. Il n'y a pas d'identification entre la rocade ouest, la départementale, la RN 154 et le tracé 12 – 154 commun au nord de Dreux.

Je trouve qu'il n'est pas admissible que ce dossier n'intègre pas les engagements pris par l'État dans le cadre du contrat de plan État – région (2000-2006), engagements qui doivent être tenus, je parle de l'achèvement de la RN 154 jusqu'à l'entrée de l'agglomération et au barreau ouest.

Je vous précise, en tant que Premier vice président de la CAD, et de Dreux agglomération, et en accord avec le Président, que la communauté d'agglomération déposera un dossier d'acteurs sur ce sujet. Je prendrai également rendez-vous avec la

commission pour aller un peu plus au fond, car en trois minutes il est difficile d'aller jusqu'au bout.

J'espère surtout que le dossier présenté pourra être amendé, rectifié, amélioré, que toutes les pistes soient réellement étudiées afin que le débat public apporte tous ses fruits à la solution d'un problème qui est vital pour notre territoire.

**M. LEGENDRE** (1mn) : Je voudrais ajouter quelque chose, sur la partie sud de la RN 154, qui a été conçue il y a très longtemps, Mme BREVAN est au courant. La commune a acheté les terrains, elle a fait les ouvrages d'art, les cartes sont à la disposition. Il y a eu plusieurs procédures d'urgence, jamais on n'a pu engager ce travail, tout était étudié et prêt à fonctionner. Actuellement, la commune a dépensé l'achat du terrain, pour le mettre à disposition, les ouvrages d'art construits pour le faire, tout ça n'a jamais pris le dessus et on n'en parle pas du tout. C'est une priorité qui pourrait être faite rapidement, car toutes les études ont été faites.

**Alain OHREL** : Merci M. LEGENDRE de ces précisions.

**Olivier de SORAS** (2mn) : Je ne peux pas répondre, mais apporter quelques éléments de précision. Il n'y a pas de pré-choix, je l'ai dit tout à l'heure et il est utile de le rappeler. Il me semble par contre intéressant pour entrer dans le débat, et j'attends beaucoup de choses du débat en termes d'enrichissement et d'éclairage, d'avoir une présentation de départ à partir de laquelle le débat s'organise.

Je récusé le principe de dire que tout est déjà décidé et que nous ne présentons qu'une seule solution. J'ai essayé et peut-être ne l'ai-je pas assez fait, et j'insiste sur ce point, de vous présenter objectivement les éléments de la réflexion à ce jour : un montant d'investissements nécessaires pour compléter l'aménagement engagé et les délais dans lesquels cela se donne, compte tenu des dispositions actuelles, c'est une solution alternative qui permet d'aller plus vite. Je n'en dis pas plus et je ne vais pas au-delà, donc ne me faites pas de procès d'intention.

Par contre, je suis très à l'écoute de ce que vous me dites, j'entends un certain nombre de questions qui se posent effectivement beaucoup sur la RN 12. Je prends note de la sujétion, la recommandation de M. le Président de la Commission particulière du débat public, c'est-à-dire lors de la réunion thématique plus spécifiquement consacrée à l'aménagement de la section nord de l'itinéraire, que nous allions un peu plus loin sur les éléments d'approche de la RN 12.

Encore une fois, je précise que le dossier présenté au débat public aujourd'hui est celui de l'aménagement de la RN 154, y compris sa partie tronç commun.

**Alain OHREL** (2mn) : Je voudrais pour qu'il n'y ait plus d'ambiguïté du tout à cet égard signaler que le maître d'ouvrage n'a pas à se défendre, et encore moins à se disculper d'avoir présenté, comme c'est expressément écrit dans le dossier, un projet. Après la présentation de chacune des sections de ce projet, il a textuellement écrit : « le maître d'ouvrage privilégie cette solution ». C'est en quoi, je vous l'ai dit, la différence qu'il y a entre l'intitulé du débat et l'intitulé du projet démontre bien à quel point le champ est ouvert à vos initiatives, à vos propositions, à vos recommandations, à vos suggestions, puisque, encore une fois, ce que maître

d'ouvrage vous représente, et il est dans son rôle, c'est un projet. Ce dont vous débattiez, c'est du devenir de la RN 154 qui peut donc comporter des amendements, des contre-propositions, des inflexions par rapport au projet présenté. Tout cela est sans ambiguïté et en aucune façon matière à querelle. Nous sommes là pour encore une fois vous entendre tous présenter vos critiques, vos contre-propositions à l'égard du projet, mais qui n'est pas forcément le devenir de la RN 154. Voilà exactement pourquoi nous sommes là, et je tiens à le dire car faute de quoi en effet vous pourriez au gré de toutes nos rencontres recommencer ce que je me permets d'indiquer être un faux procès.

**Laurent BORDEAU, Association Agir unis A154** (3mn) : Je voudrais apporter ma petite contribution modeste au débat sur trois points, en tant que contribuable, en tant qu'usager et en tant que conducteur par rapport à la sécurité.

En tant que contribuable, je note par rapport à votre dossier que néanmoins le contribuable va être sollicité par la subvention d'équilibre qui va s'élever entre 50 et 100 millions d'euros, alors que la Direction Régionale de l'Équipement Centre en 2007 avait elle dit une subvention d'équilibre de 80 millions d'euros allant jusqu'à 130 millions d'euros. Je note une petite différence de 30 millions d'euros quand même.

En tant qu'usager, le prix du trajet est prévu entre 7 et 10 €, sachant qu'il y aura des abonnements de prévus. Une partie pourra être prise en charge par les collectivités territoriales où là encore, le contribuable que je suis et que nous sommes a une nouvelle fois été mis à contribution, sachant que dans votre dossier, les collectivités viendraient participer à hauteur de 25 millions d'euros et ce sur la durée de la concession.

Je note que sur l'écran était indiquée la durée de 60 ans, dans le dossier il s'agit de 45 – 55 ans. Encore une fois, il y a des inexactitudes dans le document et dans la présentation, ce qui soulève forcément des questions sur la précision des chiffres qui nous sont avancés. Quand il y a une différence dans la durée, une différence sur les chiffres, forcément des erreurs pourraient intervenir sur le coût.

Enfin, sur la sécurité, sujet auquel je tiens énormément, vous avez dit à juste titre que la RN 154 a un taux d'accidents du double par rapport à la moyenne nationale. La question est étudiée sous un prisme particulier. En regardant l'indice d'accidentologie locale, nous constatons que la région Centre et le département d'Eure-et-Loir en particulier, il est plus élevé sur autoroutes que sur les routes nationales. C'est le cas pour la région Centre et c'est le cas pour notre département.

Je voudrais surtout dire que vendre l'autoroute au motif qu'en l'espèce elle est plus sécurisée est une erreur. Pour être juste, car notre association a poursuivi une démarche qui voulait voir les problèmes dans leur ensemble, cet indice d'accidentologie locale n'est pas assez précis. En fin de compte, cela compare le réseau particulier par rapport à un autre réseau. On compare le réseau de l'autoroute par rapport au réseau routier



J'ai repris cette fois le chiffre des décès sur le département d'Eure-et-Loir, que constatons-nous pour 2009, pour 2008 et pour 2007 ? Il y a eu plus de décès sur l'autoroute A10 et l'autoroute A11.

Pour prendre une comparaison, la RN 10 qui fait aussi l'objet d'un débat pour son aménagement ou l'option 2 x 2 voies gratuites est plutôt choisie. Là, que constatons-nous encore une fois ? Que l'on va adopter une solution 2 x 2 voies gratuites à une route nationale où les décès sont plus nombreux que sur la RN 154, et ce sur 2009, 2008 et 2007.

Voilà ce que je voulais apporter au débat.

**Alain OHREL** (1mn) : Je vous remercie. Je crois qu'il y a sur ces problèmes d'accidentologie, dont on remonte la gravité et l'importance, une séance de prévue. D'ailleurs, je peux vous dire que vous aurez, lors de cette séance, la participation d'un expert international sur les problèmes d'accidentologie. Nous avons tous entendus vos chiffres et ils demandent à être vérifiés, mais il me paraît important (et c'est une réflexion d'ordre hélas statistiques) : ce n'est pas le nombre des accidents sans doute dans l'absolu mais c'est le nombre des accidents rapportés au trafic. Évidemment il est probable que dans l'absolu, il y ait plus d'accidents sur les autoroutes, comme vous l'avez dit, mais il est important de savoir ce qu'il en est du nombre des accidents par rapport à l'importance du trafic, en comparant les voies. C'est une donnée tellement évidente que je pense qu'il n'y a pas lieu de s'y étendre. M. de SORAS, souhaitez-vous à ce stade répondre à Monsieur ?

**Olivier de SORAS** (2mn) : Il y a quelques points importants. Je suis tout à fait ouvert pour discuter avec vous sur les chiffres, on ne va peut-être pas faire un débat sur l'indice d'accidentologie ou les taux de gravité, car c'est un peu compliqué. C'est une façon de mesurer les accidents, de les rapporter à certains éléments de référence. Je suis prêt à discuter avec vous sur les chiffres, mais ce n'est pas le fond du dossier et là-dessus nous nous rejoignons.

*(commentaire hors micro)*

Vous avez cité des périodes courtes, trois années, je crois que l'accidentologie d'un axe ne doit pas être regardée sur une période trop courte. Il y a des effets d'accumulation ou des points particuliers, quand il y a un accident et c'est toujours dramatique, on regrette tous, par exemple un accident d'autocar comme ça été le cas sur l'A10 entre Blois et Tours l'année dernière, cela pèse très fortement sur les statistiques. Nous n'engageons pas un débat sur ces chiffres. Je suis prêt par contre, si vous le souhaitez, à ce que nous ayons un échange sur le sujet ou que vous produisiez un cahier d'acteurs et que nous puissions échanger sur ces aspects.

**Un intervenant** (2mn) : Monsieur le Président, j'aurais aimé rebondir sur une remarque vous avez faite, à savoir que le maître d'ouvrage ne doit pas se défendre.

**Alain OHREL** : Je n'ai pas dit qu'il n'avait pas à se défendre dans l'absolu mais que sur le sujet très précis il n'avait pas considéré comme un reproche le constat qu'il présentait une solution.

**L'intervenant précédent** : S'il n'a pas à se défendre, il a au moins à s'expliquer et à se justifier. Or, à de nombreux endroits du rapport une phrase apparaît : « le maître d'ouvrage privilégie telle ou telle solution », mais il n'y a aucune explication. Il privilégie, c'est-à-dire qu'il a pris une décision. On ne sait pas pourquoi alors que les différentes options ont toutes des avantages et des inconvénients.

**Alain OHREL** : Absolument, c'est l'intérêt du débat.

**L'intervenant précédent** : Il serait souhaitable d'avoir des explications. Pourquoi a-t-il privilégié telle ou telle solution ?

**Alain OHREL** (30s) : C'est une bonne question. Je suis sûr que le maître d'ouvrage est tout prêt à se prêter à cet exercice consistant chaque fois à expliquer pourquoi il privilégie. Ceci étant, on ne lui reproche pas de privilégier, non seulement c'est son droit, mais c'est son devoir.

**Un intervenant** (1mn) : Monsieur le Président, si vous me le permettez, j'ai une question concernant le nerf du problème, à savoir le financement. On nous dit que la concession autoroutière va résoudre les problèmes puisqu'on pourra avoir une 2 x 2 voies à l'horizon 2018. Je pose la question suivante : la Cour des Comptes relève que dans le projet initial d'une autoroute, généralement les coûts sont minorés de 25 %. S'il y a besoin d'une subvention d'équilibre, aujourd'hui entre 50 et 100 millions d'euros, je fais un calcul tout simple 600 millions + 25 % + 50 millions, soit 200 millions à remettre. Qui va payer ces surcoûts ? Ce n'est pas moi qui l'invente, la Cour des Comptes dit bien qu'entre le devis initial et le devis final, il y a une inflation des coûts. C'est une question importante car on essaie de nous faire passer ce projet autoroutier en nous faisant croire que cela risque d'être payé par le concessionnaire.

**Alain OHREL** : Voulez-vous répondre ?

**Olivier de SORAS** (3mn) : Oui, car plusieurs questions se rejoignent, y compris celles que je n'avais pas traitées tout à l'heure dans les questions soulevées.

Il me semble utile d'amener quelques éléments de précision. Sur ce que j'ai exprimé tout à l'heure, mais de façon beaucoup trop rapide, qu'est-ce qu'une concession ? Une concession est un contrat passé en fonction d'un certain nombre de critères. L'organisation qui est faite d'un appel d'offres pour une concession précise qu'il y a trois critères principaux qui sont analysés comme étant une analyse de performance de l'offre. Dans ces trois critères, il y a le délai, la tarification et l'éventuelle subvention d'équilibre nécessaire.

Il y a le délai, et cela répond à une question posée tout à l'heure, dans le dossier on a mis un délai de 50 – 55 ans. Dans la présentation, je vous ai indiqué que le minimum légal était de 20 ans, et on peut aller jusqu'à 50 – 60 ans, c'est ainsi que je pense l'avoir dit verbalement tout à l'heure. Encore une fois, la question n'est pas de s'arrêter en disant que le délai de concession sera d'autant d'années, puisque c'est le résultat de l'appel d'offres, c'est-à-dire que ce sont les éventuels concessionnaires qui s'intéresseraient à ce dossier ou à un autre, mais c'est d'une façon générale ainsi que sont conclus les contrats de concession, c'est le concessionnaire qui propose un délai de durée de la concession. Je ne dois pas le fixer a priori. Je vous donne au contraire,

et cela répond du reste à la remarque que faisait le Président tout à l'heure, nous avons essayé, encore une fois en objectivité non pas de vous donner quelques éléments, mais de donner l'analyse que nous en avons fait et la position que nous avons, d'où la formule : « le maître d'ouvrage privilégie cette solution ».

Je veux continuer sur la concession et sur les aspects tarifaires, même si je pense que ce sont des points...

*(Commentaires hors micro).*

Vous avez posé une question, mais il y en avait aussi d'autres, j'essaie d'apporter des éléments de réponse à l'ensemble des questions posées. Je viendrai à la question concernant l'inflation des coûts, puisque c'est la question que vous avez posée et je l'ai notée. Si je l'oublie, rappelez-le moi par contre, comme il y a beaucoup de questions je risque d'en oublier, et cela fait partie de la situation dans laquelle nous sommes.

*(Sourire de M. OHREL)*

Il y a des moments où je préférerais être à votre place qu'à la mienne, mais cela fait partie aussi des rôles et des exercices de chacun.

*(commentaires hors micro dans la salle)*

Je voulais revenir sur la question de la concession, et dans quel cadre elle s'inscrit.

**Alain OHREL** (1mn) : Pardon de vous interrompre M. de SORAS, nous sommes tous conscients ici qu'il y a énormément de questions qui attendent et que notre réunion à un terme, que d'avance nous avons fixé, il y a heureusement beaucoup d'autres réunions. J'indique ceci, malheureusement nous ne pourrons pas ce soir répondre à l'intégralité des questions écrites reçues, d'autant plus qu'il y a des demandes d'intervention dont j'aimerais qu'elles aient lieu. C'est ce que je vais faire. J'indique à tous les auteurs des questions écrites, qu'ils auront une réponse personnelle écrite, postée à leur adresse. Tout le monde aura une réponse sur Internet à ses questions, car il faut avancer.

J'interviens car il est 20 h 50, nous disposons de 10 minutes, il y a deux interventions qui ont été réclamées depuis longtemps. Allez-y Monsieur, vous avez trois minutes

**Bertrand THIERRY, collectif « Pour une alternative au projet autoroutier », regroupant 5 associations de Dreux** (6mn) : Cela va être un peu difficile, j'ai été extrêmement patient. La CNDP, chose assez rare, vous a octroyé un mois supplémentaire pour mettre au point votre présentation, un mois pour essayer d'y ajouter une touche post Grenelle de l'environnement, que l'on trouve en début de dossier tel un ajout sans peu de rapport avec la suite, un projet similaire au nôtre de mise en concession entre Castres et Toulouse existe, le débat public commence dans une petite dizaine de jours. Il est fort instructif de comparer les deux dossiers, malgré l'excellent travail de la CPDP, on ne trouve aucun document en ligne expliquant vos données.

Les différentes données ou hypothèses ne sont pour l'instant étayées par aucune étude fiable, et surtout aucunement explicitée. Allez faire un tour sur le site du débat public Castres – Toulouse, vous y verrez un dossier du maître d'ouvrage sérieux, études détaillées des trafics, un bilan carbone des différentes options. Les différentes études sont récentes et ne datent pas au mieux comme vous des années 2006. Les données ont changé depuis quatre ou cinq ans, même plus pour certains documents que vous citez. Les coûts et les évolutions du trafic aussi, votre dossier n'en tient absolument pas compte. Vous n'êtes pas sans ignorer que nous avons demandé l'aide d'un bureau d'études environnementaliste « le cabinet Horizon » ainsi que d'un avocat spécialisé dans l'environnement Me FARO. Leur mission est de nous aider à participer au mieux au débat public, nous vous ferons parvenir dans les tout prochains jours une liste de demandes d'études, de pièces de dossier, explications pour nous permettre de comprendre certaines données pour le moins approximatives de votre présentation. Nous espérons fortement que vous répondrez favorablement à nos demandes. Nous en profiterons aussi pour demander à la CPDP quelques mesures pour rendre le débat écologique et citoyen. La Sécurité est le maître mot du dossier. Des photos de camions, on en trouve partout, c'est le choc des photos.

La mise en concession représente pour le nord du tracé un recul important en ce domaine, ce qui pourrait être un argument dans le sud devient un contre-argument dans le nord. Petit rappel, la route entre Dreux et Chartres est gratuite et sécurisée, les véhicules quittent et rejoignent facilement cette voie, les villages de Marville, Le-Boullay-Mivoye ont connu avant d'être déviés de nombreux accidents, votre projet nous propose et vous le savez bien un retour en arrière inconcevable.

Au moment où une crise s'abat sur la France où les gens comptent sou par sou, vous proposez une ponction sur le porte-monnaie des nombreuses personnes qui se rendent de Dreux à Chartres chaque jour pour raisons professionnelles ou personnelles. Le projet prévoit on ne sait comment, par quelle étude qu'une faible partie du trafic se dirigera vers les voies de substitution. Savez-vous que les temps sont difficiles, le nombre de véhicules qui n'emprunteront pas l'A154 dans votre projet est fortement minoré. Nous vous prédisons que le nombre des véhicules sera beaucoup plus élevé que celui de vos prévisions.

Les routes entre Dreux et Châteauneuf, et entre Châteauneuf et Chartres sont beaucoup plus accidentogènes que le tronçon nord de la RN 154, et vous osez dans votre projet les proposer comme voie de substitution. Qu'en pensent M. GABORIAU et M. MALLET ?

La sécurité se déplacera avec votre Géonord de l'Eure-et-Loir sur les départementales. Il y a eu malheureusement sur les routes 70 morts en Eure-et-Loir ces derniers temps, vous l'avez remarqué et vous l'avez dit, à juste titre.

Je voulais simplement vous dire qu'une mort trouvée sur une départementale a le droit au même respect qu'une mort trouvée sur la RN 154. En ce moment, on a vraiment pas l'impression que c'est ainsi.

**Alain OHREL** : Merci Monsieur.

**Bertrand THIERRY** : Je termine M. OHREL, excusez-moi.

**Alain OHREL** : Vous avez épuisé vos trois minutes !

*(Protestations dans la salle).*

**Bertrand THIERRY** : Vous avez dit que les subventions étaient payées par les usagers, mais ceux-ci ont déjà payé les 50 km réalisés entre Dreux et Chartres, ou en construction au sud de Chartres. Les usagers payent actuellement la remise en état des chaussées entre Dreux et Chartres. Notre RN 154 sera toute neuve en 2011, après avoir donné nos autoroutes que l'on a vendues 14 milliards en 2002 au lieu des 28 d'après la Cour des Comptes, vous avez décidé de céder nos nationales et à quel prix ? Des tarifs de péage entre Dreux et Chartres 5 € Aller retour. Une concession de 60 ans, avez-vous oublié de le stipuler avec un rendement assuré de 8 % par le concessionnaire, beau cadeau et ce rendement est assuré par une aide à la construction : 55 millions, des abonnements possibles principalement à la charge des collectivités. Les aménagements de sécurisation : les collectivités, la sortie supplémentaire indispensable au niveau du Tremblay où il y a des entreprises, cela coûtera à Illiers-Combray, 15 millions d'euros encore supplémentaires bien sûr pour la collectivité, tout cela pour 8000 véhicules jour espérés sur le contournement ouest de Dreux. Très cher pour financer le transit international des poids lourds qui risquent, espérons-le, de passer sur des rails et surtout ne plus passer sur la A154 lorsque sera payant. Ce sera moins cher pour rejoindre Auxerre de passer par la RN 12, l'A86, puis l'A11, le tout presque totalement gratuit. Moins cher pour rejoindre l'Océane de passer par Châteauneuf et Nogent-le-Rotrou. Dans ce cas, qui comblera le manque-à-gagner du concessionnaire : les collectivités ? Sans compter que vous prévoyez pour l'équilibre financier un accroissement de la circulation de 2,5 % par an jusqu'en 2035, alors que le trafic entre Dreux et Chartres, si l'on se réfère à vos statistiques, n'a pratiquement pas progressé de 2000 à 2007. En 2000 : 15 500 véhicules jour et en 2007 : 16 100 véhicules jour, il n'y a pas d'augmentation entre Dreux et Chartres. Comment pouvez-vous dire qu'il y aura 2,5 % d'augmentation jusqu'en 2035 ?

Il y a beaucoup d'approximations pour un œil attentif. Nous aurons l'occasion lors des débats avec nos cahiers d'acteurs, le conseil de Me FARO et du cabinet Horizon d'approuver le non-sens écologique et financier de votre projet.

M. GAUTIER, conseiller politique de M. BORLOO nous a indiqué, lorsqu'il nous a reçus en octobre 2008, un mois avant que le ministère ne dépose le dossier entre les mains de la CNDP, que l'État, comme l'Europe, estimait que la France avait un maillage autoroutier suffisant. Seuls les élus locaux le réclament nous a-t-il confié. A nous de participer au mieux à cette concertation Pour que l'État dise « non à l'A154 ».

**Patrick RIEHL, Maire de Saint-Rémy-sur-Avre** (2mn) : Je m'exprime en tant que maire de Saint-Rémy et non pour la région. Je veux simplement dire une chose qui me surprend un peu dans le dossier, bien évidemment je rejoindrai mon collègue Gérard SOURISSEAU en disant que nous serons très attentifs à la réunion sur ce qui va se passer sur le nord, nous sommes tout à fait conscients, les habitants de Saint-Rémy sont là, des difficultés que peuvent avoir les riverains de cet axe.

Par contre, en écoutant toute la salle, un point me paraît faire l'unanimité. Tout le monde, que ce soit à Ymonville, Allonnes, Bonville, Chartres, Vernouillet, Saint-Rémy, Nonancourt, souhaite que les choses se passent vite.

Ensuite, on débat sur la manière dont on veut faire. J'écoute de temps en temps ce qui se passe au niveau de l'État et finalement c'est un problème de choix. On nous parle de faire un emprunt de 100 milliards d'euros dans les années à venir. Je ne vois pas pourquoi l'État ne prendrait pas la décision de faire ce tracé et en payant les 600 ou 700 millions, puisqu'on est capable de dégager des sommes très importantes pour un certain nombre de choses qui ont déjà été pré-annoncées aujourd'hui, on pourrait considérer à certains moments que cet argent pourrait être destiné à cela, et éviterait peut-être de rendre payante l'autoroute à certains endroits. Sachant que d'après ce que j'ai lu dans l'étude, c'était une 2 x 2 voies, et non pas une concession à péage sur le nord, mais cela n'exclut pas sur le reste. Je pense qu'il a été oublié de voir s'il était possible de faire avec l'argent de l'État. C'est une décision de l'État. Tout le monde serait content, que ce soit dans une solution ou dans une autre d'aboutir, quelle que soit la version retenue, mais surtout en 2018.

**Alain OHREL** (1m) : C'est une suggestion que nous avons parfaitement entendue, dont il sera fait état dans le compte rendu de ce débat, et c'est précisément l'utilité du débat, il est là pour accueillir toutes les suggestions.

Cela n'appelle pas de réponse. J'indique que nous sommes exactement à quatre minutes du terme. Nous avons de nombreuses questions écrites, et je redis à leur sujet que nous répondrons par écrit et par Internet.

**Claude BREVAN** : Toutes les questions écrites ont été évoquées oralement, peut-être à l'exclusion des nuisances de proximité liées à l'éventuelle infrastructure.

**Dans la salle** : Je n'ai pas l'impression que vous avez posé la mienne.

**Alain OHREL** : Posez votre question.

**Christophe NOBLET, Marville Moutiers-Brûlé** (1mn) : Répondre aux besoins d'une route est important. Actuellement, si vous regardez bien le tracé entre Dreux et Chartres, on parle de 2 x 2 voies, mais en fait il y a 3 x 2 voies et sur 15 km. A quoi sert la troisième ? N'aurait-on pas pu utiliser les fonds qui ont servi à cette troisième voie pour Saint-Rémy par exemple ? Quand je pars de Marville pour aller vers Chartres, la 2 x 2 voies me suffisait, je n'ai pas besoin de retraverser tous les villages.

**Alain OHREL** : Vous aurez la satisfaction d'avoir posé la dernière question de cette séance, Monsieur et M. de SORAS vous y répond.

**Olivier de SORAS** (3mn) : Il est effectivement important d'y répondre et j'ai été interrompu tout à l'heure lorsque j'étais sur ce sujet. Pourquoi y a-t-il effectivement 2 x 2 voies, plus 2 voies ? Tout simplement, car le principe qui prévaut en France est de permettre la mobilité et le déplacement, lorsque cela existe d'un point A à un point B. Si ce déplacement, dans le cadre d'un aménagement, c'est-à-dire la mise à 2 x 2 voies, avec un statut de route expresse, ce que nous connaissons aujourd'hui, exclut certains usagers qui utilisaient l'ancien itinéraire, il faut permettre que le même déplacement

se fasse pour tous les usagers. C'est l'équité du citoyen devant la loi, le principe constitutionnel. C'est à ce titre, et c'est ce que je disais tout à l'heure que les vélos, les cyclos, les véhicules agricoles non immatriculés ne doivent pas être exclus d'un trajet qu'ils pouvaient faire auparavant, lorsque l'on est à 2 x 2 voies. La seule solution compte tenu du statut route expresse qui interdit ce type de véhicules, c'est d'avoir une route d'une autre capacité bien évidemment, qui est généralement l'ancien itinéraire qui traversait les villages.

Ce principe d'itinéraires de substitution est valable dès lors qu'il y a une restriction d'accès à l'aménagement de l'infrastructure. C'est une obligation qui prévaut aussi bien sur l'aménagement que nous avons connu jusqu'à présent, 2 x 2 voies de type route express ou autoroutier.

Votre question consistait à se demander si l'on n'aurait pas mieux fait d'utiliser les crédits en faisant autre chose. Oui, mais il y a un certain nombre de riverains, d'usagers, d'activités qui, dans cette hypothèse, ne se déplaceraient pas, et constitutionnellement ils seraient un peu à côté du sujet. Voilà pourquoi cela peut sembler être une utilisation qui ne semble peut-être pas optimale, telle que vous l'avez présentée, mais il faut rappeler le contexte dans lequel elle s'inscrit, c'est-à-dire d'offrir à tous la possibilité de se déplacer dans une vision équitable.

Sur les différentes interventions qu'il y a eues, j'en profite très rapidement pour apporter quelques éléments de précision.

*(commentaires hors micro dans la salle)*

J'apprécie beaucoup que le débat ait lieu dans la salle, et cela me semble être l'objet du débat public, mais à un moment donné il faut peut-être apporter quelques éléments de réponse simples.

J'entendais tout à l'heure qu'il fallait que je réponde, que je n'avais pas apporté de réponse, je veux bien mais si je suis interrompu tout le temps...

**un intervenant** : J'ai donné une feuille, sur laquelle je faisais une réflexion.

**Alain OHREL** : Vous n'êtes pas le seul, il y en a une trentaine.

**L'intervenant précédent** (1 mn) : Une question générale, nous sommes en région centre, peut-être est-ce une appellation à tort, mais nous sommes au cœur de la France dans l'axe nord-sud et est-ouest, et nous sommes au cœur de l'Europe. Pourquoi ce serait les gens de la région qui auraient à payer une route qui sert à tout le monde ?

Si vraiment cette route est indispensable, l'État doit dégager une somme pour faire cette route.

**Alain OHREL** : Je crois que vous n'avez pas bien compris le principe du péage, il n'est pas réservé aux gens qui habitent sur place.

**L'intervenant précédent** : Si la route est aussi importante, qu'on la fasse. A la limite, on parlait d'accidents, si on ne fait pas de route nationale, il n'y aura pas d'accidents chez nous, les gens les occasionneront ailleurs.

**Alain OHREL** : Je comprends que vous y ayez insisté pour poser votre question, terminez Monsieur de SORAS.

**Olivier de SORAS** (3 mn) : J'ai perdu un peu le fil, mais je vais me reprendre. Parmi les différentes interventions qu'il y a eues, je voudrais juste rappeler et dire objectivement que l'État n'a pas cédé les autoroutes, l'État a privatisé les sociétés qui exploitent les autoroutes. Les autres restent du domaine public et à l'échéance des concessions, elles reviendront dans le domaine public. Elles seront à nouveau gérées dans le domaine public. Il y a des points sur lesquels le débat doit poser les éléments. Ce n'est pas un sujet à discuter, c'est inscrit dans la loi et c'est ainsi. Vous me direz que l'on a l'impression que cela ne s'est pas passé ainsi. Je l'ai dit rapidement tout à l'heure et je pense qu'il est utile de préciser. Effectivement, le début des concessions a permis un système qui depuis les années 2000 a été arrêté par la commission européenne, qui était le système de l'adossment. On demandait à un concessionnaire d'en faire un bout de plus et on rallongeait sa concession. Cela se faisait dans des conditions tout à fait transparentes. Néanmoins, les principes européens ont rappelé que la règle de base de la concession, c'est une mise en concurrence équitable pour tous. Cette équité est aussi valable les usagers d'une infrastructure, quelle qu'elle soit. Cela répond en partie à la question soulevée.

Le principe de la concession est une redevance d'usage. Comme lorsque vous payez l'eau, vous la payez au mètre cube utilisé, idem pour le gaz et l'électricité. Le principe de la délégation de service public est que l'utilisateur paye une redevance à hauteur de l'usage qu'il fait de la chose qui est en cause. Concernant une infrastructure concédée, le principe d'une redevance kilométrique, équitable pour tous les usagers, est la même, que vous soyez un habitant de tel ou tel endroit, que vous traversiez la France, où que vous fassiez un déplacement local. Ce sont les principes de base. Il y a des adaptations possibles dans la tarification, cela a été évoqué et ce n'est peut-être pas aujourd'hui que je vais débattre de ce sujet, et vu l'heure je ne veux pas rallonger non plus, mais ce sont des points qui sont évoqués dans le dossier du maître d'ouvrage, et présentés ainsi. Il y a une règle de base et des adaptations possibles, voilà ce que je peux en dire.

Comme je le disais, je vais rappeler objectivement ce qui est exact, inscrit dans la loi, et ce qui parfois, lorsqu'on ne connaît pas le sujet dans le détail, a besoin de préciser, la concession concerne une exploitation, c'est une entreprise qui exploite un bien public. J'entendais tout à l'heure « laissez le bien public », le bien reste public, c'est simplement son usage, son entretien, son exploitation qui sont le service assuré par une entreprise le temps de.

*(intervention sans micro)*

**Alain OHREL** (1 mn) : Y a-t-il une route nationale existante qui soit devenue autoroute payante ? C'est une bonne question. En tout cas, et ce n'est pas un secret que je vous révèle, il y a au même moment, et il y a été fait allusion tout à l'heure, un débat public en cours en France concernant identiquement le même problème dans



une toute autre région, puisqu'il s'agit de la route entre Toulouse et Castres, RN 126. C'est exactement la même chose, c'est une route nationale existante, dont on étudie les conditions d'aménagement y compris par recours éventuel à la concession.

**Olivier de SORAS** (1 mn) : La question telle qu'on la pose aujourd'hui n'est pas celle que vous posez. Nous avons un axe, Orléans – Rouen, quel est son devenir ? Comment imagine-t-on son aménagement ? Dans quel délai ? Après, vous posez effectivement une question que je comprends tout à fait. En tant qu'usager local d'une partie déjà réalisée, finalement, vous bénéficiez déjà des impôts qui ont été payés à Marseille ou ailleurs sur le territoire français, donc il y a une question d'équité qui se voit.

*(brouhaha dans la salle)*

Je pose les éléments d'une façon très objective, ce que vous ne pouvez pas contester. Les éléments sont là, c'est ainsi. On ne va pas ouvrir le débat sur ce point là maintenant.

**Alain OHREL** (2 mn) : L'heure que nous nous étions fixés est dépassée de 10 minutes. Donc nous allons nous séparer avec la perspective de nous retrouver. Je le redis, des réponses seront faites évidemment aux questions qui ont été plus nombreuses que le temps dont on disposait, ce que je ne vous reproche pas, mais dont je vous félicite au contraire. Tout ceci démontrant l'intérêt très vif que vous portez tous à ce débat, et je vous en félicite.

Vous aurez les réponses par Internet et par écrit. La prochaine rencontre aura lieu le 22 octobre à Chartres sur le sujet suivant : les déplacements sur notre territoire, caractéristiques et évolutions. Vous aurez donc là, selon le schéma que nous avons vu aujourd'hui un exposé du maître d'ouvrage, et nous aurons plus de temps, je précise, pour le débat proprement dit, puisque quant à moi, au titre des responsabilités qui sont celles de la commission, je n'aurai plus à intervenir pour les présenter, puisque vous les connaissez déjà et que je l'ai déjà fait. Donc, nous aurons en fait une demi-heure de plus pour nos débats, ce qui j'en suis sûr ne sera pas considéré comme excessif, compte tenu de l'expérience que nous avons de votre intérêt.

Merci à bientôt.