

A Chartres, le 14 janvier 2010

Les impacts du projet sur le monde agricole

Commission Particulière du Débat Public :

1. 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).
2. Marie-Bénédicte AGUILA, Ancien avocat, ancien juge de proximité. Membre de la CPDP Terminal Méthanier d'Antifer
3. Claude BREVAN, Inspecteur général de la construction honoraire. Présidente de la CPDP Prolongement de l'A16.
4. Jean-Yves AUDOUIN, Préfet honoraire, ancien conseiller maître (SE) à la Cour des comptes.
5. Jacques PAVAUX, Ingénieur général des ponts et chaussées, Docteur ès sciences économiques.

Maîtrise d'ouvrage

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

* * * * *

Alain OHREL, Président de la Commission Particulière du Débat Public (6 mn) :
Bonsoir à toutes et à tous. Je me réjouis de la coïncidence qu'il y a entre notre initiative de vous retrouver aujourd'hui et celle du Président de la République de rencontrer le même jour le monde agricole, pas très loin d'ici.

Cette coïncidence n'était pas concertée le moins du monde, d'autant moins que la date nous concernant est celle que vous, Monsieur le Président de la Chambre d'Agriculture, avez souhaité reporter à aujourd'hui, parce que quelques responsables importants du monde agricole étaient engagés à Bruxelles à la date antérieurement fixée.

Bien évidemment, et vous ne manquerez pas de le faire valoir tout à l'heure, il peut arriver qu'au gré des séances antérieures vous ayez, les uns ou les autres du monde agricole, posé

des questions concernant spécifiquement l'impact sur le monde agricole de ce projet concernant la RN154 et que vous n'avez peut-être pas eu suffisamment de réponses. Vous les aurez aujourd'hui, un peu tardivement dans le débat ; c'est ainsi, c'est le calendrier. Je suis sûr que vous les aurez.

Vous aurez également un éclairage sur l'ensemble du problème, au gré d'une séance dont je donne maintenant le déroulement :

Pour commencer, M. GARREAU, Directeur de l'Aménagement Foncier au Conseil Général, vous parlera de sa spécialité : les conditions de l'aménagement foncier en Eure-et-Loir. Vous pourrez lui poser des questions pendant quelques minutes.

Ensuite, nous entendrons M. GAILLOT, Directeur Départemental du Territoire. Il est de cette catégorie nouvelle des fonctionnaires de l'Etat : les Directeurs Départementaux Interministériels. Au titre de la réorganisation de l'Etat territorial, il y a maintenant des Directions du type de celle que détient, qu'anime, qu'occupe, M. GAILLOT. Il nous parlera du point des travaux du groupe de réflexion dont l'a chargé le Préfet d'Eure-et-Loir, sur les emprises agricoles et sur lesquelles se développe un partenariat, bien entendu avec les représentants du monde agricole.

M. GARREAU et M. GAILLOT sont, l'un et l'autre, fonctionnaires de deux collectivités différentes, Département et Etat, et comme tels ils ne participent pas à la querelle (au sens le plus beau du mot, comme la querelle dans les grandes époques) et à ce qui relève de l'échange des points de vue sur un sujet donné, la querelle de la RN 154. Mais, ils fournissent des éléments sur des sujets propres à éclairer les données du débat - pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté quant à leur participation ou leur rôle -.

Nous aurons ensuite l'intervention indispensable du maître d'ouvrage.

Successivement, Mme TORO et M. de SORAS nous parleront du projet, mais spécialement du point de vue agricole avec, je crois, la surprise ludique d'un film qui sera projeté à cette occasion.

Nous remercions très chaleureusement Monsieur le Président de la Chambre d'Agriculture de nous accueillir dans cette salle somptueuse, dont nous apprécions le confort et la commodité.

Après les questions de la salle, Monsieur le Président de la FDSEA interviendra et il y aura encore des questions de la salle. Tout autre intervenant qui le voudra pourra se manifester. Monsieur le Président m'a laissé espérer qu'il y aurait peut-être des représentants des coopératives agricoles, nous serons ravis de les entendre ; nous verrons bien.

Pour mettre un terme à votre impatience, je donne la parole à M. GARREAU.

Jean-Claude GARREAU, Directeur de l'Aménagement Foncier au Conseil Général d'Eure-et-Loir (15 mn): Bonsoir à toutes et à tous.

Je suis intimidé de vous parler de l'aménagement foncier agricole et rural parce que ce sujet fait souvent polémique. Avant, c'était ce que l'on appelait le remembrement, cela ne fait pas l'unanimité dans toutes les consciences.

Je suis également fier d'en parler parce que l'aménagement foncier, c'est ma passion, depuis longtemps, aussi bien quand j'exerçais à l'Etat que maintenant, au Conseil Général.

On m'a demandé d'être bref, donc nous allons rentrer dans le vif du sujet et vous présenter cet outil d'aménagement.

L'aménagement foncier :

J'ai souhaité vous présenter un peu le sommaire en disant : c'est un méconnu, mal aimé.

Ensuite, nous dirons : pourquoi l'aménagement foncier, par qui, comment fonctionne cette procédure complexe, et il y aura la présentation d'un exemple concret. Tout cela, en dix minutes, donc nous n'irons pas forcément dans les détails.

Pourquoi l'aménagement foncier est-il mal aimé ?

Forcément, l'aménagement foncier touche au droit de propriété, qui est un sujet un peu sacré en France. Quand on arrive à changer de propriété sans avoir à signer un acte - c'est le cas de l'aménagement foncier - cela crée toujours des problèmes, donc c'est un peu délicat et je pense que cela contribue au fait que l'aménagement foncier ne soit pas toujours bien aimé.

Ensuite, c'est parce que les intérêts sont divergents entre les propriétaires et l'exploitant. Chaque fois que l'on touche le parcellaire agricole, on touche des propriétaires fonciers mais aussi, souvent, des exploitants. Si le propriétaire n'est pas l'exploitant, les intérêts peuvent diverger, c'est à nouveau une source de conflits.

Troisièmement, il y a une transformation du paysage. Si l'on remanie le parcellaire agricole, on remanie la desserte des parcelles agricoles : automatiquement, on transforme le paysage. Ce ne sont pas les agriculteurs qui sont concernés, ni les propriétaires, mais le citoyen observe une transformation dans le paysage, cela ne va pas forcément dans son sens car en France on n'aime pas forcément le changement. Donc, cela contribue à cette source de conflits éventuels.

Pourquoi un aménagement foncier ?

Pour faire face à un besoin d'aménagement du territoire. En réalité, on répond souvent à quatre objectifs avec l'aménagement foncier :

- Le premier, qui reste prioritaire, est la restructuration agricole. C'est très vieux comme outil, cela date de 1945. L'Eure-et-Loir était un des premiers départements à participer à ces opérations de remembrement pendant la guerre de 39-45. Cette restructuration agricole est nécessaire parce que chaque génération, il y a division par les héritages, par les transformations des productions agricoles ; il y a division du parcellaire agricole, donc la nécessité tous les 30 ans de reconstruire un peu les exploitations, qui ont tendance à s'agrandir et se disperser. Le premier objectif est donc la restructuration du parcellaire agricole.
- Le deuxième, qui vous intéresse plus spécialement ce soir : c'est un moyen de réduire un peu l'impact d'un ouvrage linéaire. A chaque coupure à l'occasion de la construction d'une opération linéaire du type autoroute ou TGV, automatiquement des exploitations sont pénalisées, coupées en deux, et il faut rétablir la desserte et la structure de l'exploitation. Cela contribue largement à la compensation de ces problèmes de coupures et des inconvénients liés à la structure linéaire.
- Le troisième objectif des remembrements est de contribuer aux équipements collectifs. Cela intéresse plus directement les communes, qui sont propriétaires des

chemins ruraux, mais également tous les équipements publics, terrains de sport ou autres, salles des fêtes, et c'est l'occasion de se constituer des réserves foncières pour aménager leurs équipements collectifs.

- Le quatrième objectif est la préservation de l'environnement. C'est assez nouveau, on en parle depuis la loi de 75. Avant, c'est vrai, une des raisons pour lesquelles on n'aimait pas le remembrement est qu'il y avait souvent des travaux consécutifs, appelés « travaux connexes à l'issue du remembrement », qui faisaient changer le paysage ; certaines haies, certains talus et chemins disparaissaient. Cela a contribué largement à l'image négative du remembrement.

Inversement, dans la mesure où à l'occasion du remembrement on a la maîtrise foncière de l'ensemble du territoire rural, c'est l'occasion de prévoir des endroits pour replanter, réaménager le paysage, recréer la desserte des parcelles, les chemins, les circuits de randonnée...

Au lieu de le voir comme un élément négatif, on peut très bien le voir comme un élément positif.

Par qui l'aménagement foncier est-il fait ?

C'est un jeu d'acteurs multiples. Il est organisé autour de la Commission Communale d'Aménagement Foncier (CCAF) qui comprend la commune, les propriétaires fonciers, les agriculteurs, le géomètre chargé de l'opération de remembrement (disons « le technicien ») et le Conseil Général, qui est le maître d'ouvrage de ces opérations.

Autour, de nombreux acteurs interviennent largement : les agriculteurs, l'Etat, la commune, les naturalistes, et le Conseil Général.

Comment cette procédure d'aménagement foncier fonctionne-t-elle ?

C'est une procédure complexe. Il faut retenir le principe des échanges. Avant l'aménagement foncier, on peut considérer qu'il y a une multitude de propriétés individuelles sur le territoire qui sera remembré, le périmètre qui sera défini.

Pendant l'aménagement, qui dure de 3 à 5 ans – c'est une procédure juridique complexe – il y a un seul ensemble de propriétés : au lieu d'avoir une propriété individuelle, vous devenez propriétaire de parts d'une société, représentatives de la valeur de chaque propriété initiale. On a un pot commun, et on n'a plus que des parts de propriété.

Dès que l'opération est finie, on retrouve de nouvelles propriétés individuelles qui sont regroupées, rapprochées et desservies.

C'est l'objectif du remembrement, on doit regrouper le parcellaire, avoir moins de parcelles après qu'avant, rapprocher par rapport au siège d'exploitation, et ensuite toutes les parcelles doivent être desservies. Ce sont vraiment les trois objectifs d'une opération d'aménagement foncier.

C'est une procédure complexe, mais éprouvée aussi. Il faut savoir qu'elle est faite dans la transparence, elle s'est construite au fil des années, depuis plus de 50 ans, et il y a une transparence affichée et de nombreuses voies de recours.

Dans ce tableau, on voit que cela nécessite, au cours de l'opération, la définition du périmètre (le territoire que l'on va aménager) et il y a une enquête publique. A chaque fois,

il y a la possibilité de recours, d'observations ; il y a une décision de la Commission Communale d'Aménagement Foncier ; ensuite, un classement des parcelles.

A chaque fois, il y a encore une enquête publique, une décision des Commissions communales. Puis, il y a un projet du nouveau parcellaire, enquête publique, décision de la Commission communale.

On arrive alors à la prise de position et les travaux connexes sur les nouvelles parcelles, et à nouveau il y a les recours : comme après la Commission communale sur le projet, on peut aller en Commission départementale, tribunal administratif, cour administrative d'appel et enfin, en Conseil d'Etat.

Vous voyez que les voies de recours sont nombreuses, mais plus que les voies de recours, je dirai que les enquêtes publiques, donc le « porté à connaissance » au niveau de chaque propriétaire et chaque exploitant, est important, et il est fait de façon individuelle. C'est assez remarquable, parce que dans les procédures, les documents d'urbanisme, généralement, il n'y a pas de « porté à connaissance » individuel comme dans l'opération d'aménagement foncier.

Cela permet à chaque personne qui le souhaite de s'informer et d'avoir des voies de recours.

Enfin, comme exemple de réalisation, on a voulu prendre, pour simplifier, ce qu'il est possible de réaliser à l'occasion d'une opération d'aménagement foncier : le cas d'une commune proche de Chartres, que beaucoup connaissent, Fontenay-sur-Eure.

Ce n'est plus le cas mais à l'origine, on devait faire une réserve destinée à construire un Centre Départemental d'Incendie et de Secours, qui est en rouge au milieu. Cela a permis également, grâce à des réserves foncières de 80 hectares constituées auparavant sur la commune, par le Conseil Général, de réaliser une route nouvelle entre la route d'Illiers et la Nationale 10. Cela a aussi permis de créer des pistes cyclables, de faire des plantations servant notamment à la protection des captages d'eau ; 20 ou 30 hectares ont été mis en herbe pour protéger les captages d'eau qui sont importants, à Fontenay-sur-Eure ; sans compter l'aménagement des équipements de la commune, parce qu'une dizaine d'hectares a servi dans les zones à urbaniser de la commune.

Vous le voyez, cet outil d'aménagement est un peu polyvalent.

La difficulté est sa complexité, la longueur, cette opération ne peut pas être menée très rapidement. Il y a trois enquêtes publiques durant la procédure, donc cela demande un certain temps.

Cela mérite que les différents acteurs se mettent autour de la table : les agriculteurs, la commune, les élus des différentes collectivités, l'Etat, pour réfléchir ensemble à l'aménagement de ce territoire, car un remembrement ne se fait pas tous les ans. Quand on en fait un toutes les générations, il faut déjà « en vouloir ».

Pour finir, deux ou trois chiffres sur l'Eure-et-Loir et l'aménagement foncier.

Si en Eure-et-Loir on est très avancé au niveau de l'aménagement foncier, c'est sans doute parce que c'est un territoire propice. Tout le monde sait qu'en effet c'est une zone de plaine, que la surface agricole utilisée est importante, qu'il y a surtout des céréales, qu'il y a peu de cultures spécialisées comme l'arboriculture ou la vigne qui pourraient créer des contraintes de regroupements plus délicats, peu de bois aussi ; enfin, nous avons des

agriculteurs connus depuis longtemps pour leur dynamisme et qui facilitent un peu l'initiative dans ces procédures d'aménagement foncier.

Le nombre d'aménagements :

La carte, plus ou moins lisible, est pour vous situer le niveau d'aménagements réalisés en Eure-et-Loir. Il faut savoir que cela date depuis le début, donc 1945/1950.

- En crème très pâle, ce sont les communes qui ont été remembrées une seule fois : toutes les communes du département, sauf 14 sur 400.
- 150 à 200 communes ont subi déjà deux remembrements.
- Une cinquantaine de communes ont subi trois remembrements.

Vous voyez que le remembrement ne se fait pas non plus une fois pour l'éternité. Le département montre que le remembrement est un outil d'aménagement qui peut être remis en œuvre à l'occasion de différents ouvrages, de différents problèmes, ou au niveau du changement de génération. Il est vrai que tous les 30 ans, c'est possible ; avant 30 ans, il faut qu'il y ait un cas particulier, comme notamment un ouvrage linéaire qui se construit, quelque chose qui crée une coupure, qui crée une nécessité.

Les surfaces aménagées : quelques chiffres.

Sur la SAU du département, qui est en gros de 400.000 hectares, il y a eu 568 opérations réalisées, alors qu'il y a seulement 403 communes ; et 614.000 hectares, déjà, ont bénéficié d'un aménagement foncier. C'est vous dire le niveau d'aménagement qu'il a pu y avoir en Eure-et-Loir. Je crois qu'avec la Marne, nous sommes le premier département de France pour la surface aménagée.

Le nombre d'opérations :

On distingue trois types d'aménagement foncier.

Les premiers remembrements, c'est là où il n'y en a pas eu : normalement, c'est le Conseil Général (avant, c'était l'Etat, le Ministère de l'Agriculture) qui doit les prendre en charge à 100 % au niveau financier et au niveau des procédures. 407 premiers remembrements ont eu lieu, ce qui peut être surprenant parce qu'il y a 403 communes, mais des remembrements partiels n'avaient pas pris les communes entières et ils ont été remis en partie. Cela représente 430.000 hectares remembrés sur les 450.000 hectares de SAU, donc on peut dire que l'ensemble du département est remembré.

Ces grands remembrements, à partir des années 76, ont été faits à l'initiative des agriculteurs, suite à l'évolution des techniques agricoles et notamment le développement de l'irrigation. Ils ont demandé de pouvoir organiser, initier, des seconds remembrements, à leur charge en partie. Ils ont contribué très largement au financement.

Enfin, les remembrements que l'on appelait « article 10 » avant et maintenant « article 123-124 », 71 communes : ce sont tous les remembrements qui ont été consécutifs aux ouvrages linéaires construits. On sait qu'en Eure-et-Loir, il y a eu déjà deux autoroutes et un TGV qui ont traversé très largement le département et ont nécessité l'aménagement de 66.000 hectares, ce qui n'est pas rien.

Merci.

Alain OHREL (2 mn) : Merci, M. GARREAU ; vous avez un peu excédé le temps imparti,

mais le propos était intéressant, l'attention dont il a bénéficié le révèle suffisamment.

Le temps vient des questions ; si vous permettez, je vais commencer en en posant deux, d'ordre technique et qui ne me font donc pas sortir de mon rôle de totale impartialité à l'égard du débat lui-même.

Vous avez fait état de ce que dans la procédure il y a un moment où l'on procède au classement des parcelles. Je voudrais savoir quel est le critère selon lequel on les classe.

Ma seconde question est : vous avez fait référence à l'expérience de Fontenay-sur-Eure, vous nous avez fait part des résultats très bénéfiques constatés ; pouvez-vous s'il vous plaît nous dire s'il y a eu beaucoup de ces recours contentieux qui sont prévus, qui sont possibles ?

Jean-Claude GARREAU (3 mn) : La première question était : comment le classement des terres est-il fait ?

Effectivement, les échanges de terres se font en valeur de productivité. Nous avons la chance que toutes les communes du département aient été remembrées une première fois, donc il y a eu un classement selon la valeur intrinsèque des terres vis-à-vis de la production agricole, par nature de culture : il y a les terres, les prairies, les bois ; ce sont bien sûr des classements différents.

Nous avons la chance d'avoir fait des remembrements de façon très ancienne, dans les années 45. A cette époque, le parcellaire n'était pas celui que nous connaissons à l'heure actuelle, le nombre de propriétaires n'était pas celui que nous connaissons. Le parcellaire était très petit. Pour classer de façon précise la qualité des terres, c'était beaucoup plus facile, parce que chaque propriétaire, chaque exploitant, avait des parcelles de moins d'un hectare et connaissait la valeur de son terrain de façon très précise ; peut-être plus précise qu'à l'heure actuelle - je m'excuse vis-à-vis de l'agriculture moderne -. S'il fallait à nouveau classer des parcelles d'une trentaine d'hectares (en première classe, deuxième classe, troisième classe), ce serait beaucoup plus difficile.

Donc, en général, cela se passe bien alors que c'est une opération délicate puisque c'est la base de l'échange. Généralement, on met 5 classes de terre : on donne 10.000 points à la première classe, et la cinquième : entre 5.000 et 6.000 points. Les autres s'étalent entre elles. A partir de là, on échange la première contre la cinquième... On ne peut quand même pas mettre quelqu'un qui n'a que de la première classe, en cinquième classe : on se ferait égorger avant de finir le remembrement, donc on est obligé de rester au maximum avec une tolérance de 10 % : si on leur donne mieux en terre, ou moins bon, on ne doit pas dépasser 10 %.

Concernant Fontenay-sur-Eure, il faut savoir que cette opération a été menée tambour battant, mais cela s'est bien passé globalement, malgré les contraintes, parce que cela touche la rocade, c'est quand même à Chartres. On pourrait dire que c'est presque du périurbain, mais en zone agricole. Je crois qu'il n'y a pas eu un recours au tribunal.

Alain OHREL : C'est simplement pour montrer ce qu'est la fluidité du système.

Jean-Claude GARREAU : En Commission communale, on a toujours des recours, c'est normal. On a quelques recours, souvent, en Commission départementale et normalement on peut avoir également des recours au tribunal ; là, cela devient un peu plus gênant.

En Eure-et-Loir nous avons très peu de recours, c'est peut-être pour cela que nous

continuons.

Alain OHREL (30 s) : Merci beaucoup, M. GARREAU. Y a-t-il d'autres questions à l'intention de M. GARREAU ?

Germaine FRAUDIN, AVERN (30 s) : Vous avez dit, Monsieur, qu'il y avait peu d'espaces boisés en Eure-et-Loir. Certes, mais dans la région de Dreux, Allainville, Boissy, Garnay, etc., il y a de multiples espaces boisés ; alors, que fait-on, là ?

Jean-Claude GARREAU : On ne leur fait pas de mal.

Germaine FRAUDIN : Ce sont tout de même des réservoirs de biodiversité et des endroits qui brisent un peu la monotonie d'un paysage. C'est un paysage beaucoup plus agréable que, disons, la Beauce.

Jean-Claude GARREAU : Mais la Beauce, c'est pareil : peu de forêts et des bosquets.

Germaine FRAUDIN : J'aime beaucoup la Beauce, cela me rappelle la mer, mais ce n'est pas le cas de tout le monde.

Jean-Claude GARREAU (1 mn) : Dans le remembrement, les bois sont un point dur, il ne faut pas le cacher, dans l'aménagement foncier. Ils gênent certains, et d'autres souhaitent les conserver.

Cela a beaucoup évolué. Il y a une trentaine d'années, on arrachait certains bosquets qui gênaient le parcellaire agricole, mais maintenant on a tendance à plus planter qu'arracher, et c'est vraiment l'exception. Je ne suis pas sûr que l'on arrache 20 ares lors d'un remembrement mais je suis sûr que l'on plante plusieurs hectares ; pour vous rassurer. S'il y a une languette de bois qui dépasse, on le fait, mais c'est très surveillé et l'opinion des agriculteurs et du public a contribué largement à cela, c'est vraiment accepté : en principe, on ne touche pas aux bois.

Alain OHREL (1 mn) : Merci. Le temps passe, je m'aperçois que nous avons pratiquement absorbé le temps affecté à l'exposé, et au temps des questions, mais à vrai dire vous êtes tous déjà très informés et vous avez été très contents de réentendre, mis en forme aussi clairement par M. GARREAU, l'ensemble du sujet que vous connaissez.

Y a-t-il d'autres questions ? (Non).

Nous demandons à M. GAILLOT de bien vouloir nous expliquer ce qui se passe dans ce groupe de réflexion sur les emprises agricoles, dont il a la gouverne.

Bertrand GAILLOT, Directeur Départemental du Territoire (17 mn) : Bonsoir, Mesdames et Messieurs. Comme M. GARREAU, je suis intimidé d'intervenir devant vous sur ce sujet. Vous m'avez demandé d'être bref, je le serai.

Je dois vous parler d'un groupe de travail qui s'appelle au départ « Agriculture, urbanisme et territoire », mis en place en Eure-et-Loir il y a presque deux ans.

Je vais vous présenter le contexte de cette démarche, telle qu'ensuite nous l'avons mise en œuvre en Eure-et-Loir ; puis des données relatives au foncier agricole en Eure-et-Loir.

Je parlerai des recommandations que propose le projet de Guide.

Enfin, j'aborderai les suites que nous prévoyons de donner à cette démarche, avec nos

partenaires.

Cette affaire démarre d'un constat, mis en exergue notamment au moment des réflexions préparatoires au Grenelle de l'Environnement.

Un constat chiffré sur le plan national montre qu'en France, nous sommes de forts consommateurs d'espaces et que l'artificialisation des sols est de l'ordre de 50.000 à 60.000 hectares par an. Par exemple, pour se comparer à l'Allemagne, nous artificialisons deux fois plus de terres cultivables pour les besoins divers du développement économique, des habitations, des infrastructures, etc.

Une circulaire du Ministre de l'Agriculture et de la Pêche de l'époque, M. BARNIER, en date du 14 février 2008, s'est imposée à chaque préfet et a demandé que l'on mette en place dans chaque département une démarche tendant à voir comment limiter le plus possible la consommation de ces espaces agricoles. Il s'agissait d'engager une réflexion « multi-partenariale » à l'échelle du département, qui devait mettre sur la table le contexte, les principaux enjeux, les problématiques locales. Le tout devait se traduire par un document partagé, approuvé, validé en commun, qui était cité à l'époque, dans la circulaire, comme une forme de Charte des territoires.

En Eure-et-Loir, le Préfet BROU, déjà en juin 2008, a pris à cœur de constituer un comité de pilotage pour impulser cette démarche. Il a rassemblé autour de lui une dizaine de participants, au rang desquels bien sûr, le Conseil Général, les représentants des propriétaires agricoles, de la profession agricole, les Chambres consulaires, les associations des maires, et j'en oublie quelques uns.

De ce comité de pilotage, qui a validé d'emblée un certain nombre d'orientations, sont nés trois groupes techniques :

- L'un avait pour vocation de produire un état des lieux de la situation le plus objectif et le plus exhaustif possible ;
- le second s'intéressait plus à la partie consommation, et donc d'économie foncière, à partir des questions d'urbanisation et d'habitat ;
- le dernier était centré sur la protection (au sens non péjoratif du terme) des espaces naturels forestiers et, bien sûr, agricoles.

La constitution de ces groupes techniques a été voulue par le préfet du département, de telle manière que tous ceux des organismes ou associations, et même administrations, qui souhaitaient y participer, puissent s'y réunir, s'y retrouver, et donc nourrir les débats, échanger et essayer d'avancer vers la construction de propositions concrètes.

Quelques données relatives au foncier agricole en Eure-et-Loir :

M. GARREAU a déjà un peu évoqué ces données.

Nous sommes dans un territoire à dominante agricole. 76 % environ de la surface du département est en Surface Agricole Utile, contre 60 % au niveau régional et 52 % au niveau national. Cela trace déjà la spécificité de ce département et cela justifie finalement la circulaire du Ministre de l'Agriculture de l'époque qui tendait à renvoyer à chaque territoire sa propre réflexion pour coller au plus près la réalité de son département.

La superficie départementale globale est d'un peu plus de 593.000 hectares, donc environ 452.000 hectares (peut-être un peu plus) de surface agricole, et vous voyez que l'on

retrouve les chiffres que j'annonce : 76, 52, 60, dans les camemberts, en rajoutant la partie marron des terres arables à la partie jaune qui représente les surfaces toujours en herbe.

Vous voyez que l'Eure-et-Loir se distingue par sa faible proportion de surfaces boisées, même s'il y a de nombreux espaces boisés de petite taille ; ils sont moitié moindres que la moyenne nationale, dans ce département, et principalement concentrés pour les grands massifs sur la partie ouest, donc sur le Perche. Il y a tout de même de nombreux petits espaces boisés disséminés sur le département. Au total, nous ne sommes qu'à 12,5 %, contre une moyenne nationale plutôt à 26/27 %.

La part de la Surface Agricole Utile (SAU) dans la surface totale des communes :

La majorité des communes de ce département ont une SAU supérieure à 50 % de leur territoire. Quand on s'adresse à n'importe quelle commune, il faut tout de suite avoir cette base en tête.

De 1989 à 2007 (pas tout à fait 20 ans), la SAU a diminué, selon nos données, de 9.000 hectares, et si l'on fait le ratio on est à peu près à 500 hectares de perte de SAU par an, sur cette quasi double décade.

Lorsque la diminution était de 2 % en Eure-et-Loir, elle était de 3,5 % en région Centre et de 4 % au niveau national.

Autrement dit, ces 500 hectares perdus par an de SAU de 1989 à 2007 inclus, c'est moitié moins que ce qui se passe en moyenne nationale, dans les 100 départements de la métropole confondus.

Ce sont tout de même 500 hectares par an qui disparaissent de la part de la SAU.

L'évolution de la SAU communale :

Sur une période plus récente, de 2003 à 2008, la perte se chiffre à 1.131 hectares de SAU, suivant nos données, donc on ne serait plus qu'à 226 hectares de pertes par an, ce qui tendrait à vouloir dire que nous sommes plutôt en décroissance de cette diminution.

La consommation d'espace agricole utile pour faire autre chose s'atténue sur la dernière période de 5/6 ans.

Voilà ce que l'on peut dire sur ces données à la louche au niveau départemental, sans entrer plus dans le détail, des différentes petites régions du département.

Ici, vous avez une carte pour vous montrer sur la période 2005-2007, donc sur trois années, la proportion en valeur absolue, par commune, de la surface qui a été « artificialisée », perdue pour l'agriculture.

Dans le rose très pâle, la majorité des communes, on est à moins de 10 ares.

Ensuite, au fur et à mesure que cela devient foncé, cela devient un peu plus, et on voit finalement que l'on n'a pas de communes artificialisant plus de 5 hectares ; mais on en a quand même quelques unes, entre 1 et 5 hectares.

Vous voyez comment cela se répartit et évidemment, autour de l'agglomération chartraine, et des franges franciliennes et de Dreux, on n'est pas surpris de voir cette coloration se produire - y compris Châteaudun et Nogent, bien évidemment, et Voves -.

Voilà des données chiffrées qui vous donnent une idée sur le marché de la terre dans ce département, année par année. Entre 2003 et 2007, on oscille bon an mal an, entre 5.000 et 6.000 hectares, c'est plutôt autour de 5.500/6.000, à part 2005 où il y a eu une petite chute.

En-dessous, vous voyez la destination :

- agricole, qui oscille entre 85 et 90 % donc sur ces 5.500 à 6.000 hectares, à peu près 85 à 90 % retournent à l'agriculture, restent des surfaces cultivées ;
- autre, non agricole, plus ou moins artificialisée, on oscille entre 10 et 15 %, 18 % exceptionnellement.

Voilà ce qu'il faut dire de cette évolution au travers de la consommation du foncier dans le département, sur cette période 2003/2007.

Après vous avoir assommés avec ces chiffres, je sors de cette logique pour vous dire à quoi ont abouti toutes ces réflexions.

1. Nous avons pu enfin exprimer, poser ces chiffres sur la table, les partager, les corriger, les ajuster, et tous les partenaires que l'on a cités tout à l'heure, autour de la table, ont pu se mettre d'accord sur ces données ; ce qui n'était pas le cas jusqu'ici.
2. Le guide qui en est sorti a été de formaliser toute cette présentation générale du département, puis de mettre un certain nombre de recommandations, d'orientations, et de se mettre d'accord sur le suivi que l'on donnera à cette démarche.

Les recommandations :

Des orientations générales visent à faire en sorte que les acteurs des territoires et les porteurs de projets puissent se mettre en rapport entre eux, échanger, partager, se concerter, avant de démarrer des projets. C'est une des premières orientations, puisqu'on s'est aperçu, l'expérience et l'histoire aidant, qu'il y avait eu quelques loupés dans le passé et qu'il fallait absolument cette connaissance partagée, ce travail en commun entre porteurs de projets et cette harmonisation des projets.

Deuxième orientation : développer et partager une vision prospective du développement des territoires. Cela veut dire qu'il faut que les collectivités, les grands porteurs de projets, se « prennent la tête » pendant quelques heures pour définir à l'échelle de 5/10 ans ce qu'ils veulent faire de leurs territoires, et non pas réaliser ou prêter l'oreille à des coups qui peuvent intervenir suivant telle ou telle opportunité, ou selon telle ou telle démarche commerciale.

Troisième orientation : celle de la pertinence de l'échelle spatiale à laquelle doivent être menées les réflexions, selon la nature des projets.

Ensuite, un certain nombre de mesures plus particulières que ces orientations générales ont été abordées et déclinées :

- ✓ Des mesures à observer pour parvenir à une implantation de projets réussie et plus économe d'espace, avec une déclinaison en actions, chacune de ces actions faisant état de spécificités, selon que l'on s'adresse à des zones à urbaniser ou à des zones d'activité.

- ✓ Nécessité de réfléchir très en amont du projet (je ne vais pas le développer ici).
- ✓ L'amélioration des conditions de réalisation du projet par la mise en œuvre des outils de planification et les études de faisabilité.

Des mesures complémentaires spécifiques ont été déclinées pour les espaces agricoles et naturels :

- Là aussi, privilégier la réflexion en amont des projets, notamment d'infrastructures, ou économiques, ou d'intérêt général ;
- Prendre en compte la problématique agricole dans les projets de documents d'urbanisme et d'aménagement, donc associer systématiquement la profession dans ses différentes composantes, y sensibiliser les bureaux d'études.
- Une dernière action concerne l'amélioration de l'acquisition des terres agricoles, tout en limitant leur morcellement suite à leur revente. Là, c'est surtout par une implication commune, simultanée, cohérente, des propriétaires et des exploitants que l'on peut y arriver. Là-dessus, la profession agricole a déjà développé des outils que je lui laisserai peut-être le soin d'exposer tout à l'heure.

Cette démarche, qui nous a pris quelque temps pour arriver à ce stade, a été surtout marquée par la volonté manifeste et exprimée, et la satisfaction de tous nos partenaires de voir enfin que cela existe, que l'on peut partager, réfléchir ensemble, échanger, et se mettre d'accord sur des données.

Nous nous sommes tous dit, ensemble, qu'il fallait continuer cette démarche dans l'avenir et ne pas en rester là, et notamment avec l'initiation, le lancement imminent de quatre groupes de travail technique :

- l'un destiné à l'inventaire des friches industrielles, artisanales, et des surfaces agricoles qui ne sont pas valorisées ;
- l'autre, sur l'évolution de la SAU parce qu'on voit bien que cet observatoire doit être maintenu vivace ;
- Le troisième, sur l'évolution des zones d'activité et économiques, où l'on a aussi besoin de centraliser et canaliser les démarches ;
- le dernier sujet qui vient s'ajouter parce qu'il est vraiment d'actualité : attention à la consommation de foncier au travers des projets visant à mettre en œuvre des énergies renouvelables : éolien (le département connaît bien) mais de plus en plus, aussi, panneaux photovoltaïques au sol.

Je vous remercie de votre attention, Mesdames, Messieurs ; avec toutes mes excuses, j'ai un peu dépassé le temps.

Alain OHREL (30 s) : Merci M. GAILLOT. Vous avez « amputé » le temps des question de 6 minutes, mais je m'empresse de dire que cela vous a permis de répondre aux questions que l'on vous aurait posées si vous aviez terminé plus tôt.

Y a-t-il des questions ?

Laurent BORDEAU, Association Agir unis A 154 (1 mn) : Bonsoir, Mesdames, Messieurs. Une question technique pour M. GAILLOT.

Hier, au Conseil des Ministres, on a discuté de la Loi de modernisation de l'agriculture, qui sera votée après les régionales.

Cette Loi de modernisation de l'agriculture propose la création d'une Commission départementale de la consommation des espaces agricoles, qui a priori devrait rendre un avis dès qu'il y aura un déclassement des surfaces agricoles.

Cela rentre-t-il dans les différentes concertations que vous nous avez décrites, ou cela sera-t-il totalement différent ?

Savez-vous si cet avis restera consultatif, ou aura force d'obligation ?

Merci.

Bertrand GAILLOT (2 mn) : Je vais essayer de vous répondre.

Cela sera-t-il déconnecté de cette démarche multi-partenariale ? Probablement oui, dans les faits, puisque ce sera une commission institutionnelle, règlementée, dont la composition sera définie sans doute par des textes.

Pour autant, on retrouvera toujours un peu les mêmes acteurs, parce que dans le département, on retrouvera dans cette instance officielle ceux qui sont (ou un certain nombre d'entre eux) dans ces différents groupes techniques. Donc, je ne pense pas qu'ils aient un discours très variable selon qu'ils soient en réflexion multi-partenariale ou en instance officielle.

C'est la première partie de ma réponse ; mais ce sera forcément différent.

Sur un avis simplement consultatif : j'attends de voir ce que donneront les débats au Parlement et donc la loi *in fine*, qui n'est aujourd'hui qu'un projet, et ensuite les textes d'application qui viendront la compléter et nous donner des éléments pour faire vivre cette Commission.

J'ai un peu l'expérience dans ce département d'un bon nombre de fonctionnements de Commissions départementales. Je ne vais pas toutes vous les citer, mais le nombre de cas où l'avis du préfet, quand il prend sa décision à la suite de l'avis et des débats en Commission, diffère de l'avis majoritaire de la Commission, est extrêmement limité. Dans un certain nombre de cas, cela n'arrive quasiment jamais.

Je crois donc pouvoir vous dire que même si l'avis n'était que consultatif, dans la majorité des cas le préfet prend une décision qui s'attache à respecter au plus près l'avis majoritaire des commissions qu'il consulte.

Eric THIROUIN, Président de la FDSEA d'Eure-et-Loir (1 mn) : Veuillez m'excuser, M. GAILLOT, juste une précision technique. Je sais qu'après tout est écrit, rédigé.

J'ai fait partie du groupe que M. GAILLOT a résumé. Je donne une précision, parce que je ne suis pas d'accord avec les chiffres que vous avez dits : 226 hectares par an au lieu de 550, puisque si l'on prend en 2003 la SAU (les chiffres que vous avez donnés avant) c'était 454.500 et en 2007, 452.000, ce qui fait 2.500 divisés par 50 : 500 hectares.

226, c'est une autre source que vous avez prise, je suppose : les notifications de SAFER plus je ne sais plus quel autre titre, et les ventes, qui font 226 hectares. Il y en a d'autres qui ne sont pas toujours notifiées et donc, nous sommes malheureusement sur la même courbe de 500 hectares d'artificialisation par an ; il me semble.

Merci.

Bertrand GAILLOT : Sans en rajouter, je veux bien vous donner acte et vous dire que vous confirmez la difficulté de partager des données, les valider et de les fiabiliser. Dont acte.

Alain OHREL : Parfait. Vous voyez, le groupe de travail lui-même progresse à la faveur de ce débat.

Germaine FRAUDIN (30 s) : Une simple petite précision concernant la région drouaise, j'ai vu et savais que c'était une région foncée sur votre carte. Avez-vous pris en considération l'urbanisation ; les nouveaux logements, etc., tout ?

Bertrand GAILLOT (30 s) : Dans cette carte avec les panels de rose, il y avait bien toutes les formes d'artificialisation confondues, sans distinction de nature, si nous avons eu les bonnes remontées des éléments.

Germaine FRAUDIN : Pensez-vous, d'après les données que vous avez, que cela va continuer, ou qu'il y aura un arrêt ?

Bertrand GAILLOT (30 s) : Tout le travail que nous faisons, Madame, est fait justement pour aboutir à un résultat concret en termes de diminution. Maintenant, vous dire que cela va cesser complètement paraît totalement hors de propos, évidemment.

Germaine FRAUDIN (30 s) : Ce serait rentrer dans le débat, mais dans un territoire tellement artificialisé, recommencer une autre artificialisation par un contournement autoroutier me paraît un peu dément.

Alain OHREL (1 mn) : S'il n'y a plus de questions, nous pouvons passer à la présentation proprement dite du projet visant la RN 154, ce que vont faire M. de SORAS et Mme TORO, pendant 30 minutes maximum pour tous les deux, puis il y aura des questions ; mais nous avons un peu de retard.

Merci à M. GAILLOT et M. GARREAU qui peuvent nous donner acte de ce que nous ne les avons pas entraînés dans la querelle de la RN154. Nous avons bénéficié de leurs informations et leurs enseignements sur les données générales, sur la problématique afférente à l'aménagement foncier.

Olivier de SORAS, Directeur régional de l'Équipement Région Centre (7 mn) : Merci, Président. Bonsoir à tous.

Je vous propose, dans cette intervention, une partie courte d'introduction sur ce qu'est le dossier soumis au débat, un film que je présenterai tout à l'heure et une présentation de Mme TORO ensuite, sur les impacts agricoles, comme convenu, puisque c'est le thème de la soirée.

Je rappelle très rapidement le thème du débat, j'y reviendrai dans le détail s'il y a des questions.

Le débat, si on le résume, ce sont trois questions qui se suivent : faut-il achever l'aménagement de la RN154 ? Si l'on pense que l'on peut répondre « oui » la question est : Faut-il accélérer l'aménagement de la RN154 ? Dans l'hypothèse où l'on répond encore « oui » à cette deuxième question, la troisième, beaucoup plus complexe, est celle qui pose le délai optimal dans lequel on souhaite cet aménagement, et les conditions, en particulier

les moyens, pour parvenir à réaliser cet aménagement dans le délai fixé.

Quand on regarde l'état de la RN154 aujourd'hui en termes d'aménagement, dans la traversée de l'Eure-et-Loir, il y a des parties déjà aménagées, mais surtout des parties restant à aménager. Vous avez là sur la carte une synthèse des principales grandes options que l'on peut imaginer en termes d'aménagement de cette RN154.

Quand on totalise les sections qui restent à aménager, on arrive grosso modo à un montant de l'ordre de 650 à 700 millions d'euros, un peu plus ou un peu moins selon les options que l'on prend. C'est une fourchette générale qui est le montant global de l'aménagement restant à réaliser.

Ce n'est pas un petit montant, il pose forcément un certain nombre de questions. On peut le noter ici et on le voit, ce n'est pas une surprise, les deux contournements, ou les trois (on peut regarder la question Nonancourt-Saint-Rémy aussi, Dreux et Chartres) sont à eux-mêmes des sections qui nécessitent des investissements relativement importants, pouvant atteindre la centaine de millions d'euros et la dépasser allégrement dans certains cas.

Je ne rentre pas dans le détail et passe à l'aspect : comment peut-on réaliser une infrastructure linéaire de ce type-là ?

Il y a deux grandes options.

La première option est à l'œuvre aujourd'hui, et a été à l'œuvre au cours des décennies passées : l'aménagement sur crédit budgétaire, sur les fonds publics.

Ces investissements ont pour origine les budgets de l'Etat et des collectivités, la source est : les impôts que tout contribuable acquitte.

La construction, dans ce cas-là, qu'il faut prendre en compte et assurer par ces crédits budgétaires, est de 650 à 700 millions d'euros, comme nous l'avons dit. Dans cette hypothèse, la capacité aujourd'hui est d'une dizaine de millions d'euros par an (qui correspond à ce que l'on a réalisé et ce qui est en cours de programmation pour la période 2009-2014). Donc, avec 650 ou 700 millions à réaliser, quand on peut mettre 10 millions par an, on se retrouve sur une perspective d'aménagement lointaine, à l'horizon 2070.

Cette première analyse a conduit un certain nombre d'acteurs à demander à l'Etat d'imaginer sous quelle forme pouvait être envisagée une accélération de cet aménagement de la RN154.

Une réponse existe, qui est un montage un peu différent : la concession autoroutière, délégation de service public.

Un des critères que l'on peut regarder de l'aménagement par concession est qu'il permet un aménagement global, ce n'est pas une succession d'opérations réalisées à la hauteur des disponibilités budgétaires ; on réalise l'ensemble en une seule fois.

Ce financement a une origine différente de celui de l'aménagement budgétaire, ce n'est pas pour l'essentiel les impôts et donc le financement budgétaire qui assureront la réalisation de l'opération, mais la perception d'un péage par les usagers qui empruntent l'itinéraire assure la majorité de l'équilibre de la concession. Si elle devait être déséquilibrée, il y a une obligation au moment de la conclusion du contrat de concession, qui est un contrat public : que ce contrat soit équilibré, au besoin avec une subvention d'équilibre, pour pouvoir engager cette opération.

Dans le cas de la RN154, l'ensemble d'une concession a été modélisé et conduit à une hypothèse de subvention d'équilibre que l'on estime à entre 50 et 100 millions d'euros.

Dans cette hypothèse, puisque l'on a un aménagement global, on peut envisager le délai d'une opération comme celles que nous connaissons progressivement et celles qui sont en travaux aujourd'hui, qui serait réalisée de façon globale, donc ce délai d'une opération se reporte sur l'ensemble de l'aménagement en traversée de l'Eure-et-Loir et peut permettre d'imaginer une mise en service, un horizon, en 2018.

Voilà les principaux termes du dossier soumis au débat public.

Je rappelle les trois questions : faut-il aménager ? Faut-il accélérer ? Si oui, quels sont les moyens de trouver cette équation qui raccorde cet objectif de délai et de moyens mobilisables pour le faire ?

Avant de passer la parole à Mme TORO sur l'approche plus spécifiquement des aspects agricoles dans le cadre d'un projet d'aménagement routier, je voudrais que nous prenions quelques minutes pour regarder un film.

Pour ceux qui ont déjà participé à plusieurs réunions précédentes, avant que le débat soit ouvert, nous avons demandé à une équipe de journalistes extérieurs au territoire (ils sont alsaciens) de faire un reportage sur la RN154 et la façon dont elle est perçue par les usagers, les riverains. Ils ont produit plusieurs films. Ils avaient carte blanche et nous voulions simplement un aspect produit court, une expression aussi spontanée que possible des personnes s'exprimant sur la RN154.

Nous allons regarder ce film, qui est un extrait des interviews qu'ils ont faites, beaucoup plus liées aux aspects des acteurs du monde agricole. Certains que nous avons vus en tribune, ou que nous verrons en tribune tout à l'heure, s'expriment au travers de ce film. Je vous propose de le regarder.

Ces expressions ont été recueillies en septembre dernier, avant le débat.

Projection d'un film (3 mn) :

H : Il faut faire un autre axe. Pour moi, c'est un autre axe. Je dis ça en tant qu'agriculteur, c'est toujours de la perte de terre. Que l'on fasse quelque chose, qu'on le fasse qu'une fois, parce que là, on est en train de faire des petits bouts de route sur Chartres, entre Ymonville, Allonnes, etc. Pour moi, c'est de la fumisterie. Que l'on taille un axe directement dans la plaine, bien droit, que ça gêne le minimum de personnes, plutôt que de faire des arrondis, des ronds-points et des ralentissements pour tout le monde. Je pense que c'est un axe bien droit, mais je pense qu'il faut partir d'Artenay et pas d'Allaines.

H : C'est sûr qu'à chaque fois qu'il y a autoroute, ça fait comme quand il y a eu le TGV : des hectares de terres labourables qui vont être mis en bitume, il faut que nos ingénieurs étudient bien la chose pour qu'il y ait le moins d'emprise possible et que cela se fasse dans la meilleure concertation.

H : C'est vrai qu'on préférerait une 154 comme cela a été fait, financée par les pouvoirs publics, en doublement. Je pense que c'est ce qui consommerait le moins de terre agricole. On est aussi des chefs d'entreprise, donc effectivement on est conscient, on voit un peu ce qui se passe, les enjeux, le délai qu'il faut, l'activité économique du département n'est pas qu'agricole. Si jamais il doit y avoir une autoroute, on se battra

pour qu'elle soit la moins consommatrice de terre agricole.

F : Il y aura un gros impact au niveau du foncier sur les exploitations agricoles, donc il faudra faire un réaménagement qui soit global sur cette 154, c'est-à-dire d'Allaines à Chartres, et que l'on puisse avoir un réaménagement intelligent, que l'on prenne en compte les intérêts des agriculteurs, les intérêts des collectivités locales et les intérêts que nous pourrions porter aussi au niveau du pays de Beauce, en tant que relais de nos différentes collectivités.

H : La plupart des commune en sont à leur deuxième ou troisième aménagement foncier, c'est-à-dire remembrement, elles n'ont plus peur de cette opération. Elles souhaitent retrouver leurs surfaces et si possible pouvoir les exploiter le mieux possible, parce que vous avez vu qu'avec la route il est très difficile de traverser, quand on voit que 20 % de cette route est occupé par des camions et qu'il y a une queue ininterrompue de voitures.

H : Le remembrement va faciliter, évidemment, considérablement, nos travaux.

H : De toute façon, si elle ne passe pas chez moi elle passera chez un copain ; donc à partir de là... mais il faudra bien qu'elle passe ; en espérant que tout le monde partage, qu'elle prenne 1 % à tout le monde, ce serait très bien ; que ce ne soit pas le même qui paye.

Guglielmina OLIVEROS TORO, DRE Centre (23 mn) : Je vais vous présenter les impacts d'une infrastructure routière sur le monde agricole.

Je vous ai indiqué ici les différentes étapes d'un projet routier, elles partent d'une étude d'opportunité et arrivent à la mise en service et un bilan que l'on fait de l'opération et du service qu'elle donne.

L'ensemble des étapes dure parfois plusieurs années. Il y a une étape importante, la déclaration d'utilité publique, qui permet la conception détaillée de l'ensemble du projet et des travaux qui suivent cette conception.

Le monde agricole et le monde professionnel sont approchés tout au long de ces étapes pour voir ensemble, le maître d'ouvrage d'un côté et les professionnels de l'autre, quelles sont les nécessités, les obligations que l'on peut mettre en avant, et qui sont nécessaires, donc les aménagements qui seront nécessaires pour que l'économie continue à fonctionner correctement et que la société qui voit passer l'infrastructure puisse continuer à vivre et à travailler.

Ces rendez-vous périodiques avec la professions agricole peuvent être situés très schématiquement dans cette phase-là, c'est-à-dire depuis les études d'opportunité qui ont été faites et que l'on affine dans les études préalables, jusqu'à la réalisation et la mise en place des travaux, sachant que tout au long des travaux également, nous sommes à l'écoute des professionnels, qu'ils soient propriétaires ou exploitants, puisque nous ne sommes jamais à l'abri d'une surprise.

Très schématiquement : nous avons des contacts avec la profession agricole dans ces moments-là. Qu'examinons-nous avec vous ? Qu'examinons-nous avec les exploitants en particulier ? Ce sont bien sûr les différentes dessertes, comment vous appréhendez une parcelle, comment vous allez d'une parcelle à une autre, quelles liaisons existent entre les différentes parcelles exploitées par un même exploitant. Evidemment, nous prenons bien en compte l'ensemble des réseaux, les réseaux agricoles, mais les réseaux en général :

électricité, eau potable, ou les téléphones.

Donc, une phase de liaison assez immédiate et assez fine avec l'ensemble des professionnels.

Je fais un zoom sur cette partie du projet routier. Je ne reviens pas sur ce qu'a présenté M. GARREAU, qui est l'ensemble de l'aménagement foncier, que l'on prend évidemment en compte et qui va nous servir à faire les transferts de propriété, avant la mise en place des travaux, mais je voulais vous présenter ici la liaison immédiate que nous avons avec les exploitants.

Je vous donnerai quelques exemples, notamment sur les travaux qui sont en cours dans la partie au sud de l'axe RN154.

Sur l'axe RN154, nous avons des études de diagnostics en cours, qui vont nous permettre d'affiner les études d'opportunité que nous avons faites il y a quelques années. Nous avons en cours un diagnostic sur le monde agricole, qui a été confié en novembre de l'année dernière à la SAFER du Centre, dont je vais vous présenter les quelques premiers résultats.

Ce sont des données que vous connaissez mais qu'il faut que nous intégrions dans notre projet. Le département de l'Eure-et-Loir et en particulier l'axe RN154 traversent deux zones naturelles qui sont au nord le Thymerais drouais, et au sud la Beauce chartraine.

La qualité des terres que l'on trouve au nord est de fertilité variable, avec comme on l'a dit tout à l'heure, des surfaces boisées et quelques cépages ; alors qu'au sud, dans la Beauce chartraine, nous avons des terres fertiles, avec des surfaces boisées bien plus rares.

L'ensemble des exploitations : il n'y a pas d'AOC, il y a trois IGP ; 90 % des exploitations de ce département sont spécialisées dans les cultures de céréales et il y a une baisse du nombre des exploitations, avec une accentuation de 1988 à 2000 ; avec une superficie moyenne de 134 hectares, qui est en augmentation tout simplement pour des questions de restructuration globale de ces exploitations.

Le prix des terres agricoles représente un point important de notre travail sur les projets d'infrastructures.

Le Thymerais drouais : le prix de la terre nue est aux alentours de 5.500 à 6.000 euros l'hectare alors que sur la Beauce, des terres sont à plus de 6.000 euros l'hectare.

C'est bien un prix pour les terres nues, sachant que quand nous venons avec un aménagement, nous prenons en compte ce qui est cultivé et ce qui existe sur ces terres, donc l'ensemble des bâtiments.

Nous arrivons, entre les projets que nous avons en travaux et ceux que nous avons déjà réalisés entre Chartres et Dreux, à une moyenne de 12.000 euros par hectare pour une exploitation : terres nues plus couverts.

Les questions qui sont apparues lors des réunions que nous avons eues au cours de ce débat public, relatives notamment à l'agriculture, étaient des questions d'emprise et ce que représentait l'emprise de l'infrastructure sur l'ensemble de la surface que nous devons aménager.

Très rapidement, ce schéma vous montre en coupe ce que représente une voie. Nous sommes bien en voie express, c'est ce que nous a demandé l'APSI (Avant-projet sommaire

d'itinéraire) de 1994. Donc, nous partons bien sur un projet de 2 x 2 voies, sachant que les normes qui s'appliquent à la mise en place de ces voies express à 2 x 2 voies sont exactement les mêmes normes qui s'appliquent à la mise en place d'une autoroute.

Cette 2 x 2 voies telle que représentée ici : vous voyez que nous sommes sur 22 mètres de chaussée, à laquelle nous ajoutons un certain nombre de linéaires, dus à l'emprise des talus et de tout l'ensemble du système de fossés que l'on peut avoir en latéral.

Cette emprise complémentaire latérale peut varier selon le relief que l'on a localement et concernant la Beauce, le relief étant relativement doux, ces emprises seront faibles. Globalement, nous pouvons dire qu'une emprise de voie express représente 30 à 42 mètres de large.

Nous avons demandé au SETRA (notre Service technique de route) de nous établir un parallèle entre ce que consomme une voie express et ce que sont les emprises des routes concédées. Ces résultats sont résumés sur ce tableau, en fonction d'un certain nombre d'objets que l'on trouve sur l'infrastructure routière. Je vais les lire très rapidement. J'en viendrai à l'exemple de l'axe RN154.

Une emprise totale, pour une voie express, est de 8 à 10 hectares par kilomètre ; pour une voie concédée, elle est de 8 à 12 hectares par kilomètre, sachant que la section courante, qui est de 5 à 7 hectares par kilomètre, que je vous ai montrée tout à l'heure, est bien comprise dans les chiffres que je vous indique.

La condition de contrainte (conditions peu contraignantes/conditions contraignantes) est due au relief essentiellement.

Par nœud autoroutier, c'est-à-dire une zone sur laquelle on relie 2 axes à 2 x 2 voies et plus : en trafic faible, entre 10.000 et 20.000 véhicules/jour, nous avons une surface de 3 à 5 hectares. Pour un trafic fort, nous pouvons aller jusqu'à plusieurs dizaines d'hectares par unité, mais pour un trafic largement supérieur à 30.000 véhicules/jour.

Que sont les diffuseurs ?

Simplement la zone de liaison avec la voirie locale. Ces diffuseurs sont à l'unité de 3 à 5 hectares pour une voie express, de 4 à 6 hectares pour une voie concédée, sachant que cette différence est due à la mise en place de péages pour les voies concédées.

Les aires de service : entre 6 et 10 hectares, selon que nous avons une voie express ou une voie concédée.

Les aires de repos : 3 hectares ou 5 hectares, selon le trafic sur la voie et donc l'importance qu'il faut donner à l'aire de repos.

Les centres d'entretien, c'est-à-dire l'ensemble de l'infrastructure à installer pour gérer la voie express ou la voie concédée : de 2 à 4 hectares.

Si nous revenons à l'axe RN154 : nous avons essayé de mettre sur un schéma, que vous retrouvez dans notre dossier de débat, les zones sur lesquelles il nous reste encore à aménager. Je mets de côté les zones déjà aménagées entre Dreux et Chartres et les zones actuellement en travaux, c'est-à-dire la déviation Prunay-le-Gillon-Allonnes et Ymonville.

Pour ces zones qui restent à aménager, nous avons essayé de donner une valeur de superficie qui serait à prendre, sachant que nous sommes sur des valeurs très approchées.

Nous avons pris comme base une largeur totale de voie de 60 mètres, pour être très confortables sur les aménagements qui seront à faire sur place.

Le linéaire indiqué ici est évidemment approximatif puisque nous n'avons pas un projet fini.

Par exemple, pour une déviation sud de Saint-Rémy/Nonancourt, un linéaire de 10 kilomètres : l'emprise fait environ 65 hectares ; pour l'aménagement de la déviation nord nous sommes sur 5 kilomètres et 45 hectares, sachant que pour l'une et l'autre, il y a des ouvrages d'art et bien sûr, les emprises seraient bien moindres, mais nous avons laissé la valeur simplement sur le linéaire.

Si nous faisons un aménagement de la RN12, qui passe ici, nous devons mettre en place un itinéraire de substitution d'une longueur d'environ 5 kilomètres. L'itinéraire de substitution n'est pas la voie express, donc la largeur est moindre, donc la superficie serait d'environ 15 hectares.

La déviation qui passerait à partir de Marville et qui rejoindrait la zone de la Pyramide, est estimée à 12 kilomètres, 75 hectares.

La déviation est de Dreux, sur laquelle nous avons déjà des terrains réservés : une déviation de 2,5 kilomètres, 13 hectares.

La déviation de Chartres, avec une grosse incertitude, encore plus incertaine que sur l'ensemble des autres tracés : une déviation de 14 à 18 kilomètres, avec une emprise de 90 à 110 hectares.

Les aménagements qui seraient à faire pour relier les deux déviations en cours entre Ymonville et Allonnes : 7,5 kilomètres et 45 hectares d'emprise.

Enfin, la liaison avec l'autoroute : 9,5 kilomètres pour 60 hectares d'emprise.

A ces aménagements, il faut rajouter à la fois les échangeurs et les nœuds routiers, sachant que nous comptons, pour l'ensemble de la zone, 3 nœuds autoroutiers et 6 échangeurs, et éventuellement 2 échangeurs supplémentaires qui seraient envisageables, pour une inter-distance qui est ici ; nous pourrions revenir là-dessus si vous voulez, au moment des questions.

Les simulations que nous avons eues sur l'axe RN154 : toujours avec les bémols dont je vous ai parlé tout à l'heure, avec cette grosse approximation ; nous nous retrouvons avec un tableau qui se résume de cette manière :

Le dossier du débat public et la maîtrise d'ouvrage privilégient, comme vous le savez, un certain nombre d'aménagements :

- Le contournement sud de Saint-Rémy ;
- Le contournement ouest de Dreux ;
- Le contournement est de Chartres, avec cette incertitude.

Les autres éléments restant identiques, nous pouvons arriver à une surface représentée ici :

En route express, une surface comprise entre 390 et 410 hectares ;

En route concédée, donc en autoroute, nous arrivons à une fourchette de 400 à

420 hectares.

Je ne me suis pas appesantie dessus tout à l'heure mais une route concédée a un ratio de 20 % complémentaire qui est dû à des aménagements, notamment paysagers, qui pourraient être envisagés par la société concédante. Nous arriverions à une emprise de 500 hectares.

Voilà quelques chiffres. Nous en rediscuterons tout à l'heure.

Je voudrais passer à un exemple de collaboration et de relations que nous avons eues avec le monde agricole ; c'est sur la déviation de Prunay-le-Gillon-Allonnes. Cette déviation de 8,4 kilomètres de longueur est bien sûr aménagée à 2 x 2 voies, avec trois ouvrages que nous avons implantés, après discussion avec les exploitants notamment, puisque ces trois ouvrages permettent de rétablir les circulations transversales. Cela a été dit dans le film, nous étions tout à fait conscients de la difficulté des circulations d'une partie de l'est à l'ouest de cette infrastructure, ces trois ouvrages permettent ce rétablissement.

Un point important sur l'aménagement : 68 hectares de surface d'emprise ; un périmètre aménagé de 2.684 hectares qui représentent 20 fois plus de surface d'emprise que ce qui est classiquement utilisé comme apport dans les aménagements fonciers.

Je voudrais souligner une séparation assez importante, de 500 à 800 mètres, entre la voie existante, la RN154 actuelle, et la future voie 2 x 2, parce que les exploitants locaux nous ont demandé de leur réserver une bande suffisante pour une exploitation correcte de leur surface, d'où la mise en place d'une infrastructure relativement séparée de la voie actuelle.

Par exemple, sur Boullay-Mivoye, qui est la déviation que nous avons mise en service en décembre l'année dernière, nous n'avons pas cette séparation, parce que localement, les exploitants nous ont demandé de diminuer la surface entre la voie de substitution et la 2 x 2 voies. Cela nous a demandé d'autres aménagements, puisque quand il y a une voie à forte circulation à côté d'une autre voie, nous sommes dans l'obligation de mettre en place un certain nombre de murs pour éviter les éblouissements entre voies de circulation. Cela nous a donc demandé un aménagement complémentaire, mais c'était une demande forte, locale, de rapprocher les deux voies pour perdre le moins de surface agricole possible dans la zone.

Voilà ces quelques informations ; nous sommes là pour en discuter, bien sûr. Dernièrement, j'ai eu à discuter avec certains d'entre vous. Les liaisons sont immédiates, chacun connaît nos numéros de téléphone et nous avons l'habitude d'aller sur le terrain ; à la fois les canalisations, la façon dont vous exploitez vos surfaces agricoles et la façon dont vous tournez avec vos machines : nous en sommes parfaitement conscients et nous essayons à chaque fois de trouver le moyen que l'aménagement se fasse et que votre travail se fasse dans les meilleures conditions.

Alain OHREL (30 s) : Merci beaucoup. Je remarque avec satisfaction que vous avez à vous deux, plus la contribution du septième art, c'est-à-dire du cinéma, tenu dans le temps imparti. Bravo.

La salle dispose de 15 minutes de questions.

Pierre LHOPITEAU, agriculteur du canton de Voves, Président cantonal de la FDSEA et Responsable de l'Aménagement foncier à la Chambre d'Agriculture (1 mn) : J'aurai une question pour Mme TORO, pour commencer, sur les diapositives.

Pourquoi, au niveau de Nonancourt, prenez-vous 6 hectares/kilomètre par le sud-ouest et 9 hectares/kilomètre par le nord ?

J'ai une autre question, que je pose tout de suite.

M. de SORAS a parlé des financements ; l'Etat et les collectivités pourraient amener 10 millions par an. Vous dites que la seule solution est une concession, qui peut le faire immédiatement. A votre avis, comment la concession fait-elle pour faire une autoroute aussi rapidement ? Elle fait comme vous et moi, quand on a un gros investissement à faire, on emprunte.

N'est-il pas imaginable que l'Etat emprunte et rembourse 10 millions par an ?

(Applaudissements).

Alain OHREL : Nous allons prendre trois ou quatre questions, pour que le maître d'ouvrage réponde à plusieurs questions à la fois.

Emmanuel BRIDRON, Président des Jeunes Agriculteurs d'Eure-et-Loir (30 s) : Je m'étonne dans le film de ne voir parler que des agriculteurs du sud de Chartres. Je pense que l'avis des agriculteurs à côté de Dreux est totalement différent. Représentant l'ensemble du département, je sais de quoi je parle. Je pense que le film est largement orienté et j'en suis très déçu.

(Applaudissements).

Paul DEBACKER, ACTS-Escorpain (30 s) : Je me demande quel est l'avenir des surfaces qui vont être prises entre l'urbanisation de Vernouillet, Saint-Lubin, Saint-Rémy, et l'autoroute. A mon avis, il faut prendre toutes les surfaces agricoles en vote

Alain OHREL (30 s) : Si vous voulez bien, nous allons répondre à ces questions, avant d'autres, auxquelles vous réfléchissez, tout en écoutant les réponses aux précédentes.

Guglielmina OLIVEROS TORO (2 mn) : Pour ce qui concerne le tracé, vous avez vu tout à l'heure sur le tableau que les surfaces que l'on prend en compte pour les aménagements dépendent aussi du relief. Pour la partie nord, nous sommes sur des reliefs bien plus accentués qu'au sud, c'est un premier élément de réponse.

Concernant le sud, nous avons un certain nombre d'ouvrages, comme je le disais, qui sont pris en compte.

Nous avons fait une cote mal taillée, pour approcher les valeurs.

Concernant la dernière question qui a été posée, il est évident que dans n'importe quel aménagement, les aménagements fonciers tiennent compte du type d'aménagement qui va être mis en place.

Les agriculteurs et les exploitants sont là justement pour faire en sorte que les rétablissements soient mis au bon endroit, pour que le travail puisse se faire d'une surface agricole à une autre surface agricole pour un même exploitant ; il me semble que l'aménagement foncier (je n'en suis pas spécialiste mais il me semble que c'est ce que j'ai vu sur l'ensemble des travaux en cours) tient compte du morcellement d'une exploitation et va la regrouper pour permettre une gêne la plus petite possible.

Paul DEBACKER (30 s) : Prenez-vous en compte les surfaces perdues entre l'autoroute et

les villes ? Ce n'est pas uniquement les 65 mètres de route qu'il faut prendre en compte, mais aussi les petits triangles que l'on voit en haut.

Guglielmina OLIVEROS TORO (30 s) : Effectivement, il nous est arrivé et il nous arrive toujours de racheter un certain nombre de petits triangles, comme vous dites, tout simplement parce qu'ils ne sont pas faciles à utiliser et à exploiter.

Eric THIROUIN, Président de la FDSEA d'Eure-et-Loir (2 mn) : Pour répondre à votre question, quand on annonce les 400 et quelques ou les 500 hectares, ce sont bien des superficies nécessaires pour le projet routier.

Si je comprends votre question, c'est : que deviennent les terres qui seront coincées entre l'urbanisation de Vernouillet ou de Dreux, et le projet routier qui sera réalisé ? Là, il n'est pas comptabilisé dans une artificialisation des terres, comme il a été dit tout à l'heure.

Nous sommes là plutôt sur les documents d'orientation, notamment les documents d'urbanisme, qui permettent ou ne permettent pas des extensions d'urbanisation, que ce soit de l'urbanisation, de l'activité, ou des choses comme cela.

Au moment de l'élaboration des tracés, un certain nombre de distances seront respectées, pour des questions de bruit, de cadre de vie, etc., ou à l'inverse, dans des systèmes très contraints où l'on peut passer.

La demande sur Prunay-le-Gillon/Allonnes d'avoir une superficie suffisante pour être exploitée peut être dupliquée sur tout le tracé, dans la mesure où les contraintes humaines : le bâti, l'urbanisation, le permettent.

C'est un risque, on a dit à plusieurs reprises que l'infrastructure participait au développement économique, mais qu'elle ne le faisait pas. Au même titre, il faut être vigilant sur la périurbanisation et le développement de l'urbanisation le long de l'axe. Nous ne sommes plus sur du domaine routier mais sur de l'aménagement du territoire et les documents d'urbanisme des communes.

Olivier de SORAS (4 mn) : Il reste deux éléments de questions.

Sur le film orienté : je vous laisse libre de votre commentaire. Je rappelle simplement le commentaire préalable, c'est une carte blanche donnée à une équipe de journalistes et nous avons pris le produit.

Ils avaient une carte blanche et deux contraintes : un document court et un retour d'expressions spontanées, c'est tout ce que nous leur avons demandé. Après, je vous laisse libre de votre commentaire... Je vais finir, si vous le permettez. Je vous ai écouté avec grande attention.

Dans les différentes réunions, nous avons eu un film général, un film sur les aspects économiques où se sont exprimées différentes personnes rencontrées tout au long de l'axe. Je constate avec vous que parmi les personnes qu'a pu rencontrer le long de l'axe cette équipe de journalistes, effectivement, sur la partie nord ils n'ont pas rencontré d'agriculteur. C'est un constat.

(Contestations dans la salle).

Vous me faites un faux procès en la matière. La demande donnée à une équipe, encore une fois, a été neutre ; nous l'avons reprise telle quelle, c'est tout. Je constate la même chose

que vous.

Sur la question soulevée : un financement de 10 millions d'euros, finalement, ne peut-on pas le transformer en un emprunt ?

Cela pose plusieurs questions, qui feront l'objet d'une prochaine réunion, donc je n'ai pas tous les éléments sur moi. Nous y reviendrons lors de la réunion du 19 janvier.

D'un point de vue purement juridique, il n'est pas prévu que l'Etat emprunte pour ses investissements. Les collectivités peuvent emprunter pour leurs investissements, mais pas l'Etat. Il emprunte pour son budget général, ensuite il affecte. On ne peut donc pas faire un emprunt affecté, ce qui est peut-être un peu dommage parce que la garantie que l'on a sur certains projets d'investissement est peut-être meilleure que celle du budget de l'Etat général. C'est un autre sujet.

J'ai demandé à quelques amis travaillant dans le secteur bancaire, mais vous avez peut-être d'autres exemples.

Prenons l'exemple : vous voulez emprunter une certaine valeur sur une durée. A combien les remboursements s'élèvent-ils ? J'ai regardé ce que l'on m'a donné, je n'ai pas les détails sur moi ; de mémoire, si l'on emprunte 700 (millions d'euros ou 700.000 euros, ce que vous voulez), sur 23 à 25 ans, entre 4 et 5 % : les remboursements sont autour de 50 par an. A discuter. Vous me direz que l'on peut étendre la durée de remboursement. J'aurai les calculs pour le 19 janvier, nous regarderons ces différentes hypothèses plus en détail ; mais le montant de remboursement excèdera la capacité de 10 millions d'euros par an. C'est une des difficultés de l'équation à résoudre.

Pierre LHOPITEAU (30 s) : Je ne suis pas d'accord du tout avec votre réponse parce qu'il faut intégrer la subvention d'équilibre qui sera versée au concessionnaire éventuel, si l'on parle d'une autoroute.

Deuxièmement, vous l'avez dit à la réunion précédente, lundi, quand on fait tout d'un coup on économise tous les ronds-points voués à être détruits, par rapport au fait de le faire par petites fractions. On fait donc forcément une économie de construction qui va largement compenser le taux d'intérêt dont vous parlez.

Olivier de SORAS (2 mn) : Non, sur des montants de ce type-là, vous serez sur des durées très longues et donc l'effet d'entraînement de la dette est très important. Vous rembourserez au final avec un coefficient multiplicateur que je n'ai plus en tête, mais c'est 2 / 2,5 / 3, selon la durée... Non, c'est simplement un calcul d'emprunt, celui que vous citez. J'aurai les éléments plus précis pour la réunion du 19 janvier.

Pierre LHOPITEAU : L'actionnaire est dans la même situation.

Olivier de SORAS : Oui, sauf qu'il a une part de fonds propres et une capacité qui provient du fait qu'il y a une activité économique derrière, pendant la durée de la concession.

La différence essentielle avec la concession est que, comme je l'ai expliqué tout à l'heure, sur l'aménagement budgétaire qui emprunte ce que l'on a, toute la ressource que l'on cherche à mobiliser est de la ressource disponible, soit empruntée, soit de la ressource budgétaire, donc les impôts ; alors que dans le cas de la concession avec la mise en place d'un péage il y a des recettes échelonnées sur la durée de vie de l'exploitation, au taux réel d'utilisation qui est le péage perçu par l'utilisateur. Vous n'avez pas cette recette dans l'autre

montage.

Pierre LHOPITEAU : De l'autre côté il y a l'impôt comme recette, il y a aussi des recettes. Je ne vois pas la différence.

Eric THIROUIN (1 mn) : Juste une précision sur la contribution d'équilibre. Vous évoquez l'investissement de la subvention d'équilibre qu'il faudrait mettre. Il faut regarder aussi que dans la mesure où l'on réaliserait l'infrastructure sur le crédit budgétaire, il y a l'infrastructure à réaliser, plus l'entretien, la gestion, ce qui s'élève à un montant de l'ordre de 6 millions et demie par an. Sur du 2 x 2 voies, on peut penser que l'on sera un peu au-dessus.

Cela veut dire que cette contribution d'équilibre que vous imaginez : dans le cas d'une concession, c'est le concessionnaire qui en a la charge, et dans le cas où l'on maintiendrait l'infrastructure sur le crédit budgétaire, il faudrait payer l'entretien.

Quand vous regardez la contribution d'équilibre de 50 à 100 millions, entre 5 et 10 ans vous avez déjà consommé cela.

Donc, je ne pense pas que ce soit un argument que l'on puisse mettre dans la balance.

Olivier de SORAS (1 mn) : Si vous permettez, Président ; je vous laisserai reprendre, au besoin modifier.

Nous allons essayer de travailler pour présenter ces choses-là à la réunion du 19 janvier ; elle n'est pas complètement préparée aujourd'hui, nous n'avons pas les éléments. Je ne suis pas un spécialiste de ces questions et j'ai besoin de poser les choses : quelle est l'origine des crédits, quelles sont les disponibilités, comment on peut les mobiliser, etc. C'est l'objet de notre réunion du 19 janvier.

Je propose que l'on n'aille pas beaucoup plus loin sur cet aspect aujourd'hui, pour pouvoir en discuter à partir de bases claires, si vous êtes là le 19, ce que je souhaite.

Alain OHREL : Merci, M. de SORAS. Nous prenons acte de l'annonce que vous venez de faire, de remettre au 19 janvier la présentation de modalités différentes de financement.

Un intervenant (2 mn) : Quelques petites réflexions, M. de SORAS. Vous dites que vous aurez peut-être plus de réflexion le 19 janvier. Je suis venu à plusieurs réunions et à chaque fois, vous nous rabâchez la même chose : pendant un quart d'heure, sur une demi-heure d'intervention, vous nous parlez des modes de financement. Vous nous parlez toujours de la même chose.

Ensuite, vous nous avez parlé des études de la SAFER. Je m'excuse mais ce que vous nous avez montré, je ne pense pas que ce soit les études de la SAFER, les études qui sont faites à la SAFER en ce moment. Ce sont des études de l'Eure-et-Loir.

Concernant les simulations sur les emprises routières, ce que vous nous avez montré ce soir - pouvez-vous le remonter ?- ne correspond pas du tout à ce que vous avez montré lundi soir sur la partie du sud, entre Ymonville et Allaines. Lundi soir, vous nous avez montré un projet qui est le long de la 154 ; aujourd'hui, il se décale de la 154. Vous allez nous dire que ce n'est pas définitif, mais vous ne nous présentez jamais la même chose.

Quand allez-vous nous montrer des plans un peu plus précis ? C'est ce que nous voulons.

Comment déterminez-vous des emprises alors que vos plans changent *a posteriori* ?

Prenez-vous l'ensemble des infrastructures de nos exploitations ? Notamment en termes d'irrigation ?

Merci.

Alain OHREL : C'est intéressant si vous répondez à ces questions, qui me paraissent difficiles.

Olivier de SORAS (4 mn) : Toute question est bonne. Je voudrais quand même dire que les différents éléments que nous projetons sont publiés sur le site Internet, je vous invite à vérifier, vous verrez que ce sont bien les mêmes choses que nous projetons.

Je veux bien que l'on discute sur les éléments du contenu du débat, le débat est là pour cela. Je ne suis pas du tout dans une logique d'opposition, mais dans une logique de d'écoute et de discussion avec vous sur la façon dont on peut réfléchir à cet aménagement de la RN154.

Je récus ce que vous avez dit, que l'on présentait des choses variant d'une réunion à une autre, je ne le crois pas. On parle toujours de la même chose, je suis désolé.

Je suis très heureux que vous participiez à plusieurs réunions ; le principe du débat public fait qu'à chaque réunion il peut y avoir une personne qui n'est venue à aucune autre. C'est pourquoi au début - cela ne prend pas la moitié du temps mais 5 ou 6 minutes, un compteur nous donne le timing donc on le sait... même 3 minutes aujourd'hui, me dit-on - on fait un rappel de ce qu'est le dossier soumis au débat public et pourquoi nous sommes aujourd'hui réunis ; ensuite, on attaque le thème du jour. La Commission a validé ce principe d'organisation des réunions ; cela me semble de bonne facture.

Vous dites que vous souhaiteriez avoir des plans plus précis. Je comprends tout à fait mais encore une fois, il faut se poser la bonne question. Nous avons des plans plus précis sur les dossiers qui sont avancés, qui sont en cours de travaux, évidemment ; mais pour les autres dossiers, aujourd'hui, nous n'avons ni enquête publique, ni concertation préalable de fait, et c'est bien justement pour cela que nous sommes sur une logique de débat public en amont, sur l'ensemble de l'aménagement de l'axe. Nous n'avons pas de plans précis.

Nous avons un certain nombre d'études qui ont été faites, il n'y a aucune décision, aucun arrêt de situation de tracé précise, etc., permettant aujourd'hui d'avoir une approche.

Cela avait fait l'objet d'un certain nombre de discussions que nous avons eues au cours des réunions où plusieurs d'entre vous étaient intervenus en disant que vous aimeriez avoir des éléments plus précis sur tel aspect ou tel autre. Il y a des moments où l'on peut, et des moments où l'on ne peut pas, et très honnêtement, aujourd'hui je n'ai pas les plans que vous réclamez. Je ne peux pas vous répondre plus précisément que cela.

Concernant l'avant-dernier point que vous avez soulevé sur les questions d'irrigation : oui, cela fait partie des éléments qui sont regardés, comme les dessertes particulières ou les aménagements particuliers que peut faire un exploitant, même s'il n'est pas propriétaire sur l'exploitation. Cela fait partie des éléments qui sont évidemment regardés dans l'approche diagnostic préalable, et dans la suite si on choisit ou pas un remembrement, etc., et tous les éléments d'organisation de la conduite du projet qui ont pu être présentés.

Enfin, vous remettez en cause le fait que nous aurions présenté des études faites par la SAFER. Je vous laisse la paternité de votre discussion ; je vous dis simplement que nous avons un certain nombre d'études en cours, dont celle d'un diagnostic sur les éléments

agricoles. Nous avons souhaité vous présenter ce soir les derniers éléments qui nous ont été livrés en tout début de semaine par la SAFER, puisque cette étude est en cours.

Je veux bien accepter comme remarque qu'ils sont en effet assez généraux et vous les connaissez vous-même très bien ; dont acte. Mais, ce diagnostic est en cours et se poursuit.

Alain OHREL (30 s) : Si vous le voulez bien, nous allons avoir maintenant les interventions successivement de Monsieur le Président de la Chambre d'Agriculture, de Monsieur le Président de la FDSEA. Il est 20 heures 20 ; nous voulons qu'ils aient le temps de se faire entendre autant qu'ils le méritent et que c'est justifié.

Nous donnons un quart d'heure à 20 minutes à Monsieur le Président.

Philippe LIROCHON, Président de la Chambre d'Agriculture d'Eure-et-Loir (17 mn) : Merci, M. le Président. Mesdames et Messieurs, une question me brûle les lèvres, je n'ai pas pu la poser dans le débat précédent, mais je la réserve pour le débat suivant.

Je vais faire mon intervention parce que je crois qu'il est important que la Chambre d'Agriculture puisse s'exprimer ce soir.

Je vais commencer par vous remercier, M. OHREL, d'avoir dès l'établissement du planning des réunions publiques, programmé une rencontre spécifique sur les problèmes agricoles.

Certains affirmeront que c'est normal, compte tenu du rôle particulier de l' A 154 dans le transport des marchandises agricoles et surtout des impacts fonciers et environnementaux qu'aura le projet d'aménagement. Certes ; mais cette attention envers le secteur agricole ne va pas toujours de soi, c'est pourquoi je me plais à le souligner ce soir.

Je tiens à préciser que ce soir, j'exprime la position de la Chambre d'Agriculture telle qu'elle s'est dégagée lors de notre session du 7 décembre dernier, à la suite d'une présentation du dossier et d'un débat. Cette position ne fait bien sûr pas l'unanimité au sein de notre profession. On peut comprendre que tels ou tels agriculteurs touchés par l'un des tracés envisagés expriment des avis différents. Je précise néanmoins que le vote de la Chambre d'Agriculture a été obtenu à une très large majorité.

Les éléments pris en considération pour arrêter notre avis sont de trois ordres :

- Le caractère accidentogène de l'axe actuel ;
- Le rôle essentiel de l'A 154 pour le développement économique du département ;
- L'importance de cet axe pour le transport des marchandises agricoles.

La RN154 est vraiment une route très accidentogène : nous reprenons là une évidence maintes fois rappelée, mais la vie de nos concitoyens, des membres de nos familles, des personnels de nos entreprises et organismes, tenus d'emprunter cette route à des fins personnelles ou professionnelles, nécessite qu'un aménagement soit réalisé de manière urgente.

L'A154, notamment au sud de Chartres, est l'axe le plus dangereux de la région Centre.

Juste quelques chiffres.

N'a-t-on pas dénombré entre 2004 et 2007 en moyenne 10 morts et 63 blessés par an ? Il est temps d'arrêter cette hécatombe, d'autant plus que le trafic va inévitablement

s'accroître avec la mise en service de l'A 19 qui débouche à Artenay. Conséquence du caractère de plus en plus dangereux du tronçon Chartres-Allaines, un nombre croissant d'automobilistes se reporte sur le trajet Chartres-Voves-Patay-Orléans ou Chartres-Voves-Allaines. Moi qui habite dans le secteur, je peux témoigner que nos petites routes ne sont pas du tout calibrées et aménagées pour supporter ce nouveau trafic qui se fait d'une façon diffuse.

Concernant l'axe essentiellement pour le développement économique, cet aspect du dossier a été bien mis en évidence par la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Eure-et-Loir et nous partageons son analyse.

Je salue M. ISIDORE, et M. LEGER qui est très investi dans ce dossier, et je vais développer très brièvement, en rappelant les quelques transparents qui ont déjà été présentés, pour certains, à une réunion à Champhol.

- ✓ La carte des communes comptant au moins une zone d'activité ; je crois que c'est parlant.
- ✓ Ensuite, le nombre d'établissements dans ces zones d'activité.
- ✓ Les effectifs salariés dans ces zones d'activité : on voit bien les pôles, les agglomérations, le nœud autour d'Allaines.
- ✓ Les rappels de ces zones stratégiques d'accueil d'entreprises qui sont positionnées, notamment pour trois d'entre elles, au départ, au milieu et à l'arrivée de cette 154, dans notre département.

J'insiste toutefois sur un point : le risque de marginalisation géographique et économique de l'Eure-et-Loir s'il n'y a pas d'aménagement de l'A 154. Dans ce cas, les flux d'échange se reporteront sur des axes plus performants, comme l'A 28 (Rouen-Tours) et l'A 85 (Tours-Vierzon).

Les conséquences pour le département seraient considérables : difficulté de pérenniser le tissu économique existant ; perte d'attractivité, et difficulté à faire venir de nouvelles entreprises.

Ceci serait d'autant plus pénalisant qu'une politique de filière industrielle commence à porter ses fruits ; je pense notamment à la Cosmetic Valley, et que nous-mêmes travaillons au développement de nouvelles industries issues des bioproduits d'origine agricole.

Enfin, la RN154, la route des céréales :

En 2008, la région Centre, première région céréalière d'Europe et première région française pour la production d'oléagineux, notamment de Colza, a fourni sur la zone portuaire de Rouen 1.390.000 tonnes de céréales destinées à l'exportation, auxquelles il faut ajouter environ 200.000 tonnes de blé de qualité secondaire pour la fabrication d'éthanol, dans l'usine de Lislebonne, à côté de Rouen.

Par ailleurs, l'activité trituration des usines Saipol et Diester Industries, situées à Grand-Couronne, continue de progresser. En 2008, c'est un peu plus d'un million de tonnes de colza que ces usines ont traité. On peut considérer qu'environ un cinquième provient de la région Centre.

Le transport de ces produits se répartit entre la route pour environ 80 % et le chemin de

fer pour seulement 20 %. Nous n'avons pas de chiffre officiel du nombre de camions que le tonnage des marchandises ci-dessus génère, mais il est assez facile d'extrapoler quelques chiffres.

Avec l'aide de Senalia, l'Union des Coopératives spécialisées à Rouen dans l'exportation de céréales, nous avons estimé un minimum de 30.000 camions dans un sens pour exporter nos céréales ; cela veut dire que le trafic est au minimum de 60.000 à 80.000 camions de gros tonnage empruntant annuellement l'A 154. Ceci, uniquement pour le transport des céréales et des oléagineux. Cela suppose bien d'autres trafics.

C'est dire l'importance de cet axe pour l'exportation et la transformation de nos productions, et donc l'importance de cet axe pour notre économie agricole.

La position de la Chambre d'Agriculture est claire : une mise rapide à 2 x 2 voies, économe au niveau de l'utilisation du foncier. J'insisterai lourdement, et vous l'avez senti : c'est quand même un enjeu majeur pour nous que ce tracé économise au maximum le foncier.

Compte tenu de ces éléments, la Chambre d'Agriculture demande cette mise à 2 x 2 voies, dans un délai que nous avons estimé raisonnable de préciser à 2020 et sur la totalité de l'itinéraire Allaines-Nonancourt.

La Chambre d'Agriculture, dans sa délibération, demande que le projet retenu préserve au maximum les structures d'exploitations agricoles, ce qui veut dire que le parcellaire des fermes touchées (leur outil de travail) soit le moins démembré possible. Cela suppose que l'on en tienne compte dans le tracé, mais plus sûrement, et j'y reviendrai, que la construction soit précédée d'un remembrement intégral, sur la totalité du parcours.

Enfin, la Chambre d'Agriculture demande que le projet choisi retienne un tracé qui soit le moins consommateur de foncier sur sa totalité.

Il serait tout de même aberrant qu'au moment où l'on dénonce de toute part l'artificialisation des terres agricoles (l'équivalent de la surface d'un département disparaît tous les 10 ans en France), qu'au sortir du Grenelle de l'Environnement qui entend par tous les moyens économiser le foncier, on choisisse des parcours plus longs parce que l'on voudrait économiser tel ouvrage d'art, tel mur antibruit, tel passage auprès de la propriété de M. X ou Y - excusez-moi mais c'est déjà arrivé -.

Le foncier est certes moins cher à l'acquisition, même avec toutes les indemnités afférentes, mais les terres agricoles ont dans le temps une valeur économique et une valeur environnementale qui, si elles disparaissent, ne se retrouvent jamais.

Le choix de la Chambre d'Agriculture concernant l'objectif de la moindre consommation de foncier nous amène à nous prononcer :

Premièrement, pour la reprise du tracé des 2 x 2 voies existantes ou à venir (je pense aux contournements d'Allaines et d'Ymonville notamment, avec la création en parallèle et en proximité immédiate d'une route pour la desserte locale, c'est nécessaire).

Dans le contournement des agglomérations, il y a eu un débat et le contournement de Chartres par l'est nous paraît répondre le mieux à notre problématique foncière.

Certes, le tracé nécessitera selon nous des études précises sur le franchissement de la Vallée de l'Eure et des moyens pour limiter les impacts sur la population mais également sur la biodiversité. Il ne faut jamais l'oublier, on traverse une vallée. Pour autant, nous ne

rejetons pas catégoriquement le tracé par l'ouest, mais il nous apparaît que l'allongement du parcours (au minimum 10 kilomètres) et la nécessité de repenser la rocade de la route d'Orléans à celle de Nogent-le-Rotrou, puis de créer une 4 voies ex nihilo au nord de Chartres, rende celui-ci peu opportun. Mais il y a eu un débat, et nous n'avons pas exclu cette solution. Aujourd'hui, il ne faut pas s'interdire d'aller plus loin dans la réflexion sur le contournement de Chartres.

Concernant Dreux, nous rejetons le contournement ouest, qui est le tracé de loin le plus long, donc le plus consommateur de terres agricoles, le tracé qui présente les conséquences environnementales les plus néfastes, notamment sur la qualité de l'eau, puisqu'il impacte les captages de Vernouillet et de Saint-Lubin. Nous nous prononçons pour le tracé qui dispose déjà d'emprises foncières, largement moins consommateur de foncier, même s'il nécessitera un réaménagement au nord de Dreux ; je veux parler du tracé est.

Quant à Saint-Rémy-sur-Avre, là aussi nous faisons le choix du tracé le plus court ; donc le passage au nord plutôt qu'au sud. Cinq kilomètres d'écart rien que pour cette petite ville, cela nous paraît énorme.

Les arguments relatifs à la Vallée de l'Avre évoqués par le maître d'ouvrage ne nous semblent pas recevables car au nord comme au sud, la vallée existe.

Enfin, dernier avantage du tracé nord lié au contournement de Dreux par l'est : il évitera de couper les bourgs de Saint-Rémy et de Saint-Lubin.

A ce niveau de mon propos, je voudrais dénoncer les argumentations avancées par le maître d'ouvrage dans son dossier de présentation pour Dreux et Saint-Rémy. Il justifie son choix en invoquant les inconvénients sur le milieu naturel et humain, alors qu'il écarte cet argument pour le franchissement de la Vallée de l'Eure, à l'est de Chartres. Or chacun sait que les inconvénients avancés pour Dreux et Saint-Rémy peuvent l'être aussi pour Chartres.

Ces éléments doivent bien sûr être pris en compte et traités s'il le faut, mais également, et c'est mon leitmotiv, la consommation de foncier et l'impact sur l'économie agricole doivent l'être tout autant, si ce n'est plus, d'où nos choix.

Je ne voudrais pas que les préférences du maître d'ouvrage soient, elles, uniquement dictées par des calculs économiques : coût de l'investissement, ou autres.

J'aborde la fin.

Des conditions pour une mise en concession autoroutière :

Très clairement, la Chambre d'Agriculture estime qu'elle ne dispose pas assez d'éléments d'information et de compétences pour arrêter un choix définitif entre 2 x 2 voies ou concession autoroutière, payante.

Nous avons vu et entendu les arguments financiers avancés par les différentes parties mais sur ce point, nous ne nous estimons pas aptes à trancher. Notre souhait est d'aller vite. Comme certains dans la salle, nous nous posons des questions et nous attendons avec impatience le 19 janvier pour avoir des éléments plus précis de réponse parce que c'est vrai, aujourd'hui, nous avons du mal, entre 10 millions d'un côté, et 2070, nous avons du mal à tout comprendre, malgré le calcul mathématique simple, pur et dur. Je pense qu'il y a d'autres hypothèses que nous pourrions écouter, ou vous apporter, le 19. Ce sera important.

C'est vrai qu'il faut aller vite et nous n'avons pas oublié que si la décision de l'Etat à l'issue de ce débat était la concession autoroutière, nous y mettrons trois conditions très fermes :

1. Que cette autoroute ne soit pas qu'un barreau traversant le département mais qu'elle soit un véritable vecteur de développement économique de notre territoire. Pour cela, il est indispensable que des échangeurs soient construits à hauteur de Boisville-Allonnes, au sud, et à la Vallée du Saule, ceci afin d'irriguer de manière efficace le tissu local. Ils ont été présentés tout à l'heure, en potentiel.
2. Que des ouvrages de franchissement soient prévus en nombre suffisant, afin de faciliter l'activité des entreprises locales et de ne pas couper les échanges transversaux. Cette région agricole a énormément d'exploitations agricoles (ce sont des TPME) qui ont aussi une activité économique, non pas seulement d'exportation des céréales : il y a toute une circulation transversale de ce territoire qui a nécessité d'être irrigué pour son activité agricole. Il est évident qu'une autoroute à concession va probablement perturber davantage cette circulation transversale. Nous tenons à le préciser.
3. Enfin, que soit instauré un péage préférentiel pour les Euréliens afin d'éviter le retour de nombreux véhicules dans les traversées de villages contournés et ne pas pénaliser les habitants dans leurs déplacements quotidiens.

Le dernier point sera la nécessité d'une étude de réaménagement foncier et d'un remembrement.

Pour terminer, cette demande forte du monde agricole, que ce soit dans l'hypothèse d'une mise à 2 X 2 voies ou celle d'une concession autoroutière : il nous semble primordial que dès la décision prise, soit lancée une étude globale de réaménagement foncier et que soit mises en œuvre sur la totalité du tracé des procédures de remembrement, afin de restructurer le parcellaire agricole et de permettre aux entreprises agricoles touchées de conserver leur potentiel économique.

Je vous remercie de votre attention, mais je vais poser la question que je n'ai pas pu poser tout à l'heure.

Cette question est claire : dans la partie de Prunay-le-Gillon, vous avez dit que vous aviez eu une concertation avec les agriculteurs locaux. Le tracé à 500 mètres et 800 mètres est-il définitif, ou est-ce encore une hypothèse ? Il est définitif. Donc je voulais faire deux remarques.

Je n'ai pas l'impression que le monde agricole que je représente ait été concerté. Si j'avais été concerté, et c'est un point très fort que je voudrais dénoncer dans le débat public, on aurait peut-être pu dénoncer la difficulté d'avoir deux tracés parallèles à 500 mètres de distance, d'avoir une exploitation agricole qui sera obligée de traverser une, voire deux voies ; d'avoir, comme on le voit de plus en plus sur des problèmes environnementaux, les nuisances.

Notre position, c'était plutôt de les rapprocher côte à côte ; parce que quand on est à côté d'une route ou d'une autoroute, plus cela va, plus on voit fuir les contrats de production à cause des nuisances et de la pollution locale et nous aurions préféré un barreau condamné, même plus large, et des exploitations de chaque côté, plutôt que des gens qui sont au milieu et qui ont deux fois plus de bordure où ils ne pourront pas faire un certain nombre de types de cultures.

Cela me navre de ne pas avoir été consulté ; même si quelques agriculteurs locaux ont choisi cela. Et il y a trois lignes haute tension à côté.

Madame, vous avez peut-être eu une consultation avec des agriculteurs locaux, mais pas avec les organisations professionnelles, à ma connaissance. Est-ce que je me trompe ?
Merci.

C'est dire qu'il faudra peut-être, demain, ne pas oublier tout cela !

(Applaudissements).

Alain OHREL (30s) : Merci beaucoup pour votre intervention.

Sur le dernier point, votre question, nous allons demander au maître d'ouvrage de répondre tout de suite et si vous voulez bien, nous enchaînerons pour laisser encore du temps à des échanges liés aux deux interventions, avec l'intervention de M. THIROUIN, le Président de la FDSEA, pour que tout le monde puisse s'exprimer.

Allez-y, répondez à la question sur la concertation, s'il vous plaît.

Olivier de SORAS (2 mn) : J'observe que sur l'opération Prunay-le-Gillon /Allonnes, sur les deux communes des aménagements fonciers sont en cours, alors dire que... La procédure est peut-être confiée au Conseil Général, mais dire que l'on ne concerte pas l'activité agricole : si l'on arrive à faire des aménagements fonciers sans discuter avec la profession, je ne sais plus comment cela se passe.

Cela étant, à la phase du projet, en effet, je redis ce qui a été dit dans l'exposé tout à l'heure : lors des échanges qu'il y a eu (sous une forme de concertation, je n'ai pas le détail, là ; si vous le souhaitez nous pourrions le rechercher) il avait été souhaité que l'on prenne plutôt l'option d'un écartement et il a été regardé ; ce qui nous amène à passer pas très loin d'une ligne à haute tension, ce qui n'est pas une situation parfaite en termes de projet d'infrastructure.

A l'opposé, sur Boullay-Mivoye, l'option a été prise d'être le plus près possible.

Un intervenant : En plus, c'est une zone où il y a de l'irrigation, avec des bordures de route on double les problèmes d'irrigation.

Olivier de SORAS : La conclusion que j'en tire est différente, c'est qu'à la même question posée, en deux lieux différents, il y a deux réponses différentes.

Côté maîtrise d'ouvrage, lorsqu'il y a cette faculté de dire : on se met plutôt proche, plutôt loin ; quand on peut en discuter, franchement, pour nous, cela ne change rien.

Alain OHREL (3 mn) : Le temps que M. THIROUIN rejoigne la tribune, revenons sur l'exposé à l'instant de M. LIROCHON ; tout le monde l'a écouté avec beaucoup d'attention et tout cela est enregistré pour le verbatim. Il a indiqué qu'il préparait d'éventuelles propositions alternatives en matière de financement, si j'ai bien entendu.

Philippe LIROCHON : J'ai dit que j'attendais avec impatience le débat du 19.

Alain OHREL : Votre allusion très judicieuse me donne l'occasion de dire que pour cette séance du 19 janvier, dont vous mesurez tous l'importance, qui au départ était destinée à étudier les modalités de la concession, tant juridiques que financières, etc., s'étendra à une réflexion et une information sur toutes les modalités de financement afférentes à ce que

l'on appelle le partenariat public/privé, dont la concession est l'illustration et l'application la plus connue, célèbre, pratiquée ; mais pas exclusive.

S'il y a à cet égard des propositions alternatives quant au financement du projet, ce sera le moment de les produire.

Mme AGUILA aura, en ce moment essentiel du 19 janvier, la lourde tâche (mais elle s'y prépare et nous sommes d'avance assurés du succès de cette rencontre) d'endiguer le torrent pour en capter l'énergie.

Il faudra qu'il y ait beaucoup de contributions à cette séance, et je vous demande d'y réfléchir, et d'indiquer que vous ferez des contributions, pour que nous puissions organiser efficacement la séance.

M. THIROUIN, nous vous écoutons.

Eric THIROUIN, Président de la FDSEA d'Eure-et-Loir (9 mn) : Merci, Monsieur le Président. La tâche est délicate, vous vous doutez bien que nous sommes d'accord, je suis absolument d'accord avec toute l'intervention du Président de la Chambre d'Agriculture, puisque nous avons participé au débat et au vote à l'unanimité.

Je vais reprendre ta phrase, Philippe : nous sommes pour une mise en œuvre rapide à 2 x 2 voies, préservant le foncier.

Je vais essayer d'appuyer là où cela me semble nécessaire.

Le dernier point : le foncier agricole. Je suis intervenu pour dire que chaque année, il y a une artificialisation des terres de l'ordre de 550 hectares, et je maintiens mes propos de tout à l'heure.

Quand on fait 12 hectares au kilomètre, multipliés par 85 kilomètres, on arrive à 1.000 hectares nécessaires pour une autoroute. On nous a fait une démonstration où il fallait simplement 500 hectares. En fait, vous n'avez pas compté tout l'existant.

Donc, 550 hectares d'artificialisation annuelle, 500 hectares pour une autoroute uniquement avec les choses supplémentaires de l'existant, cela veut dire qu'en une année, on double l'artificialisation en Eure-et-Loir.

Est-ce beaucoup ou non, 500 hectares de plus ? Doubler la surface prise à l'agriculture ? Eh bien oui, c'est beaucoup.

Un chiffre n'a pas été donné, vous l'aurez dans notre cahier d'acteur, nous attendions la fin de la session Chambres pour le produire, il l'est depuis début janvier et n'a pu être imprimé aujourd'hui, vous l'aurez sans doute très bientôt.

Dans ce cahier d'acteur, nous vous démontrerons qu'il y a simplement 1.500 hectares libres laissés chaque année à la vente. Sur tous les autres hectares vendus il y a déjà des loyers, des preneurs. Donc, 1.500 hectares seulement de marché libre ; déjà 500 sont artificialisés et vous en rajoutez 500 pour l'autoroute ; forcément, l'impact n'est pas neutre. Ce n'est pas juste une goutte d'eau. Je voulais insister fortement là-dessus. C'est pourquoi nous sommes vigilants pour tout hectare pris ; 500 hectares, c'est 5 installations en moins, il n'y en a que 40 par an, c'est 12 % d'installations en moins en une seule année.

Pourquoi insistons-nous là-dessus ? Dans votre tracé, à Nonancourt, vous êtes pour un tracé sud, par rapport à un tracé nord, ou ouest, est, comme on veut. Nous sommes bien

évidemment pour un tracé nord ; vous dites 45 hectares au nord, 75 au sud ; j'aimerais connaître les hectares agricoles pris : quelle est la surface de production, la surface exploitable, prise ? Je pense que ce ne seraient pas du tout les mêmes proportions ; il est bien évident qu'au sud il y a énormément de surfaces agricoles productives, par rapport au nord, qui ne le seront plus demain, parce qu'elles sont en triangle. En surface, quand on regarde les hectares concernés, c'est une évidence.

Pour Dreux, c'est la même chose. Si l'on prend le contournement sud ou le contournement nord, ouest, il n'y a pas photo. De plus, il y a déjà une réserve foncière, donc les terres sont déjà acquises.

Donc, concernant l'écart entre 400 hectares pour une voie express et 500 hectares pour une autoroute, que vous avez montré, rien que là, à mon avis, on peut élargir cette surface de 100 hectares. Rien que pour la zone de Nonancourt/Saint-Rémy/Dreux, j'ai noté (je l'ai noté ce soir, nous n'avons eu que 5 minutes pour le lire) 70 hectares dans un cas d'emprise et 140 hectares dans l'autre cas, donc on double. Il y a 70 hectares au nord.

Je pense que l'impact sur les surfaces agricoles est colossal au nord, comme la contribution des agriculteurs du nord du département, dans ce projet du tracé sud, par rapport à Nonancourt.

Autre point : c'est la troisième fois que je viens mais c'est la première fois que je vois un tracé qui va directement à Allaines, c'est-à-dire le plus court, le moins consommateur.

Jusqu'à maintenant, dans toutes les autres présentations, on avait une « patate » à Allaines, il y avait des projets au sud et au nord d'Allaines, ce qui est une surface d'incertitude et d'emprise très importante.

Monsieur le Président, je pèse mes mots, à travers tous les débats que nous avons pu avoir depuis maintenant deux mois, nous n'avons pas le sentiment d'une objectivité parfaite. Nous avons le sentiment qu'à chaque fois, on nous présente les choses pour nous montrer que c'est par là qu'il faut aller. Quand nous décortiquons chaque point, nous nous apercevons que ce n'est pas si évident.

Il y a deux mois, on m'expliquait qu'entre une 2 x 2 voies et une autoroute, c'était à peu près pareil, parce qu'il y avait beaucoup plus de sorties sur une 2 x 2 voies, etc. On s'aperçoit que ce n'est pas le cas.

Quand on demandait des chiffres précis sur l'étude, on nous disait : « nous ne les avons pas, nous allons essayer de vous les donner ce soir ». J'étais à peu près sûr de ne pas les avoir « ce soir ».

Je vous remercie, nous avons eu quelques chiffres, mais ce sont des approximations et derrière, en surface agricole, on ne sait pas du tout.

Comment peut-on estimer un projet aussi précisément en nombre de millions et d'années de financement, quand on ne sait même pas quels sont les hectares de terre pris ? Pour le monde agricole, comprenez que cela manque de crédibilité. C'est très difficile pour nous d'intégrer cela.

J'arrive au deuxième point, à 2 x 2 voies, je crois qu'en effet le monde agricole sait, et le vit au quotidien, que sur le plan de la sécurité, la N 154 au sud de Chartres et là où cela n'existe pas, c'est un enfer très dangereux pour la vie de tous. Pour cette question-là il n'y a pas d'état d'âme, nous sommes pour une 2 x 2 voies, même s'il va y avoir consommation de

terres agricoles. Mais, de grâce : la différence entre une 2 x 2 voies et une autoroute, il n'y a pas photo, en termes de consommation.

L'autre sujet : rapide. « Pour une mise en œuvre rapide à 2 x 2 voies, préservant le foncier ». Sur ce terme « rapide » : vos journalistes ou chroniqueurs ont repris mes propos sur l'autoroute, de septembre, et en janvier il y a eu ce débat qui m'a convaincu, et nous a convaincus à la FDSEA, que le montage financier nous permet de faire une 2 x 2 voies ; je vous assure que ce n'était pas le cas en septembre ; et rapidement, donc l'inverse de ce que vous tentez de démontrer.

Vous démontrez que pour être rapide, la seule solution est la concession autoroutière. Nous sommes convaincus aujourd'hui que c'est faux, que si les pouvoirs publics locaux et nationaux relèvent leurs manches un tant soit peu (quand ils veulent ils peuvent) il est possible dans un temps court : 7, 8, 10 ans, de finir de faire une 2 x 2 voies.

C'est pour cette raison que nous sommes contre l'autoroute, puisqu'au terme des débats (il reste 3 semaines) on estime que l'on a été dans un débat tronqué sur l'approche agricole, en termes de surfaces consommées ; l'approche financière ne nous a absolument pas convaincus de la véracité des 70 ans à attendre, dans un cas, et dans l'autre cas cela ne coûtait rien à personne.

Pour cette raison-là, nous sommes pour une mise en œuvre rapide à 2 x 2 voies préservant le foncier, et à 2 x 2 voies uniquement.

Merci.

(Applaudissements).

Alain OHREL : Le maître d'ouvrage va répondre.

Olivier de SORAS (6 mn) : Répondre ou du moins, continuer le débat, parce que nous sommes en effet dans une phase de débat et c'est ce qui est tout à fait intéressant.

Je pense que c'est au crédit de la Commission que de souligner ce que vous disiez : les positions évoluent entre avant le débat, après le débat, sur l'appréciation que l'on a. Le débat est là pour cela, au moins pour faire comprendre, et éventuellement évoluer.

Je voudrais revenir sur certains aspects.

Sur les calculs : vous nous dites – cela rejoint la question posée tout à l'heure – que l'on n'a pas de projet, donc ce ne sont pas des données précises, etc. Oui, mais si je fais un parallèle et je vous demande quelle a été la production de telle exploitation l'année dernière, vous me donnerez un chiffre. Si je vous demande la production de cette même exploitation en 2010, vous me donnerez une estimation ; si je vous la demande pour 2018, vous me direz que cela va être compliqué.

C'était la question tout à l'heure : est-on figé sur Prunay-le-Gillon/Allonnes ? Oui, on est postérieur à une DUP, avec un projet approuvé et des travaux d'ailleurs en cours de réalisation, donc là, nous savons exactement où nous en sommes. L'enquête parcellaire est faite, les chiffres sont à l'hectare près, ils peuvent être plus précis, au centiare si vous voulez. Nous avons ces données ; vous les avez aussi puisqu'elles ont fait l'objet d'une enquête publique et parcellaire.

Sur les parties qui sont, elles, en réflexion, qui n'ont pas fait l'objet de prises de décision :

la preuve en est que - vous l'avez repris dans vos interventions - différentes familles ou différentes hypothèses : aménagement ou passage plutôt d'un côté, ou de l'autre, plutôt nord, plutôt sud, plutôt est, plutôt ouest, tout cela n'est pas arrêté aujourd'hui. Comment voulez-vous que nous fassions un dossier de projet précis, alors que nous n'avons pas arrêté les hypothèses vers lesquelles nous voulons réfléchir ?

C'est un point que nous avons pu noter lors de la réunion du bilan d'étape en décembre, nous comprenons ces frustrations qui s'expriment parce que les éléments ne sont pas suffisamment finis. Pour moi, ce n'est pas évident non plus. J'entends bien que la question est précise, mais je ne peux pas y apporter une réponse précise, parce que nous n'en sommes pas à ce stade-là.

Je reprends la présentation de Guglielmina tout à l'heure : sur les aspects fonciers, si l'on prend les ratios, pour un aménagement de type 2 x 2 routes express comme ceux qui ont déjà été réalisés, on aboutit, mais ce n'est qu'une estimation, autour de 390 à 410 hectares nécessaires.

La même application des mêmes ratios nous conduit à 400/420. Quand on a pris la bibliothèque du SETRA : ils nous disent que la fourchette haute est à + 20 % (celle de l'autoroute, comparée à celle de la 2 x 2 voies) parce que dans le cas des aménagements autoroutiers, il y a prise en compte des aménagements paysagers, des compensations de boisement, un certain nombre de choses. Tout cela rentre dans l'emprise du projet.

Nous avons été clairs dans la présentation tout à l'heure, en disant que si l'on respecte cette fourchette qui sort d'une bibliothèque générale de données, organisée au plan national, on rajoute 20 %. En rajoutant 20 %, nous arrivons aux 500 hectares que vous citiez tout à l'heure.

Je confirme (vous en avez fait l'analyse directement) que ce que l'on regarde, c'est le complément à construire, puisque là où la route existe, nous n'allons pas reconstruire une nouvelle autoroute à côté, cela ne servirait strictement à rien, cela mangerait inutilement du foncier. Nous regardons en effet le « reste à ».

A ce stade, je pense qu'il est cohérent de retenir que c'est entre 400 et 450 avec 10 % de marge d'erreur, en hectares, sur les besoins fonciers pour l'aménagement à réaliser (à mon avis « 500 à + 20 % » est quand même une fourchette très haute).

Chose bizarre, quand je dis « 10 % », grosso modo nous ne sommes pas très loin de ce que l'on annonce en disant : entre 650 et 700. Nous ne sommes pas plus précis sur le chiffrage. Nous avons des éléments de coûts sur tel ou tel aspect, ou des ratios (je crois que tu l'avais présenté, Serge, lors de la réunion sur la conduite et la conception des projets) ; là aussi, progressivement, le projet s'affinera dans sa définition, dans son impact, sur les différents critères : impact vis-à-vis des populations existantes, de l'activité économique, de l'agricole, de l'environnement, etc. Plusieurs critères sont pris en compte. Nous continuerons le débat.

Je voulais revenir sur l'intervention de Monsieur le Président de la Chambre, sur les questions que vous avez soulevées. Je crois que vous avez organisé pour l'essentiel votre intervention (je le comprends tout à fait) en disant : « notre préoccupation majeure, c'est vraiment le foncier ». Vous vous rejoignez d'ailleurs sur cet aspect.

Vous me direz si je me trompe, je l'interprète comme cela : le message important est de limiter au maximum l'impact sur le foncier, préserver les exploitations agricoles. J'écoute avec grand intérêt ce message ; je ne le découvre pas aujourd'hui. Je voudrais simplement

rappeler que la conduite d'un projet complexe comme un aménagement de ce type, ou autres, c'est forcément une approche multicritères : il y a plusieurs niveaux de sensibilité, variables selon les différents territoires, les différentes zones dans lesquelles on est. Que vous exprimiez ce soir celui de la préservation du foncier, oui, tout à fait... Non, je ne réduis pas.

Philippe LIROCHON : J'ai parlé aussi du développement économique...

Olivier de SORAS : Je ne veux pas réduire votre propos. Je suis tout à fait d'accord. Excusez-moi si c'était senti ainsi.

Alain OHREL : Ce que vous avez dit par ailleurs, qui est très important, n'appelle pas de réponse de la part du maître d'ouvrage, d'après ce que je comprends.

Olivier de SORAS : Il restait un dernier point sur l'approche financière. Vous êtes convaincu qu'il y a une autre possibilité ; je suis tout à fait prêt à en discuter, mais la conviction est une chose, elle est utile, mais nous essayons de poser les éléments de façon objective. Je suis preneur, je n'ai pas la prétention de connaître tous les montages financiers. J'en connais quelques uns, pas tous.

Michel DAUVILLIER, Agriculteur à Saint-Prest ^(1 mn) : J'aurais voulu vous sensibiliser à l'aspect transport des marchandises agricoles, comme l'a évoqué M. LIROCHON.

Je suis surpris que l'on n'étudie pas l'aspect ferroviaire avec plus de conviction car je pense que les infrastructures existent. Elles sont certainement perfectibles mais ne nécessiteraient peut-être pas pour l'instant un énorme investissement et elles permettraient d'alléger le transport par les camions. Je pense qu'il y a un problème au niveau de la SNCF et des sociétés qui travaillent par ce réseau. Cela a certainement été fait mais je me permets de remonter la question, puisque nous parlons des impacts sur le monde agricole.

D'une manière générale, s'est-on projeté dans 10 ans pour savoir quel sera le devenir des camions, voire des moteurs à explosion, sachant que l'on connaît quand même un impact avec, peut-être, le Grenelle de l'Environnement ; tout simplement, l'évolution de l'énergie fossile, le pétrole ? J'aurais souhaité qu'une étude soit conclue, pour peut-être apporter des éléments.

Alain OHREL ^(2 mn) : Votre question me donne l'occasion de donner une information que le Président de la Commission apporte à l'ensemble des participants au débat : conformément à l'engagement que nous avons pris, nous avons eu une réunion le 11 janvier dernier d'un atelier (un groupe restreint de volontaires) sur deux aspects du débat ; d'une part, les prévisions de trafic et les modèles utilisés pour les prévisions de trafic et d'autre part, l'émission des gaz à effet de serre.

Nous avons, à ce sujet aussi, examiné dans quelles conditions nous pourrions avoir des bilans carbone comparés pour les différentes solutions concernant la RN 154 actuelle, selon que l'on aurait à faire une autoroute ou une voie express.

Cette séance a été extrêmement intéressante et fructueuse à mon sens, par le sérieux des participants et de leur participation. Nous avons pris l'engagement de rendre publiques les conclusions. Je ne sais pas dans quel délai, faute d'en avoir parlé avec les membres de la Commission et ses responsables, mais nous le ferons.

Le verbatim, donc le compte rendu de cette séance de travail, sera disponible sur Internet la semaine prochaine. Cela répond un peu à votre préoccupation.

Philippe LIROCHON (2 mn) : J'aurais besoin de quelques renseignements complémentaires, et j'ai une remarque à faire.

On a parlé des surfaces des nœuds autoroutiers des différents échangeurs. Je voudrais savoir quelle surface a été prise pour le raccordement de l'A 19 à l'A 10. Normalement il y a entre 10.000 et 20.000 véhicules/jour, donc cela devrait être inférieur à 5 hectares. Pour y être passé plusieurs fois, je pense que l'on est plus près de 15 ou 20 hectares que de 5 hectares.

Vous avez positionné sur votre carte un échangeur autoroutier au niveau de Nonancourt. Je voudrais bien savoir entre quelle et quelle autoroute il y a cet échangeur-là. A mon avis entre la N 12 et une voie autoroutière ou une 2 x 2 voies, il n'y a pas de nœud autoroutier.

Ensuite, vous avez mis en couleur grisée les projets de sorties, en cas d'autoroute, à Allonnes-Boisville et Tremblay. Qui les finance ?

Je voulais faire une remarque. Monsieur le Président de la Chambre vous a parlé de la non concertation avec les organismes officiels agricoles pour le cas d'Allonnes/-Prunay-le-Gillon ; je confirme.

Concernant votre question, vous dites que ce sont les exploitants qui vont ont demandé 500 mètres, il faudrait savoir comment a été posée la question. Si vous demandez : « préférez-vous être à 100 mètres ou à 500 mètres de la 154 actuelle ? », ils vous ont certainement répondu « 500 mètres » parce qu'en termes de travail agricole, c'est mieux que 100 mètres, mais si vous aviez posé la question : entre être comme au nord de Chartres sur la voie actuelle doublée ou à 500 mètres ? Ne vous inquiétez pas, je connais la réponse.

(Applaudissements).

Eric THIROUIN (2 mn) : Juste pour répondre sur « vous demander votre production l'année prochaine », quand je vais voir mon banquier pour emprunter pour un investissement, il me demande un avis précis, pas quelque chose d'hypothétique. Je ne pense pas que ce soit la bonne comparaison, je pense que nous avons besoin de choses précises pour pouvoir débattre et dire les choses.

Ce que nous avons eu ce soir, nous aurions pu l'avoir il y a trois mois. Vous avez dû y passer du temps mais je pense qu'il ne fallait pas trois mois pour le faire. Vraiment, je regrette.

Ensuite, une question très précise : le passage au nord de Nonancourt au lieu du sud est valable pour une 2 x 2 voies comme pour une autoroute. Je ne vous ai jamais vraiment entendu sur : pourquoi pas le nord. Je ne l'ai pas dit à la tribune, mais je le dis là (à la tribune c'était peut-être exagéré), j'ai l'impression qu'il y a beaucoup d'influence qui n'est pas forcément très économique, pas forcément très territoriale, qui empêche que ce soit ce nord. Est-ce vrai, ou y a-t-il une raison économique ? Pendant 10 ans, on nous a expliqué que le nord était le plus respectueux, le moins coûteux, le plus intelligent ; et depuis, on nous dit que c'est l'inverse.

J'aimerais avoir une vraie réponse sur : pourquoi le sud plus que le nord ?

(Applaudissements).

Alain OHREL: Vous avez 10 minutes pour répondre, M. de SORAS.

Olivier de SORAS (4 mn) : Je vais répondre dans l'ordre, le temps que l'on aille chercher une carte... Puis Serge répondra, ou Guglielmina, sur l'aménagement nord. Nous avons eu une réunion dédiée à la partie nord, nous allons retrouver ces éléments.

Sur la question du ferroviaire, je trouve que dans les éléments que l'on a dans le paysage, à la sortie du Grenelle, avec l'engagement national pour le fret ferroviaire, avec un certain nombre de choses, nous pouvons tirer plusieurs conclusions.

La première est que nous allons relancer l'activité ferroviaire, et j'y crois, il en est grand temps et il y en a grand besoin. Cela a un certain nombre de conséquences qui ne sont pas loin de certaines que l'on a aussi sur l'aspect budgétaire : probablement, dans les investissements qui seront pris sur les crédits budgétaires à l'avenir, la part du ferroviaire va prendre plus de place. Puisque je n'ai pas eu connaissance qu'il y ait une augmentation du budget de l'Etat dans des proportions considérables, il faudra bien le prendre ailleurs, peut-être sur d'autres types d'investissements d'infrastructures de transport ; si vous voyez ce que je veux dire.

A moins que nous ayons une inversion de tendance, mais je pense que nous en sommes loin, le fer et la route, l'ensemble des modes, sont des complémentaires et non pas des alternatives.

Quand vous regardez les parts modales que nous pouvons avoir, comment elles se répartissent ; aujourd'hui, c'est 85 % sur la route et 15 % sur le ferroviaire ou les autres modes, à peu près. Les objectifs les plus ambitieux sont de gagner 5 à 10 % de part modale, donc de passer de 15 à 20 ou 25 % dans le meilleur des cas. Cela veut dire qu'il y a quand même 75 % qu'il faut traiter ailleurs, sur la route en l'occurrence.

Je pense que cette formule est assez parlante : la route n'est peut-être pas la solution mais y a-t-il une solution sans la route ? C'est ainsi que l'on peut se poser la question.

Les besoins en investissements sont énormes en région Centre. Elle a été pilote pour les premières réflexions en termes de mise en place possible d'un opérateur ferroviaire de proximité pour redynamiser l'aspect fret ferroviaire sur les lignes appelées capillaires, c'est-à-dire les lignes ferroviaires qui sont aujourd'hui uniquement pour le fret, ce qui est actuellement le cas de la ligne entre Chartres et Orléans, avec un projet autre qui est la réouverture au projet voyageurs.

Quand on regarde les besoins d'investissements qu'il y a sur toutes ces lignes, les montants sont très importants. A un moment donné, en les ajoutant tous, je ne sais plus quelle est l'épuration... Nous avons eu une intervention de la FNAUT la semaine dernière, nous avons eu un échange sur ce sujet, effectivement sur le principe, nous partageons ces approches, mais à tout ajouter on ne sait plus bien à quoi il faut donner une suite.

Dans 10 ans, le coût de la circulation : je ne suis pas devin ; chacun peut avoir sa propre idée là-dessus. Vous aviez d'ailleurs, Monsieur le Président, fait venir M. TARDY, qui était Rapporteur au Conseil économique, social et environnemental, donc l'équivalent du Conseil économique et social que l'on connaît au Conseil Régional, mais là, au plan national. Il avait été l'auteur, je crois, d'un rapport sur l'avenir des investissements des infrastructures de transport. Il disait en séance qu'il pensait qu'il allait y avoir des évolutions, notamment sur les types d'énergies de traction, mais que pour autant, les réseaux tels qu'ils existent, tels qu'ils pourraient être consolidés (tous modes) seront utiles dans 10, 15, 20 ans.

Quand vous dites que le pétrole deviendra rare à une échéance...

Un intervenant (30 s) : Vous pourriez répondre aux questions plutôt que de blablater là-dessus, vous nous dites des généralités au lieu de répondre aux questions.

Excusez-moi de vous couper mais vous allez manger les 10 minutes que M. OHREL vous a généreusement accordées en blablatant pendant 7 minutes.

Olivier de SORAS (1mn) : Je ne blablate pas... D'accord, j'entends.

A la question de Monsieur : dans 10 ans les énergies fossiles donneront-elles une baisse du trafic ? Si le pétrole devient trop cher dans 10 ans, il y aura des énergies de substitution.

Concernant la surface du nœud autoroutier A10/A19 : il y a un peu plus de 30.000 véhicules/jour sur l'A10 donc le dimensionnement fait que...

Un intervenant : C'est la circulation de l'A19 qui compte, Monsieur.

Olivier de SORAS : Absolument pas. Quand on fait un échangeur dans le cadre d'un aménagement, ce n'est pas le trafic qui est sur la voie sur laquelle on vient se greffer qui est pris en compte, mais le trafic le plus important.

Un intervenant (30 s) : Nonancourt-Allaines : vous avez oublié de prendre 30 hectares. Ils ne sont pas marqués. Le nœud autoroutier aborde la Nationale 10 ; vous n'avez pas compté les 30 hectares. Le raccordement n'est pas compté dans les 130 hectares, dans tous les hectares.

Olivier de SORAS (2 mn) : Je regarderai. S'il y a une erreur là-dessus, je le verrai, d'accord... Encore une fois, nous avons fait tout un travail pour apporter les choses ; si cela arrive aujourd'hui c'est parce que le programme – Président, vous l'avez défini ainsi - comporte des thèmes et il y a forcément des thèmes qui ont été traités plutôt que d'autres, puisque le temps du débat le faisait ainsi.

Financement des échangeurs complémentaires : cette question revient souvent. J'y rajouterai le financement de l'itinéraire de substitution parce que cela fait partie intégrante du projet.

A un moment donné, et encore une fois quand je suis dans l'épure que je disais tout à l'heure, entre 650 et 700 millions d'euros, c'est dedans. On n'est pas à cette échelle-là.

Une intervenante : Pourquoi n'avez-vous jamais parlé du diffuseur ?

Olivier de SORAS : Il est dans le dossier, Madame, qui a été publié avant le débat.

Serge, tu reprends sur Nonancourt, le nord du nord ou le sud du nord.

Serge GAILLARD, DRE Centre (3 mn) : Pour compléter, sur les deux échangeurs : leur coût sera pris dans l'enveloppe du projet, vous regarderez dans le dossier, c'est également inscrit dans les études économiques. La mise en place de ces deux échangeurs améliore « la rentabilité de l'opération ». Cela ne devrait pas avoir d'influence particulière.

J'avais aussi noté la question : pourquoi présenter un nœud autoroutier sur la RN 12 ? Tout simplement parce que l'on estime que le trafic de la RN 12 aujourd'hui mérite un aménagement à 2 x 2 voies ; on considère donc que le raccordement entre l'A 154 quelle soit concédée ou non, et la RN 12 qui peut avoir un statut de 2 x 2 voies, mérite un nœud

autoroutier.

Nous avons fait cette appréciation lorsque nous avons élaboré le projet.

Une intervenante : Et également la partie de RN12 qui n'est pas en 2 x 2 voies, dans le secteur de Dampierre-sur-Avre.

Serge GAILLARD : Tout à fait. Je ne parlais pas de traiter la RN12, excusez-moi. Je traitais simplement la question de savoir pourquoi on prévoyait un nœud autoroutier : c'est simplement parce qu'il y a des trafics importants et que l'on peut imaginer un raccordement de deux infrastructures à 2 x 2 voies.

Sur l'aspect du tracé nord et tracé sud des contournements de Saint-Rémy-Nonancourt, je laisserai Guglielmina apporter les précisions sur les éléments déterminants.

Je rappelle que ce secteur a fait l'objet d'études relativement approfondies et avancées en 2001, qui n'ont pas permis d'aboutir à un consensus sur le tracé. Le tracé nord présentait certains avantages, mis en avant.

De nouvelles études ont été conduites en 2005 sur cette même problématique des contournements de Saint-Rémy et de Nonancourt, avec un approfondissement de certaines thématiques, notamment sur le milieu naturel et le traitement des passages à proximité des habitations, notamment pour la partie nord de Saint-Rémy. La comparaison des deux tracés a montré un coût économique à peu près équivalent et des avantages jugés meilleurs pour les aspects naturels et habitat.

L'option nord nécessiterait la construction d'un viaduc important, alors que le tracé sud mériterait un viaduc beaucoup moins important pour le franchissement des étangs.

Voilà ce que je pouvais dire, mais d'une façon générale. Encore une fois, nous sommes sur des hypothèses qui n'ont pas été concertées et du moins, qui n'ont pas abouti.

Alain OHREL (1 mn) : Je crois que nous sommes arrivés au terme du délai et de son prolongement, par conséquent nous nous disons à bientôt.

Je vous rappelle que le 19 janvier, à Dreux, aura lieu cette réunion dont nous avons déjà parlé, qui comportera notamment la présentation des modalités variées de financement possibles.

Nous aurons ensuite une réunion prévue à Voves le 22, qui sera d'ailleurs à l'évidence, compte tenu de sa position géographique, l'occasion de revenir sur les problèmes de la partie sud du projet, et sur les aspects agricoles. S'il est vrai que les aspects agricoles ont été abordés un peu tard dans le débat, il est non moins vrai qu'une fois qu'on les aborde, on s'y attarde.

Merci encore à tous.