

DÉBAT PUBLIC SUR LE DEVENIR DE LA RN154

RÉUNION À DREUX, LE 19 JANVIER 2010

La mise en concession : règles et enjeux

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

Maîtrise d'ouvrage

Olivier de SORAS, DREAL Centre
Serge GAILLARD, DREAL Centre
Guglielmina OLIVEROS TORO, DREAL Centre

Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables

M. Fabien BALDERELLI, Balderelli, de la Direction générale de l'infrastructure des transports et de la mer

* * * * *

M. Alain OHREL, Président de la CPDP : Fidèles à notre ponctualité pour accorder le maximum de temps aux acteurs du débat, que vous êtes toutes et tous ici ce soir, je déclare ouverte cette séance. Elle a une importance particulière, du fait qu'elle est l'avant-dernière avant la clôture du débat. Nous aurons encore une séance à Voves le 22 janvier prochain, à 15 h 30. Nous aurons ensuite la clôture du débat à Chartres, selon notre horaire habituel, le 28 janvier à 18 h 30.

Nous remercions ce soir de sa présence le sous-préfet de Dreux, présence muette puisqu'il est là en tant qu'observateur du débat et n'interviendra pas dans le débat en raison du devoir de réserve afférant à ses fonctions. Nous sommes très heureux de l'accueillir et le remercions de nous avoir retrouvés ce soir, ce qui confirme l'importance de cette séance.

Le sujet de cette séance : « La mise en concession : règles et enjeux », depuis longtemps prévu, est l'occasion de revenir sur les conditions de la réponse à la troisième question rituellement présentée par le maître d'ouvrage concernant le financement possible de ce projet, fidèlement exposé par le maître d'ouvrage.

Cette réunion est importante parce qu'elle sera l'occasion, au-delà des conditions de mise en concession au sens strict qui est la solution présentée par le maître d'ouvrage, nous

entendrons aussi peut-être des éléments d'ouverture sur d'autres solutions, par exemple le recours au partenariat public-privé. Il est entendu que nous ne pouvons décider ni examiner en détail cette possibilité avant la clôture du débat, mais il est bon d'en voir les principes et les avantages pour que le maître d'ouvrage ait tout loisir avant de rendre sa réponse, dans les cinq mois suivant la clôture du débat – deux mois pour le compte rendu plus trois mois pour sa réponse – d'étudier éventuellement ces possibilités.

Voilà pourquoi nous avons toute raison de nous réjouir de ce renouvellement, au moment où nous approchons de la fin du débat. Nous savons, je ne révèle pas de secret et la presse nous l'annonce, que des points de vue importants participeront au débat, notamment celui du Conseil général qui a prévu à ce sujet une session extraordinaire lundi prochain.

Je donne maintenant la parole à Mme AGUILA. Je tiens à la féliciter chaleureusement pour avoir préparé cette rencontre importante et difficile, spécialement pour elle du fait de problèmes de liaison informatique. Elle a préparé excellemment cette rencontre et je lui laisse la parole pour nous en donner le déroulement.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA, CPDP : Bonsoir à tous. Je vous remercie, Monsieur le Président. Nous abordons ce soir un thème très attendu, qui va au-delà du titre choisi. Derrière cette thématique, nous sommes dans un questionnement beaucoup plus large.

Nous allons ce soir aborder cette séance extrêmement dense, compte tenu des points abordés, du sujet, du nombre d'interventions retenues et surtout des questions qu'elle suscite.

Vous me pardonnerez par avance mais je crains fort que cette séance ne soit plus longue que prévue. Même si le temps a été relativement bien scindé et que nous avons essayé de donner la parole à ceux qui le souhaitaient, nous dépasserons le temps imparti. Compte tenu de l'importance et de la densité, je tenais à m'en excuser par avance.

« La mise en concession : règles et enjeux » est une thématique que j'ai souhaité aborder sous un angle très simple. Je souhaitais que nous parlions, d'une part, de la mise en concession mais je tenais particulièrement à ouvrir ce débat et à l'élargir. Nous sommes à la fin d'un débat, notre importante réunion thématique de Dreux, avant celle de Voves, et je tenais à ce que nous abordions de façon la plus globale possible la concession et, ce qui vous tient à cœur, les autres alternatives à la concession que nous pouvons proposer.

Sur l'aspect mise en concession, nous avons ce soir deux experts. Le cadre général de la concession sera abordé par M. Fabien BALDERELLI, du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, et en particulier de la Direction générale de l'infrastructure des transports et de la mer. Les aspects juridiques, mais facilement abordables, seront passés en revue. Le contrat de concession est un contrat de droit public et c'est l'une des formes de ce qu'on appelle la délégation de service public, qui implique l'aspect non négligeable de la notion de risque. Tous ces aspects seront parfaitement développés par M. BALDERELLI, ainsi que les aspects concrets de cette mise en concession.

Par ailleurs, toujours sur l'aspect mise en concession, le maître d'ouvrage vous présentera son dossier : voie express autoroute concédée, la modélisation particulière et spécifique à la RN154.

Enfin, le Conseil général de l'Orne, avec M. René CORNEC, Directeur général des services, et M. Guy MONHÉE, Vice-président du Conseil général de l'Orne, président de la

Commission des routes, abordera l'aspect RN154-RN12, avec le tronç commun d'une quinzaine de kilomètres. Ils présenteront des propositions d'aménagement.

Une autre grande partie abordée ce soir, également intéressante, concerne les alternatives à la mise en concession. Deux ingénieurs des Ponts ont été invités par la Commission, M. COHEN et M. MOURA, qui sont membres de la MAPP, la Mission d'appui à la réalisation des contrats de partenariat. Ils s'exprimeront donc sur les contrats de partenariat. Il s'agit de contrats administratifs, régis par l'ordonnance du 17 juin 2004 – revue et corrigée par une loi de 2008 –, entre l'État, des établissements publics et un tiers. Ces contrats ne sont pas visés dans le cadre d'une délégation de service public. Nous sommes dans un autre cadre, celui où l'État ou des établissements publics confie à un tiers, entreprise privée, une mission globale aux fins d'investir et d'entretenir l'ouvrage. Les spécificités de ce contrat sont particulièrement intéressantes pour nous. Les conditions, les procédures et les aspects concrets de mise en place de ces contrats de partenariat vous seront expliqués.

Par ailleurs, Mme FRAUDIN, au titre de l'association Vivavre, vous présentera ce soir une alternative au projet autoroutier, notamment sur la partie Nord de l'itinéraire, et développera un certain nombre de propositions.

Conformément au déroulé de cette réunion, nous commencerons par le premier expert, qui abordera le cadre général des contrats de concession. Je donne la parole à M. Fabien Balderelli.

M. Fabien Balderelli, Direction générale de l'infrastructure des transports et de la mer : Je vous remercie. Mesdames, Messieurs, je vais donc vous dire quelques mots du réseau autoroutier français et des principes de la mise à péage. Cet exposé comportera trois parties :

- la première partie présentera le réseau autoroutier tel qu'il existe aujourd'hui et la manière dont il s'est développé au cours du temps. Ce seront des éléments assez intéressants pour comprendre la problématique de l'aménagement de la RN154 ;
- la deuxième partie présentera les principes de la mise à péage ;
- la troisième partie concernera la procédure de mise en concession, et notamment la procédure d'attribution du contrat et des éléments d'intérêt pour l'État, pouvoir adjudicateur.

Présentation générale du réseau autoroutier concédé

Vous voyez une courbe et des petites cartes qui montrent le développement du réseau autoroutier français au cours du temps. Autour des années 1950, le réseau autoroutier était réduit à sa plus simple expression. Cette année est importante puisque le développement du réseau autoroutier français coïncide avec une loi de 1955 qui a permis la mise à péage. Le développement essentiel du réseau autoroutier s'est effectué globalement par le développement du réseau autoroutier concédé, qui a été permis par cette loi de 1955, qui a permis l'instauration du péage.

Cette courbe temporelle illustre un des nœuds du problème aujourd'hui : la mise à péage est le moyen le plus sûr et le plus efficace pour identifier de nouvelles ressources et les affecter au développement des infrastructures de transport. Aujourd'hui encore, jusqu'à 2009, environ une centaine de kilomètres d'autoroutes nouvelles ont été mis en service.

En rétrospective, si le développement du réseau s'est bien déroulé sur ces soixante ans, nous pouvons identifier un certain nombre de périodes particulières. Le dispositif a été mis en place dans les années 1960 par la mise en œuvre de sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes, jusque dans les années 1969. Une première vague de privatisations a suivi, avec le développement de concessionnaires autoroutiers privés, entre les années 1970 et le début des années 1980. Notamment quatre sociétés privées se sont développées, dont une que vous connaissez bien, la société Cofiroute, qui existe encore aujourd'hui.

Cette deuxième période s'est achevée, dans les années 1980, par une première période de nationalisations, du fait du double impact d'une dégradation considérable des conditions financières et des prévisions de trafic qui s'avéraient plus optimistes que la réalité. Nous retombons ainsi tout de suite dans la quatrième période, avec la reprise en main de l'État des sociétés concessionnaires, donc une renationalisation des sociétés, leur recapitalisation et le développement d'une dernière phase, à partir de l'année 2006, avec la privatisation du réseau autoroutier. Au cours de toutes ces années, la société Cofiroute s'est illustrée par son extraordinaire longévité puisque, apparue dans les années 1970, c'est la seule qui a survécu et n'a donc pas connu la période de nationalisation.

Il est important de constater que, depuis cette période de création des sociétés d'économie mixte, elles ont œuvré au développement du réseau par la voie de l'adossment. Cela veut dire que les sections autoroutières nouvelles étaient confiées au concessionnaire le plus proche, par aires géographiques : Cofiroute se développe dans l'Ouest de la France, la société des autoroutes du Sud de la France couvre toute une moitié Sud de la France, SANEF est concessionnaire sur l'ensemble du réseau Est et également une partie du réseau normand via sa filiale SAPN, société d'autoroute Paris Normandie.

Cette période d'adossment, où nous avons une cohérence géographique des réseaux, s'est arrêtée dans le début des années 2000, avec le développement de règles de mise en concurrence de ces réseaux, qui permettent d'avoir une meilleure appréciation de l'ensemble des paramètres économiques d'un projet. Aujourd'hui, chaque nouvelle section autoroutière est attribuée via un contrat de concession distinct et suite à une procédure de mise en concurrence.

Dans le cas de la RN154, une mise en concession se ferait dans ces conditions, c'est-à-dire une procédure ouverte d'attribution avec mise en concurrence.

Depuis 2001, le réseau autoroutier a continué à se développer essentiellement via l'attribution de nouveaux contrats de concession. Vous voyez ici une liste des contrats attribués depuis cette période ou en cours d'attribution. Vous noterez que trois concessions sont aujourd'hui en cours d'attribution et la dernière ayant été signée concerne l'aire géographique actuelle puisqu'il s'agit de l'autoroute A88 entre Falaise et Sées.

Principes de la mise à péage d'une infrastructure

Je vous ai parlé de la loi de 1955 qui avait instauré le péage. Elle a depuis été codifiée, avec l'article L.122-4 du Code de la voirie routière qui pose les principes essentiels de la mise à péage, de ce que le péage peut ou ne peut pas couvrir et du principe de ces contrats.

Il est intéressant de constater que les péages couvrent les coûts d'infrastructure, c'est-à-dire les coûts de développement et de construction, mais aussi les coûts d'entretien et de maintenance pendant la durée du contrat et les coûts d'exploitation. Le concessionnaire est le gestionnaire du réseau et supporte l'ensemble des coûts afférents. Il n'y a pas

d'allotissement, pas de séparation des différentes missions. Il a une mission intégrée qui lui permet de prendre en compte l'ensemble des paramètres sur la durée longue du contrat. Je parle de périodes allant de 50 à 80 ans, qui permettent d'amortir au maximum l'investissement de la société concessionnaire.

Le péage ne peut pas couvrir, via la société concessionnaire, d'autres coûts que les coûts d'infrastructure. Il s'agit véritablement d'une redevance pour services rendus, qui ne comprend pas de paramètres de nature fiscale. Cette redevance ne paie que le service mis à disposition de l'utilisateur.

Un des éléments importants de l'équation financière est donc l'ensemble des coûts à la charge de la société concessionnaire, c'est-à-dire les coûts d'infrastructure – principalement l'investissement initial, qui sera ici de 650 à 700 millions d'euros –, d'entretien et de maintenance. Pour certaines liaisons, le montant des péages, donc la valeur actualisée des péages sur l'ensemble de la durée de la concession, peut être insuffisant pour équilibrer l'ensemble des coûts à la charge du concessionnaire. C'est pourquoi nous vous avons parlé d'une subvention d'équilibre, pour équilibrer le bilan économique du contrat.

Au cours du débat, il a aussi été question d'apport en nature et de remises par l'État d'un certain nombre d'éléments déjà construits. Si nous voulions représenter sur ce graphique ces éléments, il faudrait bien considérer que les dépenses déjà réalisées par l'État, c'est-à-dire les aménagements déjà existants de la RN154, s'ajoutent au coût à la charge du concessionnaire. Ils sont équilibrés dans le contrat par l'apport en nature. On valorise ce qui est remis aux concessionnaires sous la forme d'un apport en nature inscrit dans le contrat mais qui ne change pas grand-chose à l'équation financière pour laquelle nous avons besoin, en plus des péages, d'une subvention d'équilibre.

Au titre du contrat, sont considérés comme des concours publics à la fois la subvention d'équilibre, payée sonnante et trébuchante et qui permet d'équilibrer le plan de financement du concessionnaire, mais aussi l'apport en nature effectué via la remise des sections de routes déjà construites.

Les règles générales du péage s'articulent autour de deux principes :

- le principe d'égalité de traitement des usagers ; deux usagers dans une situation identique, qui effectueraient le même trajet, seront traités de la même façon ;
- le principe de non-discrimination et de libre accès au réseau autoroutier ; nous n'avons pas de contraintes particulières d'accès au réseau autoroutier. La contrepartie de la redevance pour service rendu est que le service soit mis à disposition de l'utilisateur.

Un sujet important est l'évolution des péages. Nous avons vu que les péages étaient supposés ne pas équilibrer nécessairement l'ensemble des coûts à la charge du concessionnaire. L'évolution et la détermination des péages est une des équations de la procédure de mise en concession. Si le prix du péage n'est pas fixé par le maître d'ouvrage avant la signature du contrat, en revanche, à la signature du contrat, le montant du péage à la mise en service de l'infrastructure est fixé dans le contrat ainsi que son évolution tout au long du contrat. Le concessionnaire n'est pas libre de fixer n'importe quel tarif et de faire évoluer à sa guise les tarifs de péage. Ces éléments, comme le prévoit le décret de 1995, sont prévus par le cahier des charges et sont intangibles. L'État et la Direction des infrastructures de transport veillent au respect par les concessionnaires des dispositions

tarifaires de leur cahier des charges.

Procédure de mise en concession

Concernant les missions confiées au concessionnaire, j'ai dit qu'il était responsable de la conception, de la construction, de l'entretien et de la maintenance. Cela veut dire que le contrat est attribué lorsque le projet est dit « déclaré d'utilité publique » c'est-à-dire que le tracé est déterminé dans une bande de 300 m. Le parti d'aménagement du projet est défini, il y a eu enquête publique dans le cadre de la déclaration d'utilité publique, le concessionnaire a eu en charge les derniers aménagements, les derniers calages de tracé dans cette bande des 300 m pour s'adapter aux études qu'il aura conduit. Un certain nombre d'études à un stade très fin de définition du tracé sont conduites par le concessionnaire, notamment sur les enjeux hydrauliques. Le passage d'un ouvrage d'art peut être décalé de quelques dizaines de mètres pour mieux satisfaire des contraintes environnementales. Les contraintes relatives aux acquisitions foncières sont aussi intégrées finement par le concessionnaire, ou les rétablissements des voiries interceptées. Tout cela peut amener à un décalage du projet dans une bande de 300 m. La phase de conception à la charge du concessionnaire est raisonnable mais son horizon de travail géographique est calé par la déclaration d'utilité publique.

Il a également en charge, et c'est plus facilement intelligible, l'ensemble de la construction. Le jour où le contrat est signé, le montant de la subvention d'équilibre est déterminé à l'euro près ainsi que le montant des péages. L'ensemble des potentiels de dérapage des coûts de construction pendant la durée du contrat, pendant la période de construction, sont à la charge du concessionnaire. L'ensemble des dépenses d'entretien et de maintenance, par exemple le rechargement de la chaussée parce que celle-ci se dégrade, ou en préventif, et l'ensemble de la signalisation, les panneaux à messages variables et la maintenance des ouvrages d'art, sont à la charge du concessionnaire.

L'exploitation est aussi à sa charge, c'est-à-dire la gestion du trafic mais aussi l'intervention sur accidents. Sont également à la charge du concessionnaire un certain nombre de contraintes de service public, comme la mise à disposition d'aires de service ou de repos et le dépannage. Il est de la responsabilité du concessionnaire de garantir que le dépannage soit assuré 24 heures sur 24 sur la section autoroutière.

Les critères d'attribution du contrat sont très importants. Une fois que ce contrat est signé, l'ensemble des éléments sont figés. Les critères suivants sont pris en compte :

- les paramètres économiques du contrat, le niveau de péage et le montant de la subvention d'équilibre, ces deux éléments étant les paramètres économiques indispensables du projet. Le rôle de la Direction générale de l'infrastructure des transports est de veiller à l'offre la mieux optimisée, en tenant compte de ces deux critères ;
- d'autres critères également, comme la robustesse financière de la concession, pour être sûr que le plan de financement du concessionnaire est raisonnable. L'État veille à ce que le contrat soit attribué à un concessionnaire sérieux ;
- deux paramètres techniques : la qualité technique et environnementale, très importante. Notamment, le concessionnaire détermine, lors de l'appel d'offres, les éléments de calages de son tracé, donc quelles sont les contraintes prises en compte, outre celles fixées par la déclaration d'utilité publique ; et enfin la qualité de service, sachant que celle-ci fait l'objet d'éléments de règles normatives très importantes qui

ne laissent pas une grande marge de manœuvre au concessionnaire. C'est pourquoi ce critère n'est en général pas le plus important, dans la mesure où il est déjà très fortement encadré par les dispositions réglementaires.

Un dernier point avant la conclusion est un cadrage temporel de la procédure de mise en concession. Vous voyez l'achèvement de la procédure de déclaration d'utilité publique, qui doit aboutir avant le lancement de la procédure de mise en concession, bien qu'on puisse se permettre un petit chevauchement des deux procédures. La déclaration d'utilité publique est obtenue avant la remise des offres finales au concessionnaire et, globalement, elle s'étale sur environ deux ans. Une fois que le contrat est attribué, le concessionnaire a à sa charge une petite année d'études complémentaires de conception et de calage fin de son projet, puis deux à quatre ans de construction, en fonction du parti retenu et de la complexité du projet.

J'en ai terminé et vous remercie de votre attention.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Je vous remercie, M. Balderelli, pour la clarté de votre exposé. La parole revient à la salle pour une dizaine de minutes.

M. Didier BERTHUY, association Jouons collectif A154 : Je vous remercie de votre intervention. L'historique est intéressant. Nous avons vu qu'une nouvelle fois, l'État a pris en charge les pertes liées aux sociétés d'autoroute et les bénéficiaires ont été privatisés. C'est un petit commentaire.

Ma deuxième remarque concerne les principes qui régissent le contrat de concession. Il existe un principe que je pensais inhérent à ces contrats. Ce que nous avons vu dans toutes les autoroutes créées depuis trente ou quarante ans est qu'elles devaient toutes être doublées par des nationales. J'avais cru comprendre ce principe. J'aurais souhaité que vous nous expliquiez l'aspect itinéraire de substitution, par rapport à la mise en place d'une concession autoroutière. Quel est le niveau qui doit être mis en place pour que nous puissions considérer qu'il existe un itinéraire de substitution acceptable ? Merci.

M. Fabien BALDERELLI, Direction générale de l'infrastructure des transports et de la mer : Au sujet des itinéraires de substitution, concernant le projet en tant que tel, je passerai peut-être la parole au maître d'ouvrage. Concernant le principe, il est prévu par les textes et par la jurisprudence que la mise à péage d'une infrastructure doit s'accompagner de l'existence d'un itinéraire alternatif. Cet itinéraire alternatif ne présente pas les mêmes caractéristiques en termes de qualité de service que l'itinéraire autoroutier concédé, par nature. La pratique la plus courante est que l'itinéraire alternatif est un itinéraire de desserte locale, avec tout ce que cela concerne en termes d'aménagements destinés à limiter la vitesse, d'aménagements destinés à limiter éventuellement l'accès à un certain nombre de poids-lourds de transit. En revanche, il est sûr que cet itinéraire de substitution doit exister et offrir un service de substitution à l'utilisateur qui ne souhaite pas emprunter une autoroute à péage.

Dans le cadre de ce projet, pourriez-vous en dire un mot, à moins que ce ne soit pas suffisamment défini au niveau du débat public ?

M. Olivier de SORAS, Directeur régional de l'Équipement région Centre : C'est dans le dossier et j'y reviendrai après. Je voudrais juste ajouter que l'itinéraire de substitution est valable aussi bien sur un aménagement de type 2 x 2 route express que de type autoroutier. Dans les deux cas, l'itinéraire de substitution est nécessaire.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Merci, Monsieur Balderelli. Il y avait une autre question.

Mme Françoise DUTHU, conseillère municipale verte à Dreux : Je voulais juste dire que c'était un peu curieux que l'exposé soit présenté comme si la décision de faire l'autoroute était déjà prise.

Je souhaite aussi rappeler que nous sommes dans le contexte des cartes que vous avez montrées au début de l'exposé, qui est tout à fait différent du contexte des décennies antérieures avec, notamment, en 1994, la prise de décision de cet aménagement qui était alors d'intérêt national. Maintenant, nous sommes dans le cadre du Grenelle, avec le développement du ferroutage et des autoroutes de la mer. Nous savons aussi que les perspectives d'avenir, ce n'est plus la route mais le rail et ces voies de substitution. L'aménagement toléré par la loi Grenelle I est l'aménagement pour ce qui est d'utilité locale. Or, le projet est d'utilité nationale, dit-on depuis 1994. Je ne comprends donc pas bien pourquoi il faut faire une autoroute.

Deuxièmement, nous avons parlé d'alternative à la concession. Une alternative qui éviterait aux Euréliens de payer serait le partenariat privé-public, qui consiste à ce que l'État paye. C'est donc par l'impôt. Si c'est un intérêt national, c'est réparti sur l'ensemble de la communauté nationale, ce qui paraît logique.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Madame, nous allons y venir dans une intervention postérieure.

Mme Françoise DUTHU : Troisièmement, concernant la subvention d'équilibre, comment la déterminons-nous au moment de la signature du contrat puisque nous ignorons alors le montant du trafic ? Ce ne sont que des prévisions. Nous savons qu'il y aura des fuites sur les sorties secondaires, sur les itinéraires de déviation. Nous subventionnons donc des profits, je suppose. Je ne vois pas trop comment expliquer cela. Merci.

(Applaudissements)

M. Fabien BALDERELLI : Si vous le voulez bien, je vais prendre vos questions dans l'ordre inverse et commencer par la dernière, qui est sans doute la plus intéressante. Le principe même de la procédure de mise en concession et de la procédure d'appel d'offres est la détermination à l'avance des paramètres économiques de la concession, y compris de la subvention d'équilibre, sur la base du projet conçu par l'État et sur lequel la consultation est donnée. Cela veut dire que le risque trafic, le risque de fréquentation de l'infrastructure à péage, est porté par le concessionnaire. La contrepartie normale du risque est que, si le trafic autoroutier est supérieur aux prévisions du concessionnaire, celui-ci enregistre un gain et, s'il est plus faible, le concessionnaire enregistre une perte, par rapport à ses prévisions. En tout état de cause, l'État, la collectivité nationale, ne supporte pas les conséquences d'une erreur de prévision de la part du concessionnaire.

Lorsque vous dites que nous subventionnons des profits, vous supposez que les prévisions du concessionnaire sont sans doute plus faibles que la réalité. Ceci est nié par les faits, puisque les dernières procédures de mise en concession ont permis d'obtenir des montants de subventions tout à fait inférieures à ce qui était prévu par l'État et par le principe même de la mise en concurrence. Aujourd'hui, les procédures comptent entre trois à cinq candidats, qui ont tout intérêt à l'obtention de la concession, à la réalisation de travaux importants. Nous parlons d'un montant de 700 millions d'euros de travaux. La

concurrence joue et a pour conséquence des montants de subventions, proposés par les candidats, tout à fait compétitifs.

Pour illustrer mon propos par un cas récent, l'autoroute A19, qui n'est pas très loin d'ici, a été attribué il y a quelques années. Les prévisions de l'État, sur la base d'un modèle économique tout à fait conforme à celui des concessionnaires, tablait sur une subvention de l'ordre de 200 millions d'euros. Le lauréat de la procédure a remporté la concession avec un montant de subvention demandé de l'ordre de 80 millions d'euros. Ces éléments sont publics et je peux tout à fait en parler. Par rapport à ses prévisions, le coût de construction total pour la réalisation de l'autoroute a été de 100 millions d'euros supérieurs à ses prévisions mais comme celui-ci est enregistré, il y a un surcoût par rapport à ses prévisions, qu'il a encaissé, sans surcharge pour l'usager ou la puissance publique. Cela prouve que ces procédures sont tout à fait conformes à la fois à l'intérêt des usagers et de la collectivité nationale.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Je vous demanderais d'aller un peu rapidement parce que nous avons déjà du retard sur notre horaire. Nous avons de nombreux sujets à traiter ce soir, s'il vous plaît.

M. Fabien BALDERELLI : Très bien. Le deuxième sujet concerne le partenariat public-privé. Si vous envisagez un partenariat public-privé, un contrat de partenariat sans mis à péage, celui-ci se heurtera à l'équation financière dont je parlais au début. Le développement du réseau autoroutier s'est, dès les années 60, heurté à la problématique du financement. De manière très claire, la France a pu rattraper son retard sur certains pays européens en termes d'aménagement du réseau autoroutier uniquement par la mise en place d'une recette pérenne, fiable, certaine, qui a permis l'aménagement de ce réseau. Dans le cas de la RN154, nous sommes exactement dans ce débat : les usagers locaux, évidemment consultés dans cette affaire, acceptent-ils le principe d'une mise à péage, c'est-à-dire de devoir payer l'usage d'une infrastructure pour que celle-ci puisse se réaliser ? Sinon, l'aménagement de l'axe autoroutier ne sera absolument pas possible dans le même horizon temporel. Le contrat de partenariat qui, dans une version sans péage, n'apportera aucune ressource nouvelle, ne règle absolument pas ce problème.

Votre première question portait sur le ferroutage. Les orientations du Grenelle donnent trois légitimités aux infrastructures routières : l'intérêt local, les questions de sécurité et la congestion.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Le maître d'ouvrage développera ultérieurement ces sujets.

M. Fabien BALDERELLI : J'assume complètement ces éléments mais ce n'est pas tout à fait mon créneau. M. de SORAS apportera toutes les réponses qu'il faut sur cette question de la compatibilité avec le Grenelle de l'aménagement de cet axe.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Merci, M. BALDERELLI. Le public doit savoir que l'appel d'offres est à un niveau européen et non pas national pur. Je ne sais pas si vous l'avez évoqué mais je souhaite le redire pour avoir vraiment une approche complète de cette question.

Nous abordons depuis plusieurs mois, mais ce soir en particulier, la question cruciale de ce dossier qui est : comment allons-nous financer ? Aujourd'hui, les aspects développés dans ce dossier nous laissent présumer soit la réalisation au fil de l'eau avec un terme très long, portée par l'État, soit la mise en concession qui présenterait un délai rapide, soit ne rien

faire. La commission particulière du débat a voulu ouvrir en vous présentant l'outil évoqué antérieurement, le contrat de partenariat qui est utilisé au niveau européen, notamment en Angleterre et en Espagne, et très utilisé par les collectivités locales. Il permet, et cet aspect des choses sera développé parfaitement par les deux intervenants, M. COHEN et M. MOURA. J'ai omis de vous dire que la MAPP, la Mission à laquelle ils appartiennent, est rattachée au Ministère de l'économie et du budget. Ce ne sont donc pas des mots vains ni une approche purement juridique et académique mais un aspect concret. Cette Mission soutient l'État, établissement public, qui en fait la demande et a l'obligation de saisir cette commission. Une procédure, qui s'appelle l'évaluation préalable et sera évoquée, est une sorte d'accompagnement du maître d'ouvrage. Elle permet de faire des projections tout à fait intéressantes.

M. Cohen va vous l'expliquer, avec des diapositives très complètes à l'appui. Nous passerons très rapidement sur certaines et, sur d'autres, développerons certains aspects. M. Moura pourra intervenir et la salle pourra poser des questions sur cet outil tout à fait nouveau et intéressant.

M. Pierre COHEN, MAPP : Merci beaucoup. Bonsoir, Mesdames Messieurs. Avant d'introduire mon propos, je voudrais simplement vous dire qu'une semaine plus tôt, je n'avais jamais entendu parler de la RN154. Donc le dossier de la RN154, je ne le connais pas. Ce que je connais un peu plus, c'est la philosophie et les principes du contrat de partenariat, que je vais essayer de vous présenter. Je voudrais là aussi être très précis, je ne viens pas vous vendre le contrat de partenariat, je ne viens pas apporter une solution mais essayer de montrer que dans ses origines mêmes, le contrat de partenariat a été créé pour répondre à un certain nombre de problèmes que posaient les autres types de contrats, que ce soit les contrats passés en type classique maîtrise d'ouvrage public, MOP, ou les contrats de délégation de service public, DSP, ou d'autres types de contrat d'affermage. Nous avons des problèmes avec ces autres contrats et nous avons cherché une solution. Comme nous sommes en France, nous ne cherchons jamais la solution la plus simple, ou qui me paraissait la plus simple quand je suis arrivé à la MAPP et qui aurait été de simplifier les autres contrats. Nous avons plutôt créé le contrat de partenariat, qui offre un certain nombre d'avantages.

Je vais essayer de vous présenter les grands principes et voir ce qu'il faudrait retenir de ces contrats de partenariat. Premièrement, c'est un contrat moderne, une solution relativement récente créée par le décret de 2004 et la loi de 2008, et employée depuis un certain nombre d'années au Canada, en Angleterre, en Allemagne, en Espagne de façon satisfaisante. Un peu plus de 10 à 15 % des gros investissements publics sont montés avec ce type de partenariat.

Ensuite, c'est quelque chose de naturel. Un contrat de partenariat est un contrat global et unique qui porte sur le long terme et qui va réunir les parties avec des intérêts communs, avec une répartition des risques. Quand vous lisez cette phrase, vous avez tout ce qu'il faut savoir sur le contrat de partenariat. Quand je dis qu'il est naturel, c'est que vous avez tous utilisés, dans votre vie, des contrats de partenariat. Le contrat de mariage est un contrat de partenariat dans lequel il y a la conception, la réalisation, l'exploitation, la maintenance, le service après-vente et sur la longue durée, avec a priori une meilleure répartition des risques. C'est le même principe, nous n'avons rien inventé de particulier.

C'est un contrat simple et pragmatique dans la mesure où il va répondre aux attentes et aux besoins d'un certain nombre de dossiers. Dans le cas présent, Mme AGUILA m'a fait part des différentes hypothèses émises en disant que soit nous avons un contrat de type MOP, et vous avez le produit en 2060 ou 2070, financé par la finance publique

traditionnelle, soit nous utilisons un contrat de type DSP, délégation de service public, et vous pouvez l'avoir en 2018 mais il faudra effectivement que les usagers payent le dossier.

Nous pourrions imaginer une autre solution, de type contrat de partenariat qui répondrait de façon différente. Nous pouvons avoir, dans un contrat de partenariat avec un financement public, le produit en 2018. Vous allez voir tout à l'heure comment cela peut se présenter. C'est quelque chose qui va s'adapter, qui peut répondre. Je ne dis pas que c'est la solution mais une méthode qui va vous permettre de réfléchir et de pouvoir comparer différentes solutions, afin que les décideurs puissent choisir. En l'état actuel du dossier, nous, la MAPP, sommes rigoureusement incapables de porter le moindre jugement là-dessus.

C'est une solution souple dans la mesure où le contrat est un contrat global qui englobera la conception, la réalisation, l'exploitation et la maintenance. Ceci évite d'avoir des interfaces entre les différentes opérations. Le nombre de fois où l'exploitant d'un produit, d'un bâtiment ou d'un service nous a dit : « Si vous aviez conçu le bâtiment d'une autre façon, il coûterait beaucoup moins cher à exploiter ». Nous n'avons là qu'une seule tête. C'est le principe du guichet unique.

C'est une solution sûre dans la mesure où, quand nous signons un contrat de partenariat, il n'y a pas de mauvaises surprises. C'est quelque chose de très important pour des élus. Le contrat de partenariat va nécessiter des négociations en général longues, qui demanderont une grande rigueur mais, une fois signé, vous saurez exactement à quelle date vous sera livré le produit et vous connaîtrez les conditions financières. L'élu local en particulier, quand il s'occupe d'un contrat de partenariat, la probabilité d'avoir des dérapages de délai et de coût est extrêmement faible, en général trois à quatre fois plus faible que dans les autres types de contrats. Il y a en effet une communauté d'intérêts entre la puissance publique et le partenaire privé qui va gérer ce type de contrat.

Nous avons enfin la garantie d'une bonne fin dans ce type d'opérations, avec l'avantage assez considérable, quand il s'agit d'investissements faits par la puissance publique, qu'elle va préserver le patrimoine de l'État. Assez souvent, malheureusement, l'État, quand il a les moyens d'investir pour réaliser un bâtiment ou un ouvrage, n'a pas toujours les moyens d'en assurer la maintenance. Quand il assure la maintenance, il le fait plus ou moins bien et nous constatons assez souvent des ouvrages en mauvais état. L'avantage d'un contrat qui englobe effectivement la maintenance – c'est aussi le cas de la DSP – est que nous sanctuarisons les dépenses de maintenance. Nous ne pouvons pas revenir en arrière. Je vous ai dit que l'ensemble des coûts étaient connus, y compris les coûts de maintenance. Une fois que ces coûts sont sanctuarisés, nous ne pouvons pas revenir en arrière et nous sommes sûrs, à la fin de la période du contrat, de récupérer un ouvrage en bon état.

C'est une solution saine parce qu'elle permet de commencer à payer uniquement une fois que l'ouvrage est livré. Tout à l'heure, nous avons pris l'exemple d'un contrat du type maîtrise d'ouvrage public classique avec financement. Il faut aller financer morceau par morceau et nous arrivions à 2070. Un contrat de partenariat permet d'obtenir la disponibilité des ouvrages dans le même temps que la DSP, aux environs de 2018, à un ou deux ans près. Cependant, le financement et le paiement par la collectivité ne commenceront que quand l'ouvrage sera livré. Nous allons le financer sur 30 ou 40 ans. Nous avons actuellement des opérations sur 45 ans de financement. Nous finançons donc dans la même période mais nous disposons de l'ouvrage très tôt.

Je vous donne un exemple qui n'a rien à voir avec les autoroutes. Dans le centre de la France, il y a eu la réhabilitation de 250 casernes et commissariats de police. En contrat

classique, il fallait 7,5 ans pour le faire. En contrat de partenariat, tout a été réalisé en deux ans, mais la durée de financement reste la même.

C'est enfin économique sur le long terme. Nous ne lançons jamais une opération de contrat de partenariat sans avoir réalisé une évaluation préalable. Dans l'évaluation préalable, une partie juridique va justifier le côté utilisation du contrat de partenariat, et une partie économique et financière, qui est un calcul classique, relativement simple mais rigoureux, impose de calculer le coût total de l'opération avant et après risque. Le contrat de partenariat doit en effet répartir les risques entre la personne publique et la personne privée, et les répartir sur la personne qui est la mieux à même de les assumer sur l'échelle de temps définie.

S'il n'y avait qu'une chose à retenir du contrat de partenariat, je dirais que c'est une exigence de rigueur et de transparence. Ceci fait la force du contrat de partenariat mais aussi sa faiblesse. Dans un certain nombre de dossiers, je précise bien, pour qu'il n'ait aucune ambiguïté, il ne s'agit pas du tout de la RN154 mais, dans les petites collectivités, dans certains cas, on ne tient pas tellement à afficher les coûts de maintenance ni l'ensemble des coûts de l'opération.

Je vais passer maintenant très rapidement un ensemble de diapositives qui représentent le contrat de partenariat dans des détails plus fins. Un des gros problèmes rencontrés dans les marchés publics est ce que nous appelons l'allotissement. Nous allons découper l'opération non pas en un seul contrat global comme un contrat de partenariat mais en plusieurs. Par exemple, j'ai été directeur général de SEM pendant huit ans et on nous obligeait, pour construire un collège, à passer 22 ou 23 marchés. Vous imaginez que c'est plus compliqué que d'en passer un seul. Ensuite, quand un seul de ces marchés était infructueux, pour une raison ou une autre, et je pense souvent aux cuisines où le seul fabricant était un fabricant italien en Europe, nous avions un ou deux fabricants. De temps en temps, c'était critique et la construction totale de l'ouvrage n'était plus possible parce qu'il fallait relancer des procédures et nous passions dix-huit mois à deux ans. Quand on construit un collège, cela représente deux années scolaires perdues. En plus, dans un contrat de type maîtrise d'ouvrage public, il est impossible et illégal d'avoir un paiement différé, ce que permet le contrat de partenariat puisque, je le répète, on ne commence à payer qu'une fois l'ouvrage livré. Le partenaire privé a donc intérêt à livrer l'ouvrage parce que, tant qu'il n'a pas livré, il n'est pas payé.

Je passe rapidement sur la délégation de service public, qui a été présentée tout à l'heure. Dans le problème du financement de la délégation de service public d'un système autoroutier aujourd'hui, nous constatons sur un certain nombre de dossiers, pour lesquels nous étions appelés en garantie d'État, qu'actuellement, compte tenu de la crise économique, les banquiers ont énormément de résistance à financer le risque trafic. Or, le risque trafic, dans une opération de service public, est assuré par le concessionnaire. Il appartient au concessionnaire de s'assurer qu'il a bien les financements prévus. Une question est à poser – et je n'ai pas la réponse, je vous l'ai dit, une semaine plus tôt, je n'avais jamais entendu parler de la RN154 – : disposez-vous des assurances de financement ? On dit que le projet est *bankable*, c'est-à-dire : arrivons-nous à le financer ? Vous me direz que dans le contrat de partenariat aussi, nous avons un problème de financement. Seulement, la signature et l'engagement du risque trafic ne sont plus assurés par le partenaire privé mais par l'État ou les collectivités locales. La signature de l'État et de la collectivité locale, en France en tout cas, nous ne sommes pas dans la situation de la Grèce, est meilleure que celle d'une entreprise privée.

Vous avez ici un tableau qui compare les trois techniques, je vous le laisse pour les archives

du rapport. Vous voyez qu'entre un contrat de partenariat et une délégation de service public, il y a beaucoup de points communs. Il y a quelques différences et c'est ce sur quoi nous pourrions être interrogés aujourd'hui. Nous voyons sur une échelle de répartition des risques, un diagramme, déjà présenté au mois de novembre, qui positionne, sur l'échelle de risques et l'échelle de temps, les différents types de contrats.

Le contrat de partenariat est un outil de répartition des risques. Je ne mentionnerai que le dernier point : le contrat de partenariat évite de financer des opérations qui ne peuvent pas être financées par les utilisateurs finaux. C'est-à-dire que si pour des raisons quelconques, sociales par exemple, des infrastructures sociales, un théâtre, une salle de spectacles, des équipements de sports, il n'est pas prévu un équilibre économique à ce type de financement, l'État ou la collectivité peut se substituer. Le contrat de partenariat est alors particulièrement bien adapté.

Une grande visibilité budgétaire : je crois qu'aujourd'hui, tous les loyers sont connus au moment de la signature du contrat. Il n'y a pas de dérapage mais une tranquillité d'esprit. Nous voyons aujourd'hui de nombreuses très petites collectivités locales, qui n'ont pas envie de s'embêter avec l'avenir, de repasser devant leurs concitoyens aussi bien aux élections que devant leur Conseil municipal pour obtenir des rallonges de crédit, qui préfèrent passer un contrat de partenariat car, une fois le contrat signé, ils dorment tranquilles.

Le contrat de partenariat permet en plus des recettes annexes, ce qui est plus difficile dans d'autres configurations. Dans un contrat de partenariat comparé à un contrat de type MOP, maîtrise ouvrage publique, dans le premier cas, il faut tout financer tout de suite et, dans le contrat de partenariat, nous allons financer en étalant la dépense. Quand vous construisez un équipement, il faut le payer. Les solutions où nous obtenons quelque chose sans payer n'existent pas, il faut s'enlever cela de l'esprit. Si vous voulez un ouvrage, et en particulier la RN154, il faut la payer. Maintenant la question se pose, qui la paye ? Comment pouvons-nous répartir ? Cela peut se répartir de zéro à 100 % entre différents consommateurs, utilisateurs ou citoyens. Deuxième solution, un autre facteur de flexibilité est de savoir quand on la paye. Est-ce qu'on la paye tout de suite ou en différé ?

Vous avez différentes combinaisons entre ces variables, qui vous permettent de choisir la meilleure solution, en fonction de vos intérêts, c'est-à-dire l'intérêt des consommateurs, des utilisateurs, des puissances publiques et des partenaires.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Peut-être pouvez-vous évoquer des exemples concrets, des dossiers récents soumis à la MAPP, qui pourraient intéresser le public sur des réalisations particulières ?

Au sein de la MAPP, nous pouvons présenter un projet à 100 % ou de façon parcellaire.

M. Pierre COHEN : La souplesse du contrat de partenariat est d'imaginer, et je crois que c'est possible aussi dans d'autres configurations, établir un contrat de partenariat sur la totalité du projet ou le saucissonner en différentes parties, en fonction de différents impératifs. Retenez que dans un contrat de partenariat, c'est la puissance publique qui prend le risque trafic. C'est elle qui va s'engager à payer les loyers annuels aux partenaires privés. Mais la puissance publique a tout à fait la liberté de recevoir, par cet intermédiaire, par le concessionnaire, des redevances qui peuvent correspondre à des péages. Vous pouvez imaginer des péages partiels sur l'ensemble du trafic, sur une partie du trafic ou sur certaines parties du trafic. Il est possible d'avoir des parties gratuites et des parties payantes. C'est aussi possible dans une délégation de service public mais là, c'est avec une

très grande souplesse.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Peut-être pouvez-vous évoquer, en termes autoroutiers et routiers, ce qui est fait actuellement par ce biais. M. Moura souhaite-t-il intervenir pour nous parler des aspects concrets des contrats en cours, notamment dans le domaine qui nous intéresse particulièrement ?

M. Patrice MOURA, MAPP : Au titre de mes fonctions à la Mission d'appui au partenariat public, je suis plutôt en charge des projets qui relèvent de la compétence des collectivités locales. À cet égard, il existe de nombreux projets routiers, dont notamment trois en cours d'attribution : je veux parler du contournement Nord-Ouest autoroutier de Tarbes. Cela consiste à aménager à 2 x 2 voies une route existante bidirectionnelle à 7 m et ajouter une section à 2 x 2 voies aux caractéristiques autoroutières en site propre. Cela permet de contourner par le Nord-Ouest la communauté de Tarbes. C'est un premier projet de 12 km, dont le coût de construction est de l'ordre de 40 millions d'euros. L'intérêt de la chose est que, dans une section, vous avez un aménagement sur place d'une section existante, qui est poursuivi au Nord par un aménagement en site propre à 2 x 2 voies aux caractéristiques autoroutières. La particularité du contrat de partenariat est de faire un projet sur mesure.

Les deux autres projets sont des projets gratuits, sans péage. Mais il faut bien voir qu'un contrat de partenariat pourrait étudier la mise en péage d'une section particulière. J'y reviendrai par la suite.

C'est très intéressant. Le Conseil général des Pyrénées était confronté à une contrainte budgétaire très difficile. Il est passé par le contrat de partenariat. Cela lui a permis de transférer l'intégralité de la maîtrise d'ouvrage à un partenaire privé. Le partenaire privé a été en charge de la conception, du préfinancement, de l'investissement, de l'entretien, de l'exploitation et de la maintenance de la route, y compris les grandes réparations. En contrepartie, et sur la durée du contrat qui était de l'ordre de 30 ans, chaque année, le Conseil général devra verser un montant du loyer qui couvrira, à l'euro l'euro, l'intégralité des dépenses qui ont été effectuées par le partenaire privé. L'intérêt de la chose était de contourner la contrainte budgétaire parce que, tout simplement, il ne pouvait pas payer 40 millions. Cela lui a permis d'étaler.

L'intérêt aussi est qu'en maîtrise d'ouvrage public, compte tenu de la contrainte budgétaire, l'investissement aurait dû mettre plus d'une douzaine d'années à être réalisé. En maîtrise d'ouvrage public, il s'est avéré que l'ouvrage aurait dû être mis en place, conformément aux interfaces technico-administratives en matière routière, dix mois après le contrat de partenariat. Le contrat de partenariat *in fine*, après un calcul de valeur actuelle nette sur la durée de trente ans, est globalement une mise en service en contrat de partenariat neuf mois avant par rapport à la date de mise en service prévue en maîtrise d'ouvrage public, qui est le mode alternatif. C'est surtout une somme actualisée des décaissements inférieure de l'ordre de 10 % sur la durée. Donc : mise en service plus rapide et coût moindre sur la durée. Ce sont les deux intérêts du contrat de partenariat.

Vous pouvez faire, par analogie, la réflexion intellectuelle, s'agissant du prolongé qui nous intéresse, c'est-à-dire l'aménagement de la RN154. Je n'aborde pas pour le moment les problèmes de financement.

Un autre projet intéressant, et c'est toujours un projet de l'ordre de 40 km, qui est le contournement de Jargeau avec un ouvrage de franchissement non conventionnel. Ce projet fait à peu près 10 km mais l'ouvrage est non exceptionnel, donc cela fait de l'ordre de

40 millions d'investissements. Nous sommes dans la même situation, pour les mêmes raisons, mais là c'était plus compliqué parce que la capacité du maître d'ouvrage était assez limitée compte tenu de la présence d'un ouvrage d'art non conventionnel. Il fallait une maîtrise d'ouvrage très précise et professionnelle, qu'avait l'entreprise qui a remporté le marché.

Dans ce cas-là, c'est toujours pareil, sur la durée, il y a un gain financier de l'ordre de 5 % et l'ouvrage devrait être livré 18 mois avant la maîtrise d'ouvrage public.

Le dernier projet que j'ai travaillé est l'aménagement à 2 x 2 voies d'une route à deux voies classiques existantes, entre Épinal et Saint-Dié. C'est à peu près 40 km. Ce projet représente à peu près 150 millions d'investissements. Nous avons mis en évidence un avantage comparatif de l'ordre de deux ans, par rapport à la situation de référence en maîtrise d'ouvrage classique, et un gain de l'ordre de 10 % cumulés en termes de valeur actuelle nette sur la durée.

Le contrat de partenariat, pour en venir à la comparaison avec la délégation de service public, est la mise en service au même moment. Si vous faites un contrat de partenariat sur la RN154, c'est-à-dire, pour les sections qui ne sont actuellement pas à 2 x 2 voies, le projet consistant à les mettre aux normes autoroutières à 2 x 2 voies, il faut bien voir qu'au-delà de la contrainte de financement, ce sera livré à la même date, c'est-à-dire 2018 et pas 2060.

Après, se pose le problème du financement. Effectivement, c'est de l'ordre de 700 millions et j'ai vu que la capacité de financement annuel de la collectivité du PLI était de l'ordre de 10 millions à peu près. En contrat de partenariat, mécaniquement, cela ne pourrait pas passer parce que, quand bien même nous ferions un contrat de partenariat de 30 millions, à supposer qu'il n'y ait pas de frais financiers, de dépenses d'entretien et de maintenance, cela ferait 700/30 et nous serions bien supérieurs à 10 millions d'euros.

L'intérêt du contrat de partenariat est que, contrairement à la délégation de service public, vous n'êtes pas obligés de faire une section à péage de bout en bout. Vous pouvez sectionner comme vous l'entendez. Il ne faut pas oublier que, sur le projet qui nous intéresse, la moitié est déjà à 2 x 2 voies. Il va bien falloir regarder, sur le reste du tracé, ce que nous pouvons financer par la finance publique ou, pour les sections qui représentent une comptabilité financière assez intéressante, un péage. Si nous mettons un péage sur les sections les plus rentables, il est probable que la subvention d'équilibre n'existe plus.

La seule solution, si je peux vous préconiser quelque chose, qui ne va pas vous coûter grand-chose dans ce débat, et je parle à partir de mon expertise technique, financière et économique, est de comparer, en termes de coûts pour la collectivité, trois solutions :

- continuité intégrale à 2 x 2 voies de la RN154 sur l'intégralité ;
- construction d'une autoroute à péage à 2 x 2 voies en continu, comme le propose le Ministère de l'équipement ; l'intérêt est de déterminer et de calibrer le montant de la subvention d'équilibre, évaluée ici à 100 millions ;
- proposition de plusieurs scénarii en termes de contrat de partenariat, avec un panachage puisque le contrat de partenariat est un outil très simple qui, contrairement à la DSP classique, vous permet de saucissonner et d'optimiser la dépense publique.

Éventuellement, nous pouvons proposer au président du débat public d'engager cet exercice de comparaison. Nous aurons ainsi des éléments solides sur lesquels poser la réflexion, plutôt que sur des considérations générales.

M. Alain OHREL : Permettez-vous que nous vous demandions le nom du lieu concernant votre deuxième projet ?

M. Patrice MOURA : Il s'agit du contournement de Jargeau et le franchissement de la Loire à Orléans.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Merci, M. MOURA. Je pense que vous avez développé un aspect tout à fait intéressant et concret. Je vois déjà des mains se lever. M. BERTHUY, posez vos questions.

M. Didier BERTHUY, association Jouons collectif A154 : Liminairement, vous ne connaissez pas le dossier mais en tout cas, vous avez bien retenu les dates, 2018, 2070, bravo.

Ensuite, qu'est-ce qui coince pour que nous n'arrivions pas à partir en PPP sur des chantiers aussi importants que celui de la 154 ? Vous avez cité des exemples qui existent en termes routiers mais nous voyons que les montants d'investissement sont inférieurs à ce qui est en jeu au niveau de la 154. Je pose la question autrement et l'adresse davantage à M. de SORAS : pourquoi cette solution n'a-t-elle pas été proposée dans le cadre du dossier du maître d'ouvrage ? Merci.

M. Patrice MOURA : Je ne peux pas répondre de façon très précise, dans la mesure où il appartient au Ministère de répondre. Je rappelle que dans la DSP, le risque trafic est assuré par le concessionnaire. À partir du moment où le maître d'ouvrage peut décider, et c'est son choix, qu'il ne veut pas ou ne peut pas – je ne sais pas répondre à la question – assurer le risque trafic, il faut bien que quelqu'un d'autre l'assume et là, c'est la concession. Le contrat de partenariat est un choix : j'assume le risque trafic et je me débrouille ensuite pour voir comment je finance en interne, avec ou sans péage. C'est un choix stratégique qui dépend du maître d'ouvrage.

M. Didier BERTHUY : Ma deuxième question était pour M. de SORAS : pourquoi cette éventualité d'un PPP n'a-t-elle pas été envisagée plus avant dans le cadre du projet ? C'est soit le néant soit la concession mais est-ce que cela pourrait être un partenariat public-privé ? Je pose la question sincèrement, sans aucune ironie. Pourquoi ne sommes-nous pas partis dans cette hypothèse ?

M. Olivier de SORAS : Si vous voulez bien, je répondrai tout à l'heure dans ma partie d'intervention.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : M. de SORAS, soit vous répondez rapidement et vous reprendrez après, soit nous passons à d'autres questions mais je reviendrai sur cette question qui me paraît quand même tout à fait intéressante.

M. Olivier de SORAS : Je crois que cela a été dit par les deux intervenants de la Mission d'appui PPP. Si vous voulez modéliser un partenariat public-privé sur les 650 à 700 millions d'euros nécessaires, si vous le réalisez selon la durée sur une soixantaine d'années, cela vous fait des loyers annuels d'un peu plus de 50 millions d'euros. Cela ne boucle pas avec la capacité financière dont nous parlons depuis le début de 10 millions d'euros, d'où la nécessité d'examiner non pas les différentes solutions de type partenariat public-privé, que

ce soit un contrat de partenariat ou une délégation de service public de type concession, mais plutôt d'examiner comment nous pouvons répartir les ressources de financement, entre la partie effectivement acquittée par l'impôt au titre de l'investissement des collectivités ou la partie acquittée par les usagers en tant qu'utilisateurs d'une infrastructure ou d'un service.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : M. de SORAS, juste une petite précision. Il a été évoqué que nous pouvions traiter des morceaux avec un contrat de partenariat. Comment pourrions-nous appliquer ce qui a été dit à la RN154 ?

M. Olivier de SORAS : C'est justement l'intervention que j'avais prévue de faire juste après, donc soit je la fais tout de suite soit nous y reviendrons.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Nous y reviendrons. Y a-t-il des questions dans la salle concernant les PPP ? Monsieur, au premier rang.

M. Jean-Louis LATOUR, association Vivavre : Le contrat PPP a un avantage pour l'État, cela fait une dette qui n'est pas inscrite dans les déficits publics vis-à-vis de l'Europe. Quand on dit qu'il faut un maximum de 3 % de déficit public, les PPP ne sont pas comptés dedans puisque c'est considéré comme un loyer. Ensuite, sur le fait d'emprunter de cette façon, un des intervenants mentionnait les ménages. Je dis que c'est plutôt une solution de ménages surendettés. Qui va payer à la fin ? Je vois comment cela se passe parce que j'ai souvent travaillé avec des contrats de maîtrise d'œuvre publique, qui avaient l'avantage d'être transparents, bien contrôlés. Là, c'est une carte blanche que nous donnons à l'État. À la fin, ce sont les sous-traitants qui seront pénalisés parce que c'est eux qui vont faire l'effort de financer le déficit, s'il y a un déficit pour le concessionnaire.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : M. COHEN ou M. MOURA, pouvez-vous nous expliquer cet aspect des choses, qui est prévu dans les projections financières ?

M. Patrice MOURA : Nous n'allons pas parler du problème de la consolidation et de la déconsolidation des loyers. Nous considérons actuellement, pour clore le débat, que les loyers sont consolidés et que c'est pris en compte dans la dette publique. Ce que vous avez lu, ce sont des élucubrations, notamment de juristes ou de gens qui aiment bien faire de la polémique et qui vivent sur ce fonds de commerce. C'est une question que nous devons évacuer.

La question est très simple : qui doit payer ? Soit l'utilisateur, soit le contribuable, il n'y a pas d'autres solutions. Si personne ne veut payer, le projet ne se fait pas du tout. Vous avez une solution, qui est la délégation de service public, dans laquelle l'investissement est aux risques et périls intégraux du partenaire privé, donc le délégataire. Il se trouve, dans le cas présent – mais il faudrait que je rentre un peu plus dans le dossier, ce que je n'ai pas fait, pour regarder quelles sont les conditions d'équilibre –, qu'il y a une subvention d'équilibre.

Je ne vous dis pas de faire un contrat de partenariat sur l'intégralité des sections restant à réaliser. Je vous dis de voir si nous ne pouvons pas mixer les solutions à péage et gratuites et, à partir de cette réflexion, de comparer, parmi toutes les solutions possibles et imaginables mais qui restent correctes au niveau intellectuel, le coût à la charge de la personne publique. Dans un contrat de partenariat, ce sera le loyer, la somme actualisée des loyers, et, en délégations de service public, ce sera la subvention d'équilibre. C'est l'exercice que je demande éventuellement de faire et que nous pourrions faire très rapidement, en moins de trois mois, uniquement sur une comparaison. Ce serait une contribution objective, bien entendu avec les techniciens du Ministère compétent, qui

permettra de nourrir la réflexion du débat et d'arrêter de parler de choses assez stratosphériques pour savoir si nous faisons une DSP ou autre chose. C'est ma proposition et, sur la base de ces résultats concrets, vous pourrez en tirer les conséquences. Il faudrait voir en effet, s'il existe un itinéraire gratuit que les usagers peuvent utiliser qui ne veulent pas emprunter l'autoroute ou s'il est possible de mettre un péage après un aménagement sur place d'une route sur laquelle il n'y avait pas de péage précédemment.

C'est une contribution au débat et cela ne va pas au-delà.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Merci, M. MOURA.

M. Pierre COHEN : Je ferais peut-être une brève réponse concernant les pauvres soustraits qui paieraient un déficit. Je vous signale que, pour monter un contrat de partenariat, il existe des financements bancaires et croyez-moi, ce sont des banques françaises et internationales qui interviennent et avant d'accepter de financer une opération quelle qu'elle soit, d'énormes précautions doivent être prises. Si les banquiers estiment que l'opération n'est pas finançable, ils ne la financent pas. Il existe des projets aujourd'hui qui ne peuvent pas se faire. Vous savez qu'actuellement un plan de relance est en vigueur jusqu'au 31 décembre 2010 et, pour que ces projets puissent être lancés – et la MAPP est intervenue –, il existe ce qu'on appelle une garantie d'État. L'État a été obligé d'apporter sa garantie, par certains financements, sans laquelle ces projets n'auraient pas pu se faire. Ceci n'est valable qu'à condition que le contrat soit signé avant le 31 décembre 2010, dans le cadre du plan de relance. Je le répète : si le projet n'est pas finançable, il n'est pas financé par les banques et donc, il n'y a pas de projet.

M. Patrice MOURA : Comment croyez-vous que cela va se passer en délégation de service public ? Pareil, ne vous faites pas d'illusions, ce sera exactement la même chose.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Nous passons à d'autres questions dans la salle. Monsieur, votre question concerne-t-elle le contrat de partenariat ?

Un intervenant : Non, c'est pour savoir pourquoi on veut absolument s'obliger à faire une autoroute alors que l'aménagement en nationale coûterait moins cher et, au niveau de la fluidité, ce ne serait peut-être pas plus mal.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : C'est donc une intervention. Madame souhaitait poser une question.

Mme Martine TROFLEAU, association La Presle : L'intervention de la MAPP nous ouvre des horizons et la proposition du dernier intervenant, de faire une nouvelle contribution avec ce partenariat, me paraît intéressante, à une condition. Tout d'abord, je crois qu'on nous a répété depuis le début que le tracé qu'on nous propose est un tracé spécifiquement prévu pour une concession autoroutière, parce que c'est un tracé global avec, je vais prendre du Sud au Nord, pour une fois, l'aménagement de la partie Allaines-Chartres, le contournement de Chartres par l'Est, avec toutes les difficultés que cela pourrait poser, puis deux petits aménagements de part et d'autre de la 154 déjà en 2 x 2 voies et, enfin, le grand contournement Ouest de Dreux.

Je propose à la Commission particulière du débat public, si la proposition de la MAPP est retenu, qu'une contribution soit faite aussi sur le tracé d'un nombre d'acteurs qui devient de plus en plus grand si on lit attentivement les cahiers d'acteurs, à savoir : pas de contournement Est de Chartres, un contournement Est de Dreux et, effectivement, un contournement de Saint-Rémy-sur-Avre. Il s'agit donc de faire évaluer par la MAPP le

tracé recommandé par les différents acteurs qui ne veulent pas d'autoroute.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Merci, Madame. Juste une petite précision : M. Moura, je voudrais que vous nous indiquiez, compte tenu de cette question, si plusieurs paramètres pourraient être traités.

M. Patrice MOURA : Il faut que nous soyons clairs sur le fait que la MAPP a certaines prérogatives mais, dans le cadre du débat public, il faudrait avoir l'assentiment du Ministère intéressé, notamment du Ministère technique qui est le seul compétent en matière de tracé. Donc la MAPP a des compétences financières et économiques mais certainement pas en matière de tracé et notamment de problèmes géologiques. Je voudrais que ce soit clair. Nous pourrions éventuellement travailler en parfaite intelligence et en coopération constructive mais uniquement entre nous. Il n'est pas question que la MAPP s'érige en magister technique en la matière.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Merci, M. MOURA. Compte tenu des contraintes de temps, nous sommes très en retard et je vais transmettre la parole au maître d'ouvrage, aux fins de rappel de son dossier soumis au débat, pour qu'il aborde la comparaison déjà explicitée entre voie express et autoroute concédée et, enfin, un point tout à fait important, les hypothèses de modélisation concernant la RN154. Nous aurons ensuite à nouveau des questions de la salle, puis nous enchaînerons avec les autres interventions. Vous avez la parole, M. de Soras.

M. Olivier de SORAS : Merci, Mme AGUILA. J'en profiterai, en démarrant mon intervention, pour rappeler que le débat public ne porte pas sur des tracés mais sur des principes d'aménagement. Je rappelle d'ailleurs très rapidement les trois questions du débat public :

- Faut-il achever l'aménagement de la RN154 ?
- Si oui : faut-il l'accélérer ?
- Quel financement est-il mobilisable et dans quel délai si nous voulons accélérer cet aménagement ?

Je passe très vite sur ce que je n'appelle pas des tracés mais des options d'aménagement, les différentes hypothèses sont représentées ici : c'est un coût global d'aménagement qui représente 650 à 700 millions d'euros. Quand nous en arrivons à ce stade, nous notons deux points, d'une part que le montant global est très important et, d'autre part, que des sections représentent à elles seules des montants importants, en particulier les contournements des zones les plus agglomérées que sont Saint-Rémy-Nonancourt d'une part, Dreux et Chartres ensuite.

Comment résoudre cette équation entre le coût et le délai, puisque c'est bien l'objet de la troisième question et l'objet des hypothèses montages financiers ? La question des montages financiers n'est pas une question technique. Elle a pour objet de répondre à la question : comment, dans quel délai ? De façon très simple, et la MAPP a fait un effort de synthèse sur l'ensemble de la connaissance dont elle dispose sur le montage financier, qui est très supérieure à la mienne, bien évidemment, mais pour faire très simple, nous pouvons identifier trois grands principes de financement :

- le budgétaire,

- l'emprunt,
- les contrats de partenariat ou les partenariats public-privé, dont les contrats de partenariats et la concession.

Si je les détaille rapidement, je mettrais juste un petit préambule. Nous avons deux sources de financement possible :

- l'usager via le péage d'infrastructures, qui s'applique à de nombreuses situations dans notre vie courante ;
- la subvention ou la participation à l'investissement, qui repose en général sur les impôts des collectivités.

La question du montage financier peut aussi se poser dans une sorte d'équilibre – entre zéro et 100 %, il y a aussi des parties intermédiaires – par une répartition entre ces différentes ressources, subvention budgétaire ou péage. C'est déterminant dans le choix du montage que nous pouvons imaginer derrière.

Nous balayons maintenant très rapidement les trois hypothèses que j'ai évoquées tout à l'heure.

L'hypothèse budgétaire sur les fonds publics : la source, ce sont nos impôts. C'est le type de montage que nous avons connu jusqu'à maintenant. Monsieur rappelait tout à l'heure ce que nous avons déjà fait, les routes express qui peuvent continuer. Les données de cet investissement budgétaire est que l'investissement, comme l'exploitation d'ailleurs parce qu'il faut que l'axe vive et soit maintenu, l'ensemble se fait sur les fonds publics. L'aménagement, compte tenu des disponibilités financières de l'ordre d'une dizaine de millions d'euros par an, est progressif à chaque fois que l'on peut ajuster les différentes programmations budgétaires dans cette épure d'une dizaine de millions par an ou d'une cinquantaine de millions par période de cinq ans. Le coût de construction estimé aujourd'hui entre 650 et 700 millions d'euros, ramené aux 10 millions d'euros mobilisables chaque année, nous donne un horizon de réalisation lointain. C'est à partir de ce constat qu'il nous a été demandé d'examiner les solutions alternatives qui pourraient permettre de répondre à un souhait local d'aménagement accéléré de la RN154, pour lui donner le plus rapidement possible son effet de levier maximal en étant aménagée sur la totalité de la traversée de l'Eure-et-Loir, et non pas par succession d'opérations comme nous l'avons connu jusqu'alors.

Pour faire une projection sur ce que peut être l'aménagement budgétaire avec cette capacité de 10 millions d'euros par an, les capacités d'aménagement à l'horizon de 2018, qui correspond, au-delà des opérations en cours aujourd'hui, à une autre phase d'environ cinq ans, ce serait des opérations du type de la liaison entre la RN 10 et Prunay-le-Gillon, par exemple, qui représente 65 millions d'euros. Nous sommes au-dessus des 10 millions d'euros par an sur cinq ans. Cela peut être la section qui se trouve entre Allonnes et Ymonville, entre les deux parties aujourd'hui en cours de travaux, qui représente de l'ordre de 43 millions d'euros, ou la partie la plus au Sud de l'itinéraire, qui représente 60 millions d'euros.

Si nous en sommes à trois hypothèses au Sud, c'est parce que les opérations nécessaires sur la partie Chartres, Dreux, Nonancourt et Saint-Rémy représentent des montants d'investissement beaucoup plus élevés, qui ne rentrent pas aisément dans une programmation d'environ cinq ans avec une capacité budgétaire de l'ordre de 10 millions

par an.

Nous pouvons nous poser la question de l'emprunt, une situation que connaissent les ménages à moment ou un autre. C'est une hypothèse tout à fait théorique parce que l'État n'emprunte pas de façon affectée sur une opération d'investissement. L'État peut emprunter pour consolider son budget et décide ensuite, à partir de son budget, de l'affectation dont peut faire partie l'investissement. C'est une petite particularité. Dans cette hypothèse, les investissements peuvent être faits beaucoup plus tôt, c'est l'intérêt de l'emprunt. Ils sont préfinancés. Ensuite interviendrait sur les fonds publics le remboursement à la fois de la dette contractée par cet emprunt et l'exploitation et la maintenance, qu'il faut bien sûr assurer pendant toute la durée de vie de l'infrastructure.

Dans cette hypothèse, encore une fois théorique, j'ai fait une simulation sur la base immobilière, par des logiciels que nous pouvons tous trouver sur Internet, et je ne suis pas un spécialiste de ces affaires financières. Je note que, dans cette simulation, l'hypothèse de base était de 650 millions d'euros empruntés à 3 % sur 60 ans. Je doute, mais les spécialistes de la MAPP pourront apporter des précisions, que 3 % sur 60 ans soit véritablement un taux certain. Il est intéressant toutefois de constater que cela conduit à des mensualités de 2 millions d'euros, soit à une annualité de 24 millions d'euros par an. Nous dépassons donc la capacité budgétaire d'une dizaine de millions d'euros par an, c'est-à-dire que la situation du simple recours d'emprunt ne permet pas de boucler le plan de financement, compte tenu de la capacité que nous connaissons. Je précise encore une fois que l'hypothèse de l'investissement d'État ne se fait pas avec un système d'emprunts sur l'opération.

Dans la troisième hypothèse que peut être le contrat de partenariat public-privé, le préfinancement et l'exploitation sont assurés dans le cadre du contrat. La charge annuelle sera supérieure à l'investissement seul puisque nous aurons la partie exploitation maintenance, et nous aurons donc un remboursement supérieur au coût de l'emprunt, qui couvrirait, dans la diapositive précédente, la seule partie de la construction. Nous avons fait faire différentes simulations. En général, il faut noter que les partenariats public-privé sont envisagés sur des périodes plus courtes, jusqu'à une trentaine d'années. Nous venons d'en conclure pour les centres d'exploitation et d'intervention sur le territoire national. 63 centres vont être construits sur cette base, je pourrais évoquer tout à l'heure plus en détail.

Je reviens sur la RN154. Dans cette hypothèse, avec une contribution de fonds propres d'environ 10 %, un taux d'emprunt à 5 % sur une durée de 60 ans, nous arrivons à un loyer annuel, dans des hypothèses optimistes, je le précise, évalué autour de 54 millions d'euros de remboursement de loyer du contrat. Nous sommes encore fois supérieurs à la capacité financière disponible.

Nous voyons bien que, parmi tous ces schémas, nous n'en bouclons aucun pour arriver à un montage financier stable et fonctionnel. La conclusion à laquelle j'arrive est que la seule ressource budgétaire ne permet pas de résoudre cette équation d'un aménagement plus rapide de la RN154 dans son ensemble, dans un délai plus court.

Dans cette hypothèse, il convient donc d'examiner comment nous pouvons trouver un positionnement de curseur entre la partie de financement ou de ressource qui peut être trouvée auprès de l'utilisateur à travers un péage ou au travers des subventions de fonds publics.

Les PPP peuvent très bien être assujettis aussi au péage. Nous pouvons imaginer un contrat de partenariat public-privé avec un péage. Cela a été précisé par nos intervenants

de la Mission d'appui tout à l'heure. Dans cette hypothèse, le risque trafic n'est pas transféré. C'est un péage que le maître d'ouvrage peut mettre en place, c'est lui qui le perçoit et, à la limite, les recettes générées viendront en déduction de sa charge de loyer. Il faut donc trouver un équilibre, sachant que les recettes ne sont pas certaines, qu'un risque trafic reste à ce moment-là sur le maître d'ouvrage.

A contrario, le principe de concession avec la délégation de service public, qui a permis le développement du réseau routier que Fabien BALDERELLI présentait tout à l'heure, un système qui a fait ses preuves en tout cas pour les investissements routiers, permet le transfert de risque trafic. Les données sont fixées au départ, à partir d'une étude globale. Ensuite, le contrat se déroule avec des conditions de péage et de subvention d'équilibre connues. Dans ce cas-là, nous arrivons à boucler le dossier, et c'est l'objet de l'alternative proposée dans le cadre de ce débat public. Avec les disponibilités budgétaires connues, dans l'hypothèse de concession, nous arrivons à boucler une solution qui permet une réalisation courte dans un délai à l'horizon de 2018.

Entre les deux, un PPP avec péage ou une DSP avec concession, le système de la concession nous semble très largement plus intéressant, plus organisé et plus fonctionnel.

Je reprends le graphique présenté tout à l'heure. Il est discutable parce que, dans les contrats de partenariat, il y a beaucoup de variables. Nous pouvons avoir des contrats de partenariat qui se positionnent différemment, un peu plus haut ou plus bas.

Le principe de base, que Marc PAPINUTTI avait présenté en novembre dernier aussi lorsqu'il était venu participer à ce débat public, la situation de référence est ce que nous appelons la MOP, la maîtrise ouvrage publique. Le maître d'ouvrage finance ses travaux, les payent au fur et à mesure qu'ils sont réalisés, passe différents marchés les uns à la suite des autres. Cela implique un certain nombre de délais, de risques et de dérapages qui sont toujours assumés par le maître d'ouvrage, au fur et à mesure de la mise en place de cette réalisation.

A l'opposé, le contrat de partenariat ou la concession en délégation de service public, et la MAPP l'a bien rappelé, les choses sont figées avant le démarrage du chantier. Fabien BALDERELLI citait tout à l'heure le surcoût de l'A19. Le contrat était signé, le concessionnaire prend à sa charge la part de risque qu'il avait prise en sous-estimant ou en n'ayant pas eu la capacité d'évaluer à ce moment-là le coût réel.

Voilà comment se répartissent les choses. En maîtrise d'ouvrage publique, nous sommes évidemment sur des durées de contrat courtes. C'est un marché de travaux, pour faire simple, alors que dans des systèmes complètement intégrés, de type contrat de partenariat ou concession, nous sommes là dans des durées longues qui comprennent la globalité des prestations prévues au contrat, que ce soit la partie construction ou la partie maintenance ou exploitation qui suit.

Pour la RN154, quelles ont été les hypothèses de modélisation ? Les principes rentrés dans les simulations faites pour une modélisation de concession sont :

- le coût de construction ; c'est un déterminant important, et ce montant global de 650 à 700 millions d'euros n'est pas un petit montant ;
- le coût de l'exploitation et de l'entretien, qu'il ne faut pas oublier parce que l'infrastructure doit vivre. Pour vous donner une idée, la RN154 représente annuellement une charge d'entretien et d'exploitation de 6,5 millions d'euros par

an, qui permettent d'assurer le niveau de service qu'elle présente aujourd'hui.

- la durée de la concession a été fixée à une cinquantaine d'années, avec un niveau de péage déterminé d'entrée à huit centimes d'euro par kilomètre pour les véhicules légers et, classiquement, à trois fois ce montant pour les poids-lourds. ;
- les données de trafic, les systèmes d'échange et les données économiques entrent dans les éléments pris en compte pour la caractérisation du modèle de trafic.

Venons-en aux résultats. Pour l'ensemble de l'itinéraire entre Allaines et Nonancourt, c'est-à-dire la partie de la RN154 qui traverse l'Eure-et-Loir, nous arrivons à une simulation de déséquilibre de concession estimé entre 50 et 100 millions d'euros, avec les réserves données tout à l'heure sur l'exemple de l'A19. Cela représente entre 8 et 15 % de subvention à l'investissement, ce qui n'est pas très important à l'échelle d'un projet de ce type. Dans cette hypothèse, dans la mesure où l'ensemble des choses s'enchaînent et se réalisent globalement, la mise en service est envisageable à un horizon de 2018.

Dans le dossier est présentée aussi une variante de concession partielle, qui a été examinée. Elle présente à la fois un intérêt et un inconvénient. Le délai de 2016-2017 semble un peu optimiste, restons sur un objectif à 2018 pour une approche globale, quelle que soit la longueur de la section concernée. Dans cette hypothèse de concession partielle qui a été modélisée, sur une durée de 45 ans si le Nord était réalisé aussi ou de 50 ans dans le cas contraire, nous aurions une concession équilibrée, sans besoin de recours à des fonds publics ni de subvention d'équilibre. Néanmoins, cette situation ne règle pas la totalité de la traversée de l'Eure-et-Loir puisque la partie Nord n'est pas traitée. C'est pourquoi l'hypothèse de concession totale a été examinée de façon à pouvoir apporter la réponse sur la totalité de l'itinéraire de la 154 et lui donner son effet maximal.

Quand nous regardons le déroulé, et je reprends quelques éléments que nous avons eus l'occasion de voir dans des réunions précédentes, le déroulé classique d'une opération comprend une succession de différentes phases, d'étude, d'enquête publique, de procédure, de réalisation, qui s'enchaînent. Le délai est plus ou moins maîtrisé et est à prendre en compte pour chacune des opérations qui se suivent.

Dans l'hypothèse d'une réalisation globale, par un contrat global, que ce soit sous la forme d'une concession ou d'un contrat de partenariat quel qu'il soit, nous avons une transmission de l'ensemble du dossier appréhendé de façon globale, dans un délai maîtrisé et avec des coûts connus à la signature du contrat. Le rôle du concessionnaire a été présenté tout à l'heure : appel d'offres européen, étude détaillée, je ne reviens pas sur ces éléments pour laisser plus de temps au débat.

Je voudrais juste finir sur les ressemblances ou les différences entre une voie express et une autoroute. D'un point de vue technique, il y a très peu de différences. D'un point de vue réglementaire, il y a une vitesse de circulation qui peut aller jusqu'à 130 km/h sur le réseau autoroutier et est généralement limitée à 110 km/h sur le réseau de type route express. En ce qui concerne les aspects dimensionnels, donc les impacts sur le foncier, ils sont strictement les mêmes. La largeur de voies d'une autoroute ou d'une route à 2 x 2 voies express est réalisée de la même façon.

Concernant le coût apparent pour l'utilisateur – il est important de le voir ainsi, M. Cohen disait tout à l'heure qu'il n'existe pas de réalisation gratuite même s'il existe des coûts que l'on ne voit pas –, dans l'hypothèse d'une concession, il y aurait un péage ; dans l'hypothèse d'un aménagement progressif en voie express, l'utilisation apparaîtrait gratuite

mais serait supportée via des impôts par les fonds publics.

L'horizon de mise en service est connu et différent selon que nous avons cette possibilité de mobiliser une autre ressource que les seuls crédits budgétaires.

Un certain nombre d'usages sont interdits sur route express, comme sur 2 x 2 voies, qui conduisent, et c'est le cas aussi des accès riverains, à avoir un itinéraire de substitution. La question a été soulevée tout à l'heure, je n'y reviens pas.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : M. de SORAS, pardonnez-moi de vous interrompre, j'ai juste une question sur le nombre de diffuseurs entre les deux modèles.

M. Olivier de SORAS : C'est parfait, nous allons passer à la diapositive suivante.

Ce qui ne change pas est que nous avons bien une 2 x 2 voies, les caractéristiques techniques de géométrie sont les mêmes. Les échanges sont dénivelés, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de carrefours plans avec un stop où nous traversons des voies lorsque nous avons un aménagement de type 2 x 2 comme de type autoroutier. Dans les deux cas, il y a un itinéraire de substitution.

Par contre, ce qui change est la vitesse de circulation, la question du péage et donc la mobilisation de financements publics. La question de l'interdistance entre les échangeurs évolue puisque, sur 2 x 2 voies route express, nous sommes plutôt avec des échangeurs plus rapprochés. Nous pouvons aller, ce que nous pouvons constater sur des aménagements progressifs, jusqu'à des interdistances de 10 km qui correspondent souvent au fait que nous réalisons les tronçons les uns à la suite des autres et qu'il faut bien des points de raccordement.

Lorsque nous réalisons globalement des grands aménagements, l'interdistance d'une vingtaine à trentaine de kilomètres est en général retenue. Les interdistances d'aires de service de repos sont moins décisives, surtout à l'échelle d'un tronçon d'une centaine de kilomètres.

Concernant la question des interdistances, je crois qu'il est important de rappeler les éléments du dossier. Vous avez ici à l'écran la solution de référence telle qu'elle est présentée dans le dossier du débat public, ainsi que des échangeurs optionnels qui pourraient être examinés. Il est d'ailleurs précisé que les échangeurs optionnels apportent des éléments complémentaires en termes d'efficacité du projet et de son utilité.

En voyant cela, nous nous posons la question : par rapport à ce que nous connaissons sur les aménagements existants aujourd'hui de 2 x 2 en route express, par rapport à une interdistance à 10 km, nous sommes évidemment un peu au-dessus. Pour autant, il est important de regarder quels sont les interdistances et à quoi cela correspond. Comme vous le voyez ici, entre Allaines et Chartres, vous avez 29 km. Si vous coupez en deux, cela fait entre 13 et 15 km d'interdistance. Autour de Chartres, le contournement pourrait faire 18 km. Dans la partie entre Chartres et Dreux, cela représente 22 km en section courante aujourd'hui. Un échangeur intermédiaire mettrait des points d'échanges distants de 9 et 12 km. Je crois que ce sont des éléments qu'il faut avoir également à l'esprit. J'ai pris deux minutes de plus et je pense qu'il était utile de les présenter.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Je vous remercie, M. de SORAS. Je passe la parole à la salle. M. BERTHUY, puis Madame ensuite.

M. Didier BERTHUY : Je vais revenir sur les propositions de Mme Trofleau. Deux

choses ne bougent pas dans vos calculs et elles devraient bouger. La première est le montant des travaux. Nous savons très bien que le projet soutenu par la majorité des associations coûte bien moins cher que l'autoroute. Il coûte moins de 500 millions d'euros.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Nous allons y venir, de toute façon.

M. Didier BERTHUY : Le deuxième élément qui devrait varier est la participation des collectivités territoriales et de l'État. En Eure-et-Loir, nous ne sommes pas bêtes, nous savons que cela coûte de l'argent. Je pense que les Euréliens, en termes d'impôts, comprendraient que cette 2 x 2 voies va leur coûter de l'argent, s'ils veulent une 2 x 2 voies gratuite. J'en appelle vraiment à la responsabilité des élus nationaux, qui sont en même temps maires de deux grandes villes du département, le maire de Dreux et le maire de Chartres. Ils doivent prendre leurs responsabilités là-dessus. Nous avons vu, notamment pour le contournement de Tarbes, que des partenariats public-privé étaient mis en place. Pourquoi ces solutions ne seraient-elles pas envisagées pour Chartres et pour Dreux ? Pourquoi en restons-nous toujours à cette dichotomie, soit l'autoroute et ses 700 millions d'euros, soit rien du tout ? Nous avons vu que la 2 x 2 voies coûte moins de 500 millions d'euros et qu'il faudra sortir l'argent, nous sommes tous d'accord avec ce point. Je rappelle que le Conseil régional, qui n'a pas la compétence des routes, a voté le principe d'une participation exceptionnelle à l'aménagement de la RN154. A ce sujet, et je parle en tant que membre d'Europe Écologie, cette délibération a été votée par les Verts, il y a de l'argent à aller chercher au Conseil régional et au Conseil général, dans les communautés d'agglomérations et dans les communes. C'est aussi à l'Eure-et-Loir de se prendre en main pour financer sa route.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Merci, M. BERTHUY. Ensuite, Madame, puis M. COHEN souhaite intervenir.

Mme Françoise DUTHU : J'aimerais savoir, sur l'axe Allaines-Nonancourt, aujourd'hui, quotidiennement, la circulation n'est-elle pas concentrée justement sur Dreux-Chartres ? Pour une mise en service en 2070, le tronçon Dreux-Chartres est déjà mis en service. Nous posons la question de l'utilité apportée en plus par cette vision globale du projet.

J'abonde un peu dans le sens de Didier BERTHUY ou de Mme TROFLEAU, de l'association la Presle. Nous pourrions songer à un découpage et à des participations des collectivités locales, donc un certain volontarisme politique de la part de nos élus.

Certaines choses me paraissent aussi aberrantes. Nous faisons des prévisions, nous allons chercher sur Internet des taux d'intérêt sur 60 ans. Je ne sais pas où en sont les banques ni comment elles calculeront cela. C'est une chose. Ensuite, le prix du pétrole, il est absolument certain qu'il va augmenter. Donc les gens vont désertier les autoroutes. Il faut peut-être songer à se diriger vers des liaisons Chartres-Orléans rapidement puis, dans un deuxième temps, Chartres-Dreux, en voie ferrée parce que dans quelques années nous ne pourrons plus, avec nos revenus, prendre la voiture. C'est aussi bête que ça.

Quand nous sommes dans le développement durable, je ne comprends même pas que nous ne puissions pas intégrer ce genre de variables. Je suis vraiment atterrée par tout cela.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Merci, M. de SORAS, souhaitez-vous répondre ?

M. Olivier de SORAS : Déjà, je regrette que M. BERTHUY ait posé une question puis ait quitté la salle. Je lui aurais bien demandé, parce que je n'ai pas dû suivre précisément,

quelle a été la délibération du conseil régional et qu'il précise quel pouvait être le montant de la participation envisagée par le Conseil régional, à situation exceptionnelle.

Au-delà, la question de fond a été clairement posée : compte tenu d'une situation connue en termes de financement, pour une capacité budgétaire de l'ordre de 10 millions d'euros, plutôt majorée par rapport à la situation actuelle, si l'ensemble des collectivités se mettent autour de la table et peuvent dire : « Nous sommes capables de mettre le double, triple ou quadruple », l'équation n'est plus la même, c'est une évidence.

Quant à la question de mobilité, je partage tout à fait votre remarque. Je mettrais juste un bémol, c'est que la répartition modale aujourd'hui est de 85 % - 15 % entre la route, souvent en déplacement particulier, alors que la route est aussi le support de transport collectif pour les cars et les bus notamment, et environ 15 % pour les modes autres que la route.

Dans l'hypothèse où nous serions particulièrement ambitieux, et une des conclusions du Grenelle est d'augmenter de façon significative les parts modales autres que la route, il s'agirait d'arriver à environ 20 %, ou 25 % dans les objectifs les plus ambitieux, de parts modales autres que la route. Je veux dire par là que nous ne pouvons pas exclure, et je ne crois pas que nous le fassions, les autres réflexions. Pour autant, il faut apporter une réponse qui soit globale à l'ensemble des besoins de déplacement de nos concitoyens. C'est dans ce cadre que la RN154 a fait l'objet d'un certain nombre de demandes d'accélération de son aménagement. Cela ne veut pas dire que nous ne regardons pas ce qu'il en est à côté.

Dans les différentes contributions et expressions au cours de ce débat, j'en ai noté une qui me paraît intéressante, dans les éléments de réflexion que, Madame, vous avez posés, c'est de dire : allons jusqu'au bout de la réflexion après le Grenelle, mobilisons au maximum les contributions publiques mobilisables, l'investissement budgétaire, sur le non routier et utilisons d'autres ressources pour réaliser les opérations routières. C'est une hypothèse intéressante.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Merci, M. de SORAS. Dernière question, Monsieur COHEN. Ensuite, nous passerons à Mme FRAUDIN. Nous avons encore de longues interventions et il est déjà 20 h 30.

M. Pierre COHEN : Simplement un fait et une question. Le fait est que, effectivement, tant que la contrainte budgétaire est limitée à 10 millions d'euros, il faudra un ou plusieurs péages. Cela me paraît incontournable. Si les différentes collectivités du département acceptent de participer, il y aura de moins en moins de péages.

Deuxièmement, mais c'est peut-être ma méconnaissance du dossier, vous n'avez parlé que de l'investissement à faire pour passer aux voies. Dans un contrat de DSP, il y a une soule à payer par le concessionnaire à la puissance publique pour la mise à disposition de l'ouvrage existant. C'est ce que nous avons fait sur l'A63, pour plus de la moitié du montant total. Vous hochez la tête, cela veut-il dire que vous envisagiez de mettre gratuitement à la disposition du concessionnaire des ouvrages existants ?

(Applaudissements)

M. Olivier de SORAS : Je comprends tout à fait la question mais, je suis très honnête, je suis un peu étonné par la formulation. Il ne s'agit pas de mettre gratuitement à disposition, ce n'est pas l'enjeu. Nous avons aujourd'hui environ une centaine de kilomètres en

traversée de l'Eure-et-Loir. Sur cette centaine de kilomètres, 35 sont déjà aménagés. Nous avons donc deux solutions. Soit nous créons une infrastructure complètement nouvelle, une autoroute complètement nouvelle, et il y a des propositions, il me semble en avoir lu une dans la presse cette semaine. Toutefois, c'est une option qui, 15 ou 20 ans plus tôt, aurait pu jaillir mais je crois qu'aujourd'hui, elle n'est plus tout à fait à l'heure des réflexions et, en particulier, postérieures au Grenelle. À partir du moment où nous souhaitons optimiser ce qui existe, la question est de savoir comment nous pouvons, dans un contrat d'aménagement global où nous avons effectivement des travaux à réaliser sur la partie la plus au Nord comme celle la plus au Sud, soit nous passons des contrats saucissonnés sur les différents morceaux qui manquent au milieu mais, en termes d'exploitation de réseaux et d'optimisation, ce n'est pas très intéressant ; soit nous avons une approche globale dans laquelle nous disons que ce qui est déjà construit est déjà construit et il n'y a pas lieu de le reconstruire.

Dans la présentation de Fabien BALDERELLI en introduction, j'ai trouvé intéressant que soit rappelé que ce qui a déjà été construit arrivait dans l'apport en nature et que l'ensemble de l'apport en nature plus la subvention d'équilibre constituait, dans le cadre d'une délégation de service public de type concession, l'ensemble des concours publics.

Mme Marie-Bénédicté AGUILA : Merci, M. de SORAS. Je vais passer la parole à Mme FRAUDIN mais d'abord, je souhaiterais m'excuser à son égard parce que j'ai indiqué tout à l'heure qu'elle interviendrait uniquement au nom de Vivavre. Or, les interventions seront au nom d'ACTS, AMPVCV, ASCVEG, VIVAVRE AVERN. Mme FRAUDIN va être assistée de Bertrand THIERRY au nom de l'ASCVEG et de Jean-Louis LATOUR au nom de VIVAVRE. Je voulais m'excuser d'avoir mal approché cette intervention, qui est beaucoup plus large que celle que j'avais annoncée. Je vous remercie de bien vouloir venir tous les trois et de tenter de vous conformer à l'horaire.

Mme Germaine FRAUDIN, au nom du collectif : Bonsoir. Je représente, non pas l'AVERN, ce soir, mais je représente le collectif. Je remercie Mme AGUILA d'avoir pu nous insérer dans ce groupe de personnages si importants et de nous consacrer 15 minutes. Nous allons prendre notre temps aussi, comme les autres, et dépasser de deux ou trois minutes à peine. Nous essaierons de faire au plus vite.

Je serai donc accompagnée par M. LATOUR, de VIVAVRE, et je voudrais présenter les excuses de Bertrand THIERRY qui, malheureusement, a été retenu par un empêchement de dernière minute assez grave et ne pourra donc pas venir ce soir pour parler de Dreux et de Dreux-Est.

Vous avez probablement entre les mains le cahier de l'ASCVEG, vous avez aussi le cahier d'ACTS. Vous n'aurez pas celui de Vivavre mais vous avez tout au moins la copie que nous avons fait réaliser à nos frais puisque, dans un premier temps, la CPDP vous avez dit qu'il ne serait pas imprimé pour cause de financement. Je voudrais la remercier ce soir d'avoir quand même pu l'imprimer. Ce cahier sera à votre disposition à la réunion de clôture, le 28.

Lors des précédentes séances du débat public, seule la mise en concession, comme aujourd'hui, à l'exception du contrat de partenariat qu'on nous a bien expliqué, a été envisagée et exposée en repoussant la réalisation de toute autre solution à l'horizon de 2070. Ceci nous semble irrecevable. Je dis irrecevable parce que c'est le terme même qu'a employé M. THIROUIN, de la FDSEA lors de la séance du 14 janvier dernier. La FDSEA est la fédération départementale des syndicats d'exploitations agricoles. Je reprends donc ce terme, qui nous convient très bien.

Dans le dossier et les discours du maître d'ouvrage, il subsiste de nombreuses imprécisions voire d'erreurs sur lesquelles le projet se fonde et que nous voulons souligner.

Au Nord du tracé, l'accidentologie, et je crois que la DRE sera d'accord, est pratiquement nulle. Je pense que c'est plus du fait de l'A12 que de la 154 qui, on nous le répète, est très accidentogène. Le trafic sur la 154 stagne depuis les années 2000, quoi qu'en dise le maître d'ouvrage. Les prévisions de trafic du maître d'ouvrage sur la nationale 154 à l'horizon 2018 sont peu probables et mériteraient des études complémentaires. Les études menées par le CETE, le Centre d'études techniques, ont été réalisées en 2006, sans tenir compte des différentes crises et de l'importance donnée depuis au trafic ferroviaire. Je veux parler bien sûr de Chartres-Orléans, voyageurs et marchandises, réouverture, pourquoi pas, de la ligne Dreux-Chartres et aussi le blé vers Orléans qui partira en 2020 par le fer, et cela est acté et demandé également par certaines instances, sans tenir compte d'autres modes de déplacements qui ont été évoqués tout à l'heure.

Le projet autoroutier pour la 154 serait dévoreur d'espace, de terres agricoles, de bosquets, réservoirs de la biodiversité célébrée officiellement et mondialement en 2010, puisque c'est l'année de la biodiversité, comme en a décidé l'ONU. Il défigurerait irrémédiablement les vallées de la Blaise et de l'Avre. Le projet n'est pas non plus, je regrette de le dire, en accord avec les impératifs environnementaux du Grenelle, puisqu'il s'agit de points de congestion et nous allons vous démontrer que la congestion peut très bien devenir nulle, finalement, en fluidifiant, d'une certaine façon, le trafic.

Le projet de financement doit être possible, non pas en 2070 mais bien avant. Nous avons parlé des collectivités territoriales. Nous pourrions aussi parler de l'aide de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

Soulignons aussi que le pays au Nord du tracé se présente très différemment de celui qui se trouve au Sud. De plus, le territoire de Dreux, à la croisée des chemins – excusez-moi de l'ambiguïté sur le mot chemin – est tiré à hue et à dia entre l'Est et l'Ouest, le Nord et le Sud et n'a que les inconvénients de sa position géographique. Tout projet doit tenir compte aussi des situations locales, si bien que nous pouvons nous ranger du côté de la Chambre d'agriculture du 28 qui refuse un grand contournement de Dreux par l'Ouest et privilégie le contournement par l'Est. C'est bien ce qu'a dit la Chambre d'agriculture lors de la dernière réunion du débat public.

Venons-en maintenant à la présentation de notre solution alternative. Nous ne serons pas en trinôme, comme vous, Messieurs, mais en binôme puisque Bertrand n'est malheureusement pas là. Jean-Louis et moi-même vous présenterons quatre tronçons : Chartres-Dreux ; Dreux Est ; Dreux-Saint-Rémy ; puis Saint-Rémy-Saint-Lubin. Toutes les considérations exposées précédemment concernant le dossier nous amènent à penser qu'un aménagement des voies existantes est suffisant et conforme aux prescriptions du Grenelle présenté par M. PAPINUTTI dernièrement. Nous allons donc passer en revue les quatre tronçons.

Chartres-Dreux

L'état actuel, vous le connaissez, est reconnu comme extrêmement positif par tous les acteurs. Sa fluidité, la desserte du territoire, ses caractéristiques et sa remise à neuf prévue pour 2012 en font un axe au service de notre territoire. Les Euréliens et de nombreux élus ont fait savoir, tout au long du débat, qu'ils tenaient au statu quo pour cette portion. Seul le tronçon entre Marville et Vernouillet reste à réaliser et était programmé. Le maître d'ouvrage a précisé que le trafic et l'accidentologie ne justifient pas la finalisation de la 2 x

2 voies. Vous voyez un peu la cohérence par rapport à la route accidentogène. La DRE a revu son constat pour s'orienter vers un réaménagement de l'entrée Sud de Dreux. C'est la page 11 du verbatim, déclaration d'Olivier de SORAS et de Serge GAILLARD.

Dreux-Est

Voilà comment se présente pour l'instant la rocade Est et la rocade Ouest et, au Nord, la nationale 12. Le projet des ouvrages est déjà programmé pour le raccordement à l'Est entre la 154 et la 12 et est demandé par les élus, notamment dans le SCOT de l'agglomération. Nous avons appris, durant le débat, qu'une étude de la DRE portant sur l'amélioration du giratoire au niveau du laboratoire LEO, donc à l'entrée de Dreux, est en cours. L'aménagement permettrait à lui seul une fluidification de l'arrivée sur Dreux. Les heures de pointe le matin et le soir sont les seules périodes où la circulation n'est pas fluide. Nous avons compté souvent, et sept véhicules sur dix à peu près empruntent la rocade Est ou la direction du centre-ville pour rejoindre les principaux lieux de travail. Nous pouvons aussi penser qu'à l'avenir, nous verrons moins de véhicules avec une seule personne à bord. Il est indispensable que la réalisation de cet ouvrage déjà budgété soit conciliable avec la construction du barreau Est. La fluidité du trafic est à privilégier certes. Elle se ferait à une vitesse ne dépassant pas 80 km/h. Les camions en transit seraient contraints de l'emprunter afin de protéger les zones de captage d'eau de Vernouillet, rocade Ouest, auxquelles nous tenons et qui sont d'ailleurs, je crois, répertoriés au Grenelle comme étant à protéger.

Ce choix du contournement Est évite, et je pèse mes mots, la destruction irréversible du patrimoine environnemental et paysager de la Blaise, que nous tenons à léguer aux générations futures, et réduit l'artificialisation de notre territoire, qui est déjà bien massacré par l'urbanisation de nos villages.

Son coût, sans concession, sera bien inférieur aux 80 millions prévus dans le dossier, plus proche des 20 millions annoncés en avril 2006 aux élus par la DRE. Si le trafic sur la 154 reste stable, aux alentours de 13 000 à l'arrivée sur Dreux, si la baisse de fréquentation des poids-lourds se confirme, 4 000 jours en 2003, 2000 seulement en 2008, on peut également se demander si une amélioration et une sécurisation de la rocade Ouest actuelle ne serait pas suffisante, c'est-à-dire le tronçon entre Dreux et la RD 26.

Nous allons passer maintenant à l'aménagement de la nationale 12. Mme BRÉVAN a résumé, lors de la réunion de bilan de parcours à Chartres, je cite :

« Des ambiguïtés viennent de la définition même du champ de l'étude du projet. Le maître d'ouvrage présente son projet globalement, avec une impasse sur la nationale 12. Cette impasse est très présente dans vos préoccupations, » dit-elle. *« Non seulement il y a un tronçon commun entre la nationale 154 et la 12 mais, si la solution Est était retenue, il faudrait réaménager la 12. On ne peut pas en tenir rigueur au maître d'ouvrage car ce n'était pas dans son cahier des charges de travailler sur la 12. Cette absence de réponse ou prise en compte des problèmes spécifiques de la nationale 12 plombe le débat. »* Ce sont les mots de Mme BRÉVAN, fin de citation.

La traversée de Dreux par la nationale 12 se confond donc avec le problème de l'aménagement de la 154. Le tronçon entre Cherisy et le carrefour des Livraindières a vu des travaux importants être réalisés : le pont enjambant la ligne de chemin de fer Paris-Granville pour plus de 5 millions d'euros, la remise à neuf de la chaussée, etc. Il est donc possible d'imaginer un traitement de la 12 qui prendrait en compte la sécurité du parcours et la réunification du territoire de Dreux avec le plateau Nord. Pour plus de précisions, il

faudra consulter le cahier d'acteur de l'ASCVEG. Voici un aperçu de ce qui peut être réalisé. L'empreinte des voies est réservée. Ce projet comporterait essentiellement trois ouvrages, qui peuvent être évalués. C'est un projet ambitieux qui permettrait d'allier le développement économique de Dreux et la nécessaire prise en compte des habitants de ce secteur. Je passe la parole à M. Latour.

(Applaudissements)

M. Jean-Louis LATOUR, association VIVAVRE: Il s'agirait de réaliser trois ouvrages :

- la liaison, surtout au carrefour où tout le monde s'arrête parce qu'il y a des embouteillages. Il pourrait y avoir une plate-forme à cet endroit, avec la route réalisée en tranchée. Dans cet espace, il y a la place pour le faire la route et les voies de dégagement ;
- un deuxième ouvrage d'un passage éventuel pour les piétons, surtout, parce que c'est un endroit accidentogène pour les piétons. Il y a eu énormément de gens qui cherchaient à traverser à cet endroit et se sont faits écraser ;
- un autre carrefour à aménager.

En tout, cela fait trois ouvrages à réaliser. J'avais demandé à M. de SORAS une évaluation approximative des ouvrages. Cela tourne autour de 10 millions, en plus ou moins, donc trois ouvrages représentent 30 à 40 millions d'euros. J'avais demandé à M. de SORAS le prix d'un pont avec les voies de raccordement, le prix de différents ouvrages. Il y aurait les plateformes et nous avons compté dans notre évaluation 50 millions. Déjà avec cela, nous arriverions à faire la réunification entre le plateau Nord et Dreux et ensuite, nous éviterions les embouteillages pour la traversée de Dreux, puisqu'il y a déjà quatre voies sur la nationale actuelle et nous n'allons pas faire six voies. S'il y a une autoroute, cela ne fera jamais six voies. Donc sur une route à quatre voies, le même nombre de véhicules passe que sur une autoroute.

Mme Germaine FRAUDIN, au nom du collectif : Je souligne que cette voie est tout de même la nationale 12 et la 154 ensemble. Je pense qu'il y a là quelque chose à faire de très intéressant. Il ne faut pas mettre le poids de tout sur la 154, c'est faux.

(Applaudissements)

Dreux-Saint-Rémy-sur-Avre

Là encore, c'est le prolongement de la nationale 12 et de la 154. Une sécurisation des carrefours sera nécessaire. Nous voyons bien que les carrefours ont été très mal conçus, mal étudiés et mal négociés, par exemple vers Vert-en-Drouais où il y a eu récemment un accident grave et, je crois, mortel, il faut vraiment attendre et passer comme une petite souris entre les voitures, notamment le vendredi soir et le dimanche soir, pour arriver à traverser la route. Ces travaux, réalisés actuellement sur la route avant Cherisy, sont un parfait exemple de ce qui pourrait être continué par notre département. Je sais que le Conseil général du 61, de l'Orne, où j'ai d'ailleurs toute ma famille, a fait de grands travaux pour aménager de nombreux tronçons de la 154. Il me semble que dans le 28, il faut aussi faire la même chose.

Saint-Rémy / Saint-Lubin-des-Joncherets

Sur cette vue aérienne, nous voyons l'emprise qu'aurait une autoroute. Nous voyons une

vue aérienne de Saint-Lubin. Nous voyons aussi les logements, la terre agricole, le centre aéré de Saint-Lubin. Soulignons en premier lieu, et c'est très important, que le Conseil municipal de Saint-Lubin-des-Joncherets a voté à l'unanimité contre la création d'une route ou autoroute à quatre voies sur son territoire, en considérant que cette création endommagerait irrémédiablement la commune et sans aucun avantage car elle est bien desservie vers Paris comme vers Rouen et Orléans, à l'exception de quelques tronçons qui n'ont pas été aménagés, en raison de la carence des pouvoirs publics depuis plus de 30 ans.

En ce qui concerne le développement économique, ce ne sont pas pour nous les autoroutes ni même les bâtiments et la mise en place de zones « industrielles » hypothétiques, surtout avec la crise, qui permettront de créer des activités et des emplois. Ce sont des entrepreneurs, des chefs d'entreprises, avec une main-d'œuvre et des professionnels qualifiés et motivés, ainsi que la qualité de vie qui peut être apportée par une commune comme Saint-Lubin-des-Joncherets, qui est bien pourvue d'équipements publics et sociaux qui lui donnent une bonne attractivité. La commune de Saint-Lubin-des-Joncherets dispose déjà de territoires équipés, y compris l'utilisation de zones restant à dépolluer et qui pourraient être réaffectées à de nouvelles activités.

Imaginer pouvoir profiter du passage d'une autoroute à Saint-Lubin-des-Joncherets pour créer des zones d'activité ou de commerces est une grave erreur et tient du leurre et de la tromperie. La commune perdrait ses atouts de cité accueillante par son environnement et la concordance entre ses équipements et les besoins. Le projet d'autoroute ou de route à quatre voies va donc à l'encontre du développement économique car il coupe la commune en deux et détruit l'environnement. Il y a risque de créer de futures et nouvelles friches industrielles. Ce projet ignore l'information et l'invitation aux créateurs potentiels d'entreprises, PME en particulier, car, nous l'avons vu ces dernières années, les grosses entreprises dévorent une région et disparaissent aussi rapidement en abandonnant aux collectivités les conséquences sociales et les territoires saccagés et pollués.

(Applaudissements)

Le projet va aussi à l'encontre du développement durable, qui consiste à préserver les richesses et à reconquérir l'espace au lieu de le sacrifier. On nous propose de procéder, pour des raisons de commodité politique et financière, à un transfert des nuisances de Saint-Rémy-sur-Avre sur Saint-Lubin-des-Joncherets. Toutefois, nous demandons un aménagement raisonnable financièrement et écologiquement qui peut être réalisé à bien moindre frais pour la collectivité et la population suivant les principes que nous exposons maintenant.

Nous proposons donc, pour la traversée de Saint-Rémy-sur-Avre, deux solutions alternatives compatibles avec les principes de développement durable recommandés par les plus hautes autorités de l'État :

- premièrement, la traversée sur ce site dont les ouvrages, les protections, peuvent être réalisés au fil de l'eau mais rapidement, avec des financements à trouver et que nous pouvons trouver ;
- deuxièmement, un passage direct légèrement décalé et parallèle à la nationale 12 actuelle.

Ces deux solutions permettraient d'éviter le saccage des terres agricoles, du paysage et de l'environnement, de redonner à la commune de Saint-Rémy-sur-Avre son unité en permettant la perméabilité entre les espaces Sud et Nord, qui sont actuellement isolés par

la 12 et la 154. Ces dispositions permettraient de recoudre le tissu urbain, de réaliser aussi ces travaux avec les mêmes échéances que le projet de mise en concession de la 154, c'est-à-dire en 2018. Ces deux solutions sont à peu près équivalentes car il s'agit de construire quatre ou cinq ouvrages d'art et, d'après l'estimation donnée par M. de SORAS le 1^{er} décembre – je suis très mauvaise en chiffre et vous débattrez tout à l'heure avec les personnes capables de vous répondre –, la valeur d'un échangeur est de 10 millions environ. Ceci signifie que la traversée de Saint-Rémy-sur-Avre reviendrait à un montant de 40 à 50 millions d'euros à peu près, c'est-à-dire la valeur de la subvention que l'État se propose déjà d'injecter dans le projet.

Je passe la parole à M. LATOUR pour expliquer les deux solutions et je présenterai la conclusion tout à l'heure.

(Applaudissements)

M. Jean-Louis LATOUR, association VIVAVRE : Sur la première solution, c'est-à-dire la traversée sur site, nous avons un ouvrage à élargir. C'est le pont sur la ligne de chemin de fer qui est à trois voies actuellement et devrait passer à quatre. Nous avons ensuite un ouvrage à passer aussi de trois voies à quatre voies au-dessus de l'ancienne nationale. Ensuite nous avons un carrefour à aménager là où se trouve la jonction avec la nouvelle sortie de Saint-Lubin-des-Joncherets, qui vient d'être réalisée par le Conseil général. Puis nous avons à réaliser une plate-forme à la place du rond-point pour qu'il y ait un échange possible et une continuité entre Saint-Rémy-sur-Avre et la Gâtine puisqu'actuellement, c'est coupé. Un dernier ouvrage est à faire au Plessis, là où il y a des embouteillages car nous avons remarqué, il faut le dire, il y a des embouteillages mais aussi une question de réglage des feux et il est facile d'aller faire signer des pétitions à des gens qui sont bloqués un vendredi soir pour leur dire : « Êtes-vous d'accord non pour des embouteillages ? » Certains blocages existent mais, quand la circulation et les feux sont bien réglés, les embouteillages sont bien moindres. Ce serait possible en aménageant les carrefours, même avec le trafic en cours, et en protégeant, avec des murs antibruit, les riverains de la nationale.

La deuxième solution qui peut être faite sans interrompre la circulation consiste à construire un pont sur la rivière de l'Avre, à l'endroit où il n'y a pas de maison, puis descendre de la Madeleine, au rond-point des Anglais, en allant tout droit, on passe un pont qui serait à créer et ensuite on fait un tunnel d'une centaine de mètres pour passer sous les endroits habités et on rejoint très rapidement le tracé éventuel de la 154. Ce tracé, très court, qui nécessite trois ouvrages. Nous l'avons donc évalué sur la base de 10 millions d'euros, puisque c'est notre unité de compte.

Mme Germaine FRAUDIN : En conclusion, l'aménagement de la voirie pour Saint-Rémy et Dreux serait limité à environ 100 millions d'euros au lieu des 400 millions prévus, ce qui correspond à la subvention d'équilibre que de toute façon l'État et les collectivités se proposent d'apporter à un éventuel concessionnaire autoroutier.

Voilà ce que nous avons à dire. Dans ce combat, il faut faire un peu d'humour, du pot de terre contre le pot de fer, finalement l'AVERN aime bien être un pot de terre. Elle préfère être un pot de terre qu'un pot de fer.

Je profite aussi de l'opportunité qui m'est donné pour annoncer notre dernière contribution sur les enjeux en 2020, avec une réflexion sur le ferroviaire qui sera bientôt disponible sur site. Je vous remercie de votre écoute. Bonsoir.

M. Jean-Louis LATOUR : Vous avez ici, sur la carte IGN, une comparaison entre le tracé qui nous est proposé pour l'autoroute, en rouge, et le tracé direct en descendant depuis la Madeleine, depuis le rond-point des Anglais, en vert. Nous voyons que cet itinéraire représente environ le sixième de l'itinéraire en rouge. On aura donc du mal à nous démontrer que, pour le même prix, nous pourrions faire les deux itinéraires vert et rouge.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Merci à tous les deux. Y a-t-il des questions dans la salle concernant cette intervention ? Sinon, je passe à la demande de M. de SORAS.

M. Olivier de SORAS : Je trouve que, dans ces éléments de propositions, il y a du travail et, évidemment, des choses intéressantes. Pour autant, cela nécessiterait un échange et je suis tout à fait prêt à ce que nous nous mettions autour d'une table, peut-être pas dans le cadre d'une réunion publique, pour examiner tout cela.

Il y a quand même quelques éléments, et je ne prendrai que la dernière conclusion, quand vous dites que nous comparons la partie de projet que vous mettez en vert, qui nous est annoncé au même coût que le grand itinéraire en rouge, excusez-moi, nous ne comparons pas tout à fait la même chose. L'hypothèse précisée dans le dossier de débat public est bien une hypothèse Nord, ce n'est pas le petit tracé vert seulement. C'est le raccordement au même point, au Nord de Nonancourt sur la RN154. Nous devons donc pouvoir comparer des éléments à peu près homogènes.

M. Serge GAILLARD, DRE Centre : Je crois qu'il faudrait regarder votre proposition dans le détail, elle contient certainement des éléments intéressants. Simplement, sur les tracés de Saint-Rémy-Nonancourt, des études ont été conduites à plusieurs reprises, nous l'avons précisé, en 2001 et 2005. Ces tracés alternatifs, tels que vous les proposez, ont-ils pu être analysés ou pas ? Avez-vous la mémoire de ces études ? Si cela n'a pas été étudié, c'est qu'il y a peut-être des contraintes mais, encore une fois, ne connaissant pas suffisamment le site, je ne rentrerai pas dans le détail.

Si j'ai bien compris, vous avez annoncé un coût retenu de 50 millions pour la traversée Nord de Dreux, en prévoyant trois tranchées couvertes. Je fais simplement un rapide calcul : une tranchée couverte est à peu près à 75 000 € du mètre linéaire. Ce sont les éléments que nous vous avons donnés, c'est-à-dire des ratios de coûts et non pas des coûts d'ouvrage tel que vous avez pu le dire. C'est-à-dire qu'il faudrait faire 100 m simplement de tranchées couvertes et nous serions déjà à 75 millions. Nous aurions donc déjà dépassé les 50 millions que vous annoncez. J'insiste sur ce fait car là, vous n'avez fait que les ouvrages, vous n'avez pas fait la route ni les échanges. L'intérêt de la voie est qu'elle échange aussi avec l'agglomération.

Il faudra regarder après dans le détail parce que c'est trop simple de faire comme cela.

M. Philippe THUREAU-DANGIN : Je voulais juste remarquer l'erreur manifeste de l'intervenant. Il parle de 75 000 euros par mètre pour un tunnel et dit ensuite qu'il faut 75 millions pour 100 m. Les mathématiques élémentaires montrent qu'il faut 7,5 millions pour 100 m.

Mme Germaine FRAUDIN : Je souhaite intervenir pour parler de ce qui s'est passé pour rejeter la traversée de Saint-Rémy. Les choses ont changé, nous ne sommes plus avant 2000, nous sommes en 2009. Il y a eu le Grenelle, il y a eu d'autres choses. C'est vrai que maintenant le Grenelle dit : d'accord pour des contournements de villes très importantes mais pas pour des villes comme Saint-Rémy, sauf s'il y a congestion. Nous

avons un projet qui est moins cher que le vôtre et qui fluidifierait la route.

Ensuite, nous avons une somme de questions à vous poser à la suite du bilan carbone et trafic et j'aimerais que vous répondiez, M. de SORAS, non pas ce soir, aux questions mais nous souhaitons savoir si les réponses seront sur le site. Cela nous intéresse fort parce que la CPDP, à la suite de l'évaluation que nous avons réalisée, a décidé d'organiser un atelier Trafic et carbone. C'était le 11 janvier et, suite à cela, nous avons beaucoup de questions donc nous avons refait nous-mêmes un bilan et nous vous avons reposé des questions que j'ai remises à Mme Aguila. Répondrez-vous ou non ? Vous répondrez, d'accord.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Ces éléments seront transmis à M. de Soras et à son institution. Il est 21 h 00. Il reste l'intervention du Conseil général de l'Orne, qui souhaite présenter sa position ainsi que ses propositions d'aménagement. Je vais donner la parole à M. Cornec et à M. Monhée, vice-président du Conseil général, président de la Commission des routes.

M. Guy MONHÉE, Conseil général de l'Orne : Merci, Madame. Je voudrais déjà en profiter pour remercier l'intervenante précédente qui avait voulu poser la problématique de la RN12, et surtout souligner les efforts que nous avons consentis dans le département de l'Orne pour la modernisation de cet axe. La RN12, c'est 58 km dans le département de l'Orne et nous avons déjà réalisé la modernisation de 44 km, avec essentiellement les fonds du département et de la région. L'État a apporté sa part à hauteur d'un tiers. Nous avons donc fait 44 km. C'est la raison pour laquelle nous avons souhaité nous inviter à ce débat public concernant la RN12 parce que, pour nous, la RN12 est vitale.

Nous avons une politique volontariste de désenclavement de notre territoire. Il faut dire que jusqu'à la fin de XXe siècle, notre département était terriblement enclavé. Ce n'est plus tout à fait le cas aujourd'hui puisque que nous avons eu l'arrivée de l'A28 par un recours à la concession et nous aurons très prochainement l'A88, qui nous rapproche de Caen et ouvrira en octobre prochain. Toutefois, pour nous, le désenclavement est aussi la liaison avec Paris. Il faut resituer l'Orne dans son environnement. Beaucoup de Français ignorent la position exacte du département. C'est pourtant un carrefour fort intéressant. Nous ne sommes pas éloignés de Paris et Paris devient pratiquement notre métropole d'attraction, d'où l'intérêt que nous y portons.

Or, nous avons beaucoup parlé ce soir de la RN154 mais il ne faut pas oublier qu'entre Nonancourt et Dreux, c'est aussi la RN12. Le trafic en témoigne puisque la RN12, entre Verneuil et Nonancourt, c'est 10 000 véhicules jour, entre Nonancourt et Dreux, c'est plus de 20 000 véhicules jour. Inutile de vous dire que nous sommes très attentifs à tout ce qui peut être entrepris pour la modernisation de cet axe. Nous ne sommes pas là pour dire s'il vaut mieux s'orienter vers un partenariat public-privé ou vers la concession. Nous n'aurons pas l'impudence de juger. Simplement, notre témoignage ce soir est de dire : « faisons quelque chose sur cette portion » et en tout cas, si nous devons faire quelque chose, commençons par cette portion. La portion RN12-RN154 est, nous semble-t-il, la portion de loin la plus urgente à régler et je ne pense pas que les habitants de Saint-Rémy-sur-Avre me démentent ce soir.

Voilà essentiellement le message que nous souhaitons apporter à ce débat. Nous avons présenté la position de l'Orne. Je répète que ce que nous souhaitons est la continuité à 2 x 2 voies de la route nationale 12 entre Alençon et Paris. La concession nous semble peut-être la solution la plus réaliste mais c'est aux élus de ces départements d'en juger. Nous ne pouvons qu'appuyer, vu de notre région bas-normande.

Mais surtout, le message que nous voulons faire passer est d'aller vite, nous vous en supplions, pour l'avenir de notre département et de notre territoire parce que l'échéance 2070, même si nous la ramenons à 2050 ou 2040, nous semble complètement insupportable. Nous ne pouvons même pas en imaginer la perspective.

Je ne voudrais pas abuser beaucoup plus de ce temps. Les dépassements ont été réalisés. Je voulais simplement faire passer ce message. Que pouvons-nous dire qui nous intéresserait ? Le contournement de Nonancourt, nous aurions bien sûr une préférence par le Sud, du point de vue des utilisateurs de la RN12, mais si on nous dit : « Non, il vaut mieux passer au Nord-Est », nous nous en accommoderons, ainsi que pour Dreux. Je ne voudrais pas envenimer le débat. Il est certain que la continuité de la modernisation de la 12 sur le site actuel par des tranchées couvertes au Nord de Dreux nous convient parfaitement, à condition qu'il y ait continuité de la 2 x 2 voies. Si on nous explique qu'il est préférable de passer vers le Sud et ensuite de prendre l'option Sud-Est, pourquoi pas.

Le seul témoignage que je souhaitais apporter ce soir est celui de la population ornaise qui, à l'instar de beaucoup de gens de l'Ouest qui empruntent la RN12, en ont, excusez-moi l'expression, ras le bol des bouchons de Saint-Rémy-sur-Avre.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Merci, Monsieur. Y a-t-il, rapidement, des questions dans la salle ? Je vois déjà les bras qui se tendent. Monsieur.

M. Joël ALEXANDRE, président de la Chambre de commerce et d'industrie d'Eure-et-Loir : Je vois que cela provoque quelques remarques. M. le vice-président, ce que vous venez de dire nous est tout à fait familier puisque le président BUREL, lors d'une réunion organisée par le CESR de la région Centre, était intervenu dans ce sens et c'est un Ornaise qui vous parle donc je connais un peu ce domaine. Je voulais vous dire simplement que, sur le plan du phasage de l'opération, je comprends tout à fait que votre intérêt porte sur le tronçon Dreux-Saint-Rémy-sur-Avre avec le prolongement de la RN12. Cela a déjà été évoqué. Toutefois, pour nous, cette traversée du département n'est pas phasable car il faut que l'ensemble - c'est la poursuite et la fin d'un axe routier – il faut absolument que cet axe routier soit terminé. Je vous rejoins tout à fait, c'était l'objet de notre cahier d'acteur et de nos différentes contributions, l'ensemble de ce dossier doit être réalisé, et dans le délai de 2018 car, tant pour la liaison Est-Ouest, le prolongement de la RN12, que pour la 154, seul le délai de 2018 que l'on nous annonce est acceptable et il est seul acceptable pour les entreprises.

Je voudrais reprendre ce que Madame a dit tout à l'heure, sachez que lorsqu'une entreprise cherche une implantation, son premier critère d'implantation est l'infrastructure et notamment l'infrastructure routière aujourd'hui. Peut-être que l'infrastructure ferroviaire sera plus importante dans les années à venir, je le conçois, mais les chiffres qui ont été donnés sur la répartition entre le routier et le ferroviaire aujourd'hui montrent que nous sommes assez loin d'arriver à une notion d'équilibre. Je crois qu'il est indispensable de réaliser cet équipement en une seule fois et de prendre en compte le délai. Le délai le plus bref sera celui que nous privilégions.

M. Guy MONHÉE : Je partage tout à fait votre point de vue et la Chambre de commerce de l'Orne le partage également, à tel point que le président de la Chambre de commerce d'Alençon m'accompagne ce soir.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Merci pour ces interventions. Une question dans la salle, s'il vous plaît.

M. Alain BADETS, maire de Garnay : M. le vice-président, votre intervention a été très intéressante et nous nous sommes aperçus que, dans votre département, vous avez été très gâtés puisque la puissance publique va réaliser l'A88 et a réalisé l'A28. Voilà la question que ce que je voudrais vous poser, et il y en aura d'autres : ces réalisations se sont-elles faites sur des routes nationales ou y avons-nous laissé des voies de substitution nationales ou départementales dignes de recevoir des poids-lourds ?

Ensuite, une précision : dans certains rapports édités ou à venir, dans la région de Dreux notamment, la nationale 12 s'arrêterait à Cherisy. Bien évidemment, nous nous apercevons que la nationale 12 continue jusqu'à Rennes et peut-être jusqu'à Brest, des fois que nous voulions allier en Bretagne. Par contre, je voudrais quand même souligner, à l'encontre de certains, qu'un rapport circule, le rapport du CETE, que M. le président de la Commission de débat public a bien voulu faire mettre en ligne, et qu'il éclaire beaucoup de gens. Dans ce rapport du CETE, je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de le lire, je vais vous lire le paragraphe A1-2-4 : « Réflexions et perspectives concernant l'aménagement du tronçon commun 12-154 » :

« Le tronçon commun RN12-RN154 ne fait actuellement l'objet d'aucune étude et/ou de décision validée suite à la décision ministérielle du 15 mars 1994. » Je vous précise que la décision ministérielle du 15 mars 1994 décidait de faire un grand axe Rouen-Orléans. *« Il reste donc à mener pour cette section les études préliminaires puis les études d'APS avant de réaliser l'enquête publique, puis les études de projets préalables à la réalisation. De ce fait, la réalisation de cette phase d'aménagement de ce tronçon prévu à la DM du 15 mars 1994 (déviation de Saint-Rémy-Nonancourt et aménagement sur place jusqu'à l'Est de Dreux) ne pourra se faire qu'à une échéance dépassant largement le délai de 15 ans à partir de la DM. »* Le délai de 15 ans était donc fin 2009. *« Dans ces conditions, la DDE d'Eure-et-Loir envisage la réalisation directe de la phase d'aménagement à terme, du tronçon commun 1254 qui prévoit la réalisation d'un contournement de Dreux par l'Ouest. »* C'est-à-dire que, dans ce rapport, on gomme l'élargissement de la nationale 12, on n'aménage plus la nationale 12 et on passe par l'Ouest et le Sud, c'est-à-dire qu'on va au plus simple, sans se préoccuper de l'axe 12-154.

Voilà ce que je voulais dire.

M. Guy MONHÉE : Merci. Pour répondre à la première question concernant les itinéraires de substitution, il va de soi que, pour la RN12, la question ne se posait pas dans la mesure où elle avait été entièrement traitée en itinéraire gratuit, sans péage. Pour l'A28, bien sûr, la route nationale est restée. L'A28 est complètement en site propre et pour l'A88, il en sera de même. Il n'y a pas problème. L'itinéraire de substitution dans son intégralité sera maintenu.

Maintenant, j'apprends la lecture que vous venez de nous faire et je dirais, raison de plus pour que l'Orne se mobilise un peu, l'Orne et tous les départements bretons, vous avez eu raison de le rappeler, tout au moins de la Bretagne Nord. La RN 12 est quand même un axe tout à fait important. Chez nous, c'est pratiquement la RN7, avec toute la poésie qui tourne autour.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Merci, Monsieur. Je pense que M. de Soras souhaitera répondre à la dernière intervention et nous prendrons l'ultime question, Mme Fraudin, après.

M. Olivier de SORAS : Juste quelques éléments par rapport aux propositions qui ont été faites et à l'intervention de M. ALEXANDRE, qui reprécisait les éléments du débat. La

question qui se pose est : veut-on aménager et dans quels délais ? La question se pose d'un aménagement qui est global. Dans les éléments présentés par Mme FRAUDIN, je pense qu'effectivement nous devons les retravailler autour d'une table. Il était difficile de réagir comme cela à chaud, cela prouve le sérieux que nous devons accorder aux chiffres que nous manipulons et aux éléments que nous utilisons.

Je voulais simplement dire que votre approche est intéressante sur cette section. La question qui me préoccupe aujourd'hui, dans le cadre du débat public et telle qu'elle a été posée, est bien celle de l'ensemble de l'aménagement. Quand vous concluez en disant que les 100 millions d'euros auxquels vous aboutissez sont mobilisables à hauteur de la subvention d'équilibre, certes, mais les 100 millions d'euros dans le dossier tel qu'il est présenté là pour la subvention d'équilibre couvre bien l'ensemble de l'aménagement de la totalité de la RN154 en traversée de l'Eure-et-Loir et non pas seulement d'une partie au Nord ou au Sud.

Sur les éléments que vous rappelez, Monsieur le maire, quant à l'aménagement de la RN 12, je suis désolé de devoir un peu vous contredire, simplement pour préciser les choses. La décision ministérielle de 1994 – nous l'avons évoquée au travers de différentes réunions justement sur les conditions d'aménagement dans la partie Nord et dans la partie Sud – évoquait un parti d'aménagement à court ou moyen terme, à l'horizon de 15 ans, et un parti d'aménagement à long terme, sans en préciser la durée. Il est clair que les 15 ans sont largement passés et que le parti d'aménagement à court ou moyen terme n'est pas totalement réalisé et que dans l'hypothèse où, aujourd'hui, nous réfléchissons à un aménagement global de l'axe, dans un délai accéléré, nous n'allons pas faire la phase transitoire, nous allons bien aller sur l'aménagement global initialement envisagé dans un parti long terme.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Merci, M. de SORAS. Mme FRAUDIN, attendez, un Monsieur là-haut qui n'a jamais pris la parole va la prendre, et vous clôturerez par votre question. Merci.

M. François BARRET, Association contre le tracé Sud, Escorpain : J'avais une question sur la fameuse A28 qui fait Le Mans-Alençon-Rouen. Nous sommes bien d'accord que si cette A154 voit le jour, elle fera un peu doublon avec l'A28. Les risques trafic qui avaient été mis en avant, qui étaient l'affaire des concessionnaires, comment cela se passe-t-il dans ce cas puisque nous pensons qu'une partie du trafic sera délestée sur l'A154 ? Cofiroute prend une partie de cette autoroute et la question est de savoir comment cela se passe puisque ce n'est pas de son fait, derrière, si on lui met une autoroute parallèle juste à côté ? Des compensations sont-elles prévues pour les différents concessionnaires qui se sont engagés sur cette autoroute ?

M. Fabien BALDERELLI : Sur ce point, je peux vous répondre de manière tout à fait claire et sans équivoque puisque les contrats sont signés et sont même publics. Il s'agit en effet de contrats publiés par décret en Conseil d'État. Les deux contrats, aussi bien celui du concessionnaire de l'A28 section Rouen-Alençon, qui est la société Alice, que la section plus au Sud qui fait partie de la concession de Cofiroute, ne prévoient aucune clause de paysage qui garantirait les concessionnaires contre une quelconque réalisation ultérieure du réseau. L'aménagement de l'A154 sera sans conséquence pour l'État concernant la gestion de ces contrats.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : M. BALDERELLI, une petite question : je ne sais pas ce que sont les clauses de paysage.

M. Fabien BALDERELLI : Une clause de paysage est une clause qui renverrait à une discussion ultérieure, à une compensation, pour une modification du paysage. En l'occurrence, ce serait une modification du réseau.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Je vous remercie. Mme Fraudin, si vous voulez rapidement poser une question.

Mme Germaine FRAUDIN : Je voudrais répondre à M. BADETS que les études du CETE ont été réalisées en 2006 et qu'il est bien difficile de faire des prévisions pour 2018 avec des évaluations réalisées en 2006.

Le deuxième point porte sur le financement. J'ai dit tout à l'heure que le financement de l'agence des infrastructures de transport de France et la participation des collectivités territoriales pourraient, avant 2070, c'est-à-dire aux alentours de 2018, financer probablement un projet qui serait bon beaucoup moins coûteux qu'une autoroute.

En conclusion, je pense que c'est le Nord qu'il faut chercher à rééquilibrer, et non pas le Sud. Pour le Sud, vous avez dit vous-même, M. de SORAS, que nous y arriverions. Il s'agit du Nord et c'est finalement une volonté politique, une décision politique qu'il faut prendre. Voilà, je mets le maître d'ouvrage devant les faits.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : M. de Soras, un mot de conclusion ou une réponse rapide ?

M. Olivier de SORAS : Juste deux commentaires. L'interrogation sur les questions de trafic, très rapidement. Je l'ai dit à plusieurs reprises et le dis encore une fois très clairement ici : vraiment, quand je regarde le dossier de l'A154, ce ne sont pas les projections à long terme mais bien la situation d'aujourd'hui qui me pose question. Soit nous considérons que la situation d'aujourd'hui est satisfaisante et nous tournons la page, et nous pouvons à ce moment-là discourir des prévisions ; soit nous considérons que la situation d'aujourd'hui nécessite un examen et des réflexions de projets et, à ce moment-là, je pense qu'il vaut mieux se concentrer sur les suites à donner à ce projet plutôt que discourir sur les prévisions.

Sur les aspects de financement sur lesquels vous concluez, vous dites : « Je pense que, je crois que... » Je suis désolé mais je suis un homme de projets et j'aime le concret. Aujourd'hui, quand je vous dis que les capacités maximales que nous sommes capables de mobiliser sont celles que je vous ai annoncées, à hauteur de 10 millions d'euros, nous ne sommes pas du tout à l'échelle de ce que vous laissez sous-entendre par ce que vous avancez. Si tel est le cas, bravo, nous avons trouvé la solution. Toutefois, j'ai un petit doute.

Mme Marie-Bénédicte AGUILA : Merci, M. de SORAS. Une petite précision : M. James LEROUX a posé de questions assez longues et complexes. Il est 21 h 20, il est beaucoup trop tard et nous n'aborderons pas ses questions. Elles seront transmises au maître d'ouvrage qui y répondra par le biais habituel.

Concernant le tracé Sud, la dernière réunion avant la réunion de clôture, je vous le rappelle, a lieu le vendredi 22 à 15 h 30 jusqu'à 17 h 30 à Voves. La réunion avait été annulée au mois de décembre pour des raisons d'intempéries.

Enfin, je souhaitais remercier le public pour sa patience, pour les questions qui ont été posées ainsi que les intervenants qui se sont déplacés de Paris et d'Alençon, qui nous ont offert des interventions complètes, concrètes et une motivation profonde. Je remercie

toutes les personnes qui se sont déplacées pour cette réunion de ce soir, qui avait toute son importance. Je vous remercie, et je passe la parole au président OHREL.

M. Alain OHREL : Je voudrais dire simplement qu'en ouvrant cette réunion tout à l'heure, j'avais le sentiment qu'elle avait tout lieu d'être fort intéressante. Je voudrais vous remercier et vous féliciter tous pour avoir vérifié la justesse de ce pressentiment. Merci et à bientôt.