

DÉBAT PUBLIC SUR LE DEVENIR DE LA RN154

ATELIER DU 11 JANVIER 2010 À LA PRÉFECTURE DE CHARTRES

Trafic et Gaz à Effet de Serre

Commission Particulière de Débat Public :

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

Maîtrise d'ouvrage

Olivier de SORAS, DREAL Centre
Serge GAILLARD, DREAL Centre
Guglielmina OLIVEROS TORO, DREAL Centre
Pierre DUMON, DREAL Centre
Eric LINET, DREAL Centre

David DUVAL, MENSCOM
Thomas ANSELME, CETE NC
Fabien DUVAL, CETE NC
Patrick SAINGENEST, CETE NC ENV.

Associations ou particuliers

Francis MILLARD, Eure-et-Loir Nature
Jean-Louis LATOUR, Vivavre
Maryse TROFLEAU, La Presle
Germaine FRAUDIN, L'Avern
Roger BEAUFORT, Horizons
Robert BORJA, Horizons
Jean ROUME, ASCVEG
Jérôme CONNAN
Roger LEJUEZ

Mme Claude BREVAN, membre de la CPDP : Nous avons eu un peu de difficultés à monter cet atelier. Nous allons le partager en deux parties, l'une consacrée au trafic avec un bref débat autour des questions d'accidentologie, à plusieurs reprises évoquées pendant les séances de travail, et l'autre plus consacrée à la partie environnementale. Cette partie comprend deux aspects, l'un portant sur l'évaluation et le bilan carbone, et l'autre réservé à la question des zones Natura 2000. J'ai cru comprendre que cette question ne soulève pas de problème aux associations, qui ne souhaitent pas qu'elle soit plus approfondie, donc cela nous donne plus de temps pour l'évaluation carbone.

ACCIDENTOLOGIE

Mme Claude BREVAN : M. ROUME a, à plusieurs reprises, au cours des séances publiques, présenté un certain nombre de graphiques montrant que l'accidentologie n'avait pas l'acuité mise en valeur par le maître d'ouvrage dans son dossier.

Tout le monde, et notamment la personne de l'UCT, n'a pas eu le dossier de M. ROUME. Pouvez-vous nous refaire une présentation synthétique ? Ensuite, les experts pourront intervenir.

M. Jean ROUME, ASVEG : Cela se résume à un petit graphique, sorti directement du dossier du maître d'ouvrage, représentant le nombre d'accidents, en fonction des années. La conclusion que nous pouvons tous en tirer est qu'il s'agit d'une tendance à la baisse, donc une amélioration complète. Je n'ai rien à présenter de plus que ce que j'ai déjà dit, si ce n'est poser une question au maître d'ouvrage : continuez-vous à conclure page 39 que la situation s'est dégradée au point de vue sécurité ? Moi, j'estime que cette question s'améliore. Votre réponse a-t-elle changé depuis ?

M. Jacques PAVAUX, membre de la CPDP : Vous êtes toujours d'accord pour dire que les accidents s'annulent en 2013 ?

M. Jean ROUME : Bien sûr, un modèle mathématique a ses limites. Nous sommes entièrement d'accord que la tendance ne va pas dépasser zéro, mais vers 2013 si on poursuit les efforts déjà réalisés jusqu'à présent, nous nous approcherons d'une accidentologie zéro.

Mme Claude BREVAN : Vous intervenez maintenant comme mathématicien et non comme membre de la CPDP.

M. Jacques PAVAUX : Plutôt comme statisticien. Je suis désolé M. ROUME, je pense qu'il y a une petite insuffisance dans votre démonstration, et c'est un problème assez compliqué.

M. Jean ROUME : On peut le voir après si vous voulez.

M. Jacques PAVAUX : Non maintenant car cela intéresse tout le monde. La conclusion de M. ROUME est qu'il y a de moins en moins d'accidents sur la RN154 et

que si l'on ne fait rien, dans deux ans il n'y en aura plus.

Dans la salle : Non.

M. Jean ROUME : Je n'ai pas dit ça, mais si on poursuit des efforts constants, ce que l'on a fait jusqu'à présent, cela nous amène logiquement à une baisse régulière. Je vous pose la question : jusqu'où cela va-t-il ? Ce n'est pas moi qui détiens la conclusion, mais vous.

M. Jacques PAVAUX : Votre réponse est 2013.

M. Jean ROUME : Où allez-vous ? Jusqu'où cela va-t-il descendre, d'après le graphique ?

M. Jacques PAVAUX : Derrière l'analyse faite par M. ROUME, qui est tout simplement une régression linéaire par la méthode des moindres carrés, consistant à calculer l'équation d'une droite raccordée à un nuage de points, qu'il a d'ailleurs montrée sur son graphique, mais derrière cette méthode il y a des choses qu'il faut savoir et qui ne sont pas dites.

Je veux bien vous expliquer et vous dire ce qu'il en est, mais il faut m'accorder quelques minutes. Cela va être très compliqué, vous ne retiendrez que la musique, vous me ferez confiance dans la conclusion, et ensuite vous pourrez en vérifier la justesse dans les livres, si vous voulez.

Tout le monde est d'accord ?

Un intervenant : S'il y a moins d'accidents, est-ce toujours justifié de faire une autoroute ? On fait confiance aux mathématiciens dans leurs calculs.

M. Jacques PAVAUX : Justement, je n'arrive pas à la même conclusion que M. ROUME ; lui aussi a fait des calculs.

M. Jean ROUME : Allez directement à la conclusion, on fait confiance à vos calculs.

M. Alain OHREL, Président de la CPDP : Je voudrais éviter que les deux heures dont nous disposons soient consacrées uniquement à un seul point : l'évolution de l'accidentologie. Il ne s'agit pas d'une querelle de méthodes, pour savoir si oui ou non l'extrapolation conduirait à cette situation absurde selon laquelle il y aurait des résurrections au-delà d'une certaine ligne d'abscisses, c'est-à-dire qu'il n'y aurait plus d'accidents et que des gens reviendraient sur le parcours. Ce n'est pas ce qui est en cause, mais de savoir s'il y a divergence ou non avec l'appréciation qu'aurait faite le maître d'ouvrage, figurant dans ce dossier quant à une évolution du nombre des accidents sur ce trajet, telle que cela constituerait un des éléments favorables à la solution qu'il présente, c'est-à-dire une voie à 2 x 2 voies, rapidement construite par le recours à la concession. L'évolution des accidents est-elle un élément de recommandation ?

Monsieur ROUME estime que c'est une erreur et que l'évolution ne va pas dans le sens de l'accroissement du nombre d'accidents, mais inversement, vers une diminution. Le problème est aussi simple que cela.

M. Jacques PAVAUX : Non, le problème est plus compliqué.

Un intervenant : Ce n'est pas une question de nombre, mais de contenu. On parle du nombre d'accidents, mais on n'en donne pas les raisons. Cela permet d'avoir une image plus fidèle concernant la route et ses dangers, et les défauts de conduite de nos chers concitoyens.

Si vous prenez la route de Chartres à Maintenon, que vous conduisez correctement, en respectant le code de la route, je regrette, tout ce que l'on a pu raconter sur son accidentologie est surfait. Ainsi, nous devons avoir des éléments sur les causes de ces accidents.

M. Jacques PAVAUX : C'est un autre aspect de la question.

L'intervenant précédent : C'est fondamental.

Mme Claude BREVAN : On a vu dans les journaux de nombreux articles disant qu'en 2009 en Eure-et-Loir le nombre d'accidents était supérieur à celui des années antérieures. On ne connaît pas aujourd'hui la répartition entre les routes départementales et les routes nationales.

M. Olivier de SORAS : L'exploitation n'est pas encore faite. J'entends très bien les questions concernant les causes des accidents. Je vais vous présenter des éléments relativement simples, que l'on aurait pu mettre dans le graphique. Ils font partis des éléments que nous avons échangés avec M. ROUME.

Nous ne pouvons qu'être satisfaits du fait que la tendance aille vers la baisse en accidentologie. C'est toujours insuffisant, mais c'est une tendance intéressante en soi. Le travail fait par la sécurité routière porte ses fruits, et c'est bien cette tendance que l'on voit d'une façon globale au plan national, au plan régional, au plan départemental ou axe par axe. On a effectivement une baisse du nombre des accidents année après année.

En faisant une analyse de cette régression, soit sur certains axes, soit sur un périmètre régional, ce graphique montre l'ensemble des routes nationales de la région Centre sur une période de 1990 à 2008, avec une régression d'ensemble de 77 %.

Je vous précise que cette présentation est faite de quotients mathématiques utiles. Tout est donné en base 100 en 1999, pour une simple raison, compte tenu du fait que le nombre d'accidents est plus important sur la région qu'il ne l'est sur un axe, si l'on fait une régression, elle sera forcément plus importante sur le chiffre le plus gros que sur le chiffre le plus petit qui est celui d'un axe. Donc, on a tout ramené en base 100.

L'ensemble des routes nationales de la région Centre sur presque 20 ans a connu une baisse de 77 % du nombre de ces accidents mortels. Concernant l'Eure-et-Loir, la baisse est de 67 %.

Si l'on fait la même chose sur la RN154, prise isolément, avec les limites que cela donne car on est sur des chiffres plus petits, mais encore une fois ramenée en base 100, la variation n'est que de 37 %, comparés aux 77 % de régression enregistrée sur la même période sur l'ensemble de la région. C'est ce qui nous conduit à dire que, et c'est en ce sens que je maintiens les différents échanges que nous avons eus, et la question que vous posez, nous maintenons ce qui est écrit dans le dossier, à savoir que la diminution ou l'évolution de l'accidentologie de la RN154 est plus préoccupante qu'elle ne l'est sur l'ensemble du réseau.

J'ajouterai un point complémentaire, sur cette période de 1990 à 2008, il y a eu aussi des sections aménagées. En faisant une analyse localisée des différents points d'accidents, on remarque qu'il n'y a pas de lien de cause à effet mesurable et certain sur l'avenir, car la difficulté est que l'on est obligé de s'arrêter à un constat : sur les sections qui ont été aménagées, il n'y a plus d'accident mortel déploré.

On constate donc une diminution sur une longue période de 37 %, incluant des aménagements importants réalisés sur cette période, alors que sur l'ensemble du périmètre, soit de l'Eure-et-Loir, soit de la région Centre, on enregistre une diminution beaucoup plus importante avec des investissements bien moindres réalisés.

Mme Claude BREVAN : Peut-on dire quelque chose sur la nature des accidents sur les parties non aménagées ? Est-ce des collisions frontales, des dépassements en côte, des intersections, etc. ?

M. Olivier de SORAS : Pierre DUMON, responsable du service aménagement transport de la DRE, et Eric LINET responsable de l'observatoire régional de la sécurité routière, vont intervenir.

Mme Germaine FRAUDIN, AVERN : Comment pouvez-vous tirer une conséquence entre une section aménagée où il n'y a plus d'accident mortel et la réalisation d'une concession ? Nous prônons pour la réalisation d'aménagements. Vous étayez un argument en faveur de la concession par le fait que c'était une route accidentogène, mais je me suis peut-être trompée.

M. Olivier de SORAS : Nous confirmons ce que nous avons évoqué dans le bilan d'étape, à savoir que nous avons toujours trois questions. Il est important de le rappeler, l'exercice du débat méritait que l'on repose y compris les deux premières questions.

Concernant des éléments d'arguments que nous souhaitons mettre en avant, parmi les six enjeux identifiés, il y avait notamment les aspects de sécurité routière qui, à notre sens, conduisaient à conclure qu'un aménagement dans des délais raisonnables de la RN154 était souhaitable.

Après, la troisième question étant : quel délai raisonnable peut-on mettre et quels sont les moyens de résoudre l'équation délai – financement mobilisable dans le délai objectif que l'on s'est donné ? Là, il existe des réponses d'un autre ordre qui peuvent être le recours à la concession par exemple.

Germaine FRAUDIN : Par exemple, concernant un contournement de Dreux, a-t-on vu sur les rocade actuelles de Dreux des accidents mortels ? Sur la nationale 12 ?

Un intervenant : Sur le contournement Est de Dreux, nous enregistrons un certain nombre d'accidents mortels sur la section entre le carrefour nord de Marville jusqu'à la RN12.

Mme Germaine FRAUDIN : C'est aussi parce que le contrat de plan 2001 – 2006 n'est pas arrivé à son terme, puisque l'aménagement devait être terminé. Cela a été fait avant. Le grand giratoire devait être fait.

L'intervenant précédent : Non, le contrat de plan 2000 – 2006 prévoyait et

prévoit toujours d'ailleurs l'achèvement de la section de Marville jusqu'au sud de Dreux (établissements Leo Pharma). En revanche, l'aménagement Est de Dreux n'était pas prévu, mais seulement en études.

Mme Germaine FRAUDIN : Un grand giratoire à Vernouillet figurait au contrat de plan et n'a pas été réalisé.

L'intervenant précédent : Non.

Mme Germaine FRAUDIN : C'est ce que l'on nous a dit, alors on nous a induits en erreur.

Un intervenant : Juste une précision, car je n'ai pas fait l'analyse sur la section complète de la RN154, mais sur la partie nord, un tiers des accidents mortels est dû à des collisions frontales

Mme Claude BREVAN : Des dépassements en haut de côte, dans les faux-plats. Et dans la partie sud ?

M. Olivier de SORAS : Les collisions frontales ne sont pas systématiquement dues à des dépassements.

Mme Claude BREVAN : Vous ne savez pas pour la partie sud. On ne connaît pas la part d'accidents dans les rocade, la rocade de Chartres, la rocade de Dreux.

M. Olivier de SORAS : Pour la rocade de Dreux, on ne les a pas dans les données routes nationales, puisque c'est une route départementale. L'accidentologie existe.

Mme Claude BREVAN : La rocade de Chartres est bien la RN154, savez-vous s'il y a des accidents ?

L'intervenant précédent : Nous avons quelques accidents mortels sur la RN154.

Un intervenant : Cela ne répond pas à ma question même si cela permet d'avoir une analyse plus fine et plus objective que de balancer un certain nombre de morts sur tel ou tel tronçon, il faut quand même voir le contenu. C'est notre demande.

M. Jacques PAVAUX : Avez-vous les chiffres de 2009 en matière d'accidents ?

Mme Claude BREVAN : Nous n'avons juste qu'un chiffre brut de tous les accidents en Eure-et-Loir, routes départementales, routes nationales et autoroutes.

M. Olivier de SORAS : Nous venons de sortir le bilan 2008.

M. Jean ROUME : Je suis très content de voir ces graphiques et bien sûr il y a encore du travail sur la RN154, car on descend moins vite que sur les autres routes. J'espère que les améliorations viendront grâce aux travaux réalisés. Je pense qu'il peut être reconnu par tous qu'il y a une amélioration et non une dégradation ces dernières années sur cette nationale.

M. Olivier de SORAS : Sur l'analyse de l'accidentologie, et je pars du périmètre régional, ce qui figure au-dessus représente une amélioration et ce qui est en dessous est une régression. Si la RN154, et c'est le cas ici, connaît une régression qui est

moitié moindre de celle de l'ensemble du réseau sur le plan national, je ne peux pas m'en satisfaire.

Mme Claude BREVAN : Ce n'est pas une régression, car cela signifierait qu'il y a plus d'accidents qu'auparavant.

M. Olivier de SORAS : Il y a une moyenne régionale.

Mme Claude BREVAN : Ce n'est pas une régression, c'est une question de sémantique.

M. Jacques PAVAUX : Je ne vais pas vous faire la démonstration que j'avais prévue, remarquant un consensus pour m'empêcher de parler, mais je voudrais juste faire une remarque.

En prenant les courbes de l'ensemble de la région Centre, la droite de régression est calculée à partir de tous ces points, qui expriment une grande variabilité. Il faut comprendre que l'on ne peut pas faire une prévision, ce que faisait un peu M. ROUME pour nous parler de 2012 ou 2013, avec une telle droite.

En réalité, les éléments qui définissent l'équation de cette droite sont des variables aléatoires, qui sont fonction du nombre d'observations, de la variabilité autour de la tendance moyenne, etc. De plus, la variable est aléatoire car la méthode est créée de la diversion dans l'estimation. Généralement, on doit indiquer cette droite plus un intervalle de confiance, c'est-à-dire une autre courbe qui sera au-dessus et une au-dessous. Donc, on va publier un espace qui va en s'écartant sur une zone qui appelée un intervalle de confiance, calculé avec une certaine probabilité de réussite. Généralement, on le fait à 95 %, c'est-à-dire que l'on a 95 % de chances de se trouver entre ces différentes valeurs.

J'ai fait le calcul avec la droite de M. ROUME, et je trouve des valeurs très éloignées de cette droite. Vous dites que vers 2013 ou 2014, on s'approcherait de zéro, ce n'est pas ce que dit la mathématique. La mathématique dit : l'espérance de la variable aléatoire « nombre d'accidents » est proche de zéro et sa variance est très grande.

M. Jean ROUME : Je n'ai jamais dit le contraire.

M. Jacques PAVAUX : Entre ce qui s'est passé avant et ce qui risque de se passer après, on aura une sorte de marche d'escalier, une amélioration et une stabilisation. C'est pourquoi j'ai demandé les chiffres de 2009, car je suis sûr et certain qu'ils augmenteront.

Mme Germaine FRAUDIN : Cela signifie que cela ne plaide ni pour l'autoroute ni contre.

M. Jacques PAVAUX : Absolument, cela n'a rien à voir.

Mme Germaine FRAUDIN : Donc, ce n'est pas un facteur.

M. Olivier de SORAS : C'est un élément qui contribue à la réflexion sur la nécessité d'un aménagement de la RN154. Autoroute ou pas, c'est un autre débat.

M. Alain OHREL : Cela ne doit pas être subordonné à l'autoroute ou non.

M. Olivier de SORAS : Il n'y a aucun lien en la matière.

Mme Claude BREVAN : Nous allons passer au deuxième point, qui permettra peut-être aux mathématiciens de comparer leurs éléments.

M. Alain OHREL : Cet atelier est très intéressant, dès le premier point de l'ordre du jour, il démontre son utilité et sa fécondité en arrivant une conclusion simple pour un problème complexe.

Pour être sûr que nous sommes tous bien d'accord, je vais tenter de résumer la conclusion à laquelle nous sommes arrivés, à savoir qu'au bout du compte, le trafic sur la RN154, telle qu'elle est, génère des accidents qui sont en réduction, mais révèle une moindre réduction que les autres éléments du réseau routier.

M. Olivier de SORAS : Que la moyenne.

M. Alain OHREL : Nous sommes tous d'accord sur le fait qu'il n'y a pas de conclusion à en tirer autre que ce que l'on vient de dire. M. ROUME se rallie aux conclusions arithmétiques de M. PAVAUX.

M. Jean ROUME : Si l'on fait l'autoroute, on reporte le trafic des camions dans les villages. Là, la mortalité ou l'accidentologie va augmenter. Tracer une autoroute qui était initialement prévue pour améliorer la sécurité, risque au contraire de la dégrader.

Mme Claude BREVAN : Une autoroute concédée.

M. Olivier de SORAS : Il faut sérier les problèmes. Lors de nos premiers échanges sur ces aspects, vous n'étiez pas d'accord avec notre lecture sur l'accidentologie. Nous l'avons expliqué, elle n'a pour nous aucune conséquence quant à la nature de l'aménagement à prévoir, elle participe à la réflexion pour expliquer l'aménagement.

Quant à la remarque que vous faisiez à l'instant, nous avons expliqué très clairement, dans l'hypothèse d'un aménagement sous une forme concédée, qu'il y a des hypothèses de report de trafic, ce qui fait la liaison avec le deuxième sujet, vers lequel nous pourrions aller maintenant, à savoir la question des trafics.

M. Jacques PAVAUX : J'aimerais bien que le maître d'ouvrage nous donne dans les semaines à venir les chiffres des accidents 2009.

M. Olivier de SORAS : Non, nous venons de publier le bilan consolidé 2008, et nous ne pouvons pas vous donner dans quelques semaines le bilan 2009.

Mme Claude BREVAN : Un représentant du Conseil général devait être présent aujourd'hui et il n'a pas pu se déplacer compte tenu des conditions de circulation. Cela aurait été intéressant car ils ont des statistiques sur le réseau départemental.

Un intervenant : Je n'ai pas de réponse à ma demande, et on va continuer de parler d'accident sans avoir une vue objective du bilan de ces accidents.

Mme Claude BREVAN : Sur la question du comportement, c'est évident pour tout le monde. Il n'empêche que la conception de l'infrastructure agit quand même, quand les voies sont séparées il y a moins d'accidents.

L'intervenant précédent : J'ai pris un exemple précis sur la route de Chartres – Maintenon. Cela ne change pas ma position, ni ma question d'ailleurs.

TRAFICS

Mme Claude BREVAN : Nous passons au thème sur les trafics et nous allons procéder en deux temps, avec la confrontation de deux types d'études. Le CETE va nous présenter le modèle qu'il a utilisé pour faire des prévisions de trafics. Ce modèle avait déjà été quelque peu évoqué lors d'une séance publique qui portait sur le trafic et les paramètres étant à la base apparaissant peut-être un peu sujet à polémique. On demandera au représentant des associations de commenter l'analyse des prévisions de trafic. Je vous demande d'être assez bref dans vos présentations pour laisser du temps au débat. La deuxième partie de la réunion sera consacrée aux gaz à effet de serre.

Un intervenant CETE : Je remplace les personnes qui ont réalisé l'étude. Je vais commencer par décrire l'outil utilisé pour l'étude. Le principe d'un modèle de trafic est constitué par deux bases séparées, d'abord la base de demandes et la base d'offres. Pour connaître la demande de déplacements, on réalise des enquêtes sur les principaux axes du secteur d'études, la RN154 et les axes concurrents actuels et futurs.

Dans cette étude, quatre principales enquêtes ont été réalisées sur la RN154 entre Nonancourt et l'A10 entre 2003 et 2007. Sur l'A28, au sud de Rouen, une enquête a été faite en 2007, trois sur la RN12 en 2002, une au sud de Chartres en 2003 sur la RN10 et des enquêtes du cordon Ile-de-France, mises à jour en 2007, notamment sur l'A13, à l'aire de péage de Buchelay.

Ce sont les données qui ont servi à constituer la base de demandes. L'idée étant qu'après ces enquêtes, on exploite les données et on connaît les volumes de flux circulant sur l'ensemble des origines - destinations.

Nous savons que le Rouen - Orléans fait 10 000 véhicules, par exemple, nous connaissons également la répartition des trafics entre les différents itinéraires : qui prend l'A13, qui prend la RN154, qui prend l'A28. L'offre routière est le réseau routier, sachant que plus on s'approche du projet de la RN154, plus le réseau est décrit de manière fine. Sur un logiciel appelé Ariane, 800 arêtes environ sont décrites, avec la description, pour chacune d'elles, de la longueur, du type de voie, le profil en travers, la vitesse, etc. Le principe du modèle est de confronter l'offre et la demande à l'aide d'un modèle mathématique et d'essayer de reproduire les éléments que nous observons dans la réalité. C'est ce qu'on appelle un modèle d'affectation, avec pour principe la répartition des usagers, VL ou PL, sur les différents itinéraires. Cela dépend du temps de chaque itinéraire, de la valeur du temps des usagers, du coût de l'itinéraire en termes de péage, éventuellement, du coût de l'entretien et de dépréciation du véhicule, y compris le carburant, et éventuellement d'un malus d'inconfort, chose reconnue pour pénaliser les axes secondaires. Ce sont donc les principales variables qui entrent en compte dans la formule pour évaluer le coût du déplacement.

M. Jacques PAVAUX : Et la croissance économique aussi ?

L'intervenant CETE : Non, elle est prise en compte au niveau de l'affectation.

Après, nous utilisons un modèle d'affectation, classiquement la loi log-normale, en paramétrant le modèle afin de reproduire correctement les répartitions des flux sur les différents itinéraires. Par exemple, sur une OD (origine – destination) Haute-Normandie vers Lyon, actuellement, nous avons 14 % des VL qui prennent la RN154 et 86 % qui prennent l'A13. Le modèle est sensé reproduire ces répartitions par itinéraires.

A partir de là, si on arrive à reproduire correctement les choix d'itinéraires, comme on a des volumes de flux qui sont affectés, on reproduit correctement les trafics sur les différents axes. Classiquement, ce type de modèle est calé à 10 % d'erreurs. Le modèle interurbain a servi aux principales prévisions intitulées dans le dossier. Je précise que sur l'agglomération chartraine, il y a eu un approfondissement d'un modèle urbain qui permet d'estimer l'effet du contournement sur la rocade et l'actuelle RN154 qui passe au centre de l'agglomération. Je ne rentrerai pas dans les détails de ce modèle urbain qui est un peu plus complexe.

En 2006, on a produit des flux et des répartitions d'itinéraires. On garde le modèle de l'affectation. On projette l'offre de déplacement, représentée par les scénarios présentés dans le dossier du débat, avec, en plus, la prise en compte de la taxe PL, les hypothèses de péage (0,08 € en 2009 pour les VL et 0,21 € HT en 2009 pour les PL) et, sur les itinéraires de substitution, les traversées d'agglomérations ont été pénalisées dans le modèle, et la vitesse a été limitée à 30 km/h, et une interdiction de transit PL a été prise en compte. Ceci représente des hypothèses d'offre réseau 2018.

La demande est également projetée. Les hypothèses de croissance qui ont été prises en compte pour l'interurbain, sont les instructions, datées de mai 2007, relatives aux méthodes d'évaluation économiques et d'investissements routiers interurbains. Les croissances retenues, figurant dans le dossier, dépendent de la longueur des déplacements pour les VL. Pour les flux dont la distance est inférieure à 20 km, nous sommes à 1,25 % par an, taux linéaires en base 2002. Pour les flux de plus de 20 km c'est 2,5 % par an. Ce qui nous fait 1,9 % par an pour l'ensemble du trafic véhicules légers. Pour les flux poids lourds, c'est 1,5 % par an, taux linéaires, base 2002. Pour le modèle urbain à Chartres, l'origine de croissance du trafic est calculée sur les prévisions de population et d'emploi du SCOT.

Il faut préciser que dans les hypothèses de prise en compte de l'évolution de la demande, il a été également pris en compte l'ouverture de la ligne ferroviaire Chartres-Orléans, le fait qu'elle retire des flux routiers à la RN154. Une étude réalisée par RFF en 2004 a été utilisée. Cette étude consiste, en fonction des niveaux de services ferroviaires et routiers, à une projection des flux qu'emprunteront chacun des modes, et il en résulte que cette ligne retirerait 230 véhicules légers par jour sur Chartres-Orléans, 270 sur Voves – Chartres.

La circulaire se base sur une hypothèse générale de l'évolution de l'économie française. La croissance établie sur cette circulaire est de 1,9 % par an jusqu'en 2025, avec un prix du baril à 65 \$ et une parité au dollar. Sachant que l'approche qui a été mise en œuvre pour ces prévisions de trafics, est une approche probabiliste. Ils ont un modèle économétrique avec un intervalle confiance. Le prix du baril est fixé à 60 \$,

avec un intervalle de confiance entre 40 \$ et 100 \$, ainsi que le taux de change qui est fixé à 1, etc. Les prévisions qu'ils donnent sont avec un intervalle de 90 %.

Mme Claude BREVAN : Et le PIB ?

L'intervenant CETE : Le PIB est entre 1,5 et 2,1, je crois. Nous sommes donc bien en-dessous. A partir de ces hypothèses, on applique le modèle. On en déduit les trafics sur les différents itinéraires et les reports de trafics qui ont été présentés dans le dossier du débat. Je ne vais peut-être pas revenir sur les chiffres, sachant que je dois préciser que nous avons une part d'induction faite sur le trafic. Il y a non seulement des trafics qui sont reportés des autres itinéraires, mais il y a également des trafics qui sont dit induits par le projet, dus à la diminution des coûts de déplacement : des gens qui ne se déplaçaient pas auparavant, soit des gens qui se transfèrent depuis d'autres modes de transport.

Mme Germaine FRAUDIN : Aurons-nous une synthèse écrite sur le sujet ? Nous ne sommes pas des experts et vous avez pointé un certain nombre d'éléments tels que des marges d'erreurs de 10 %, des taux de croissance, des prévisions à 5 ans, alors que nous sommes aujourd'hui dans l'incertitude complète. Pourriez-vous nous expliquer en termes de réflexion sur votre outil ? Car, même si l'outil est formidable, cela dépend de ce qu'on lui injecte, et c'est bien l'individu qui fait le résultat. Le modèle est ce qu'il est. Vous y rentrez des critères, des données compliquées. Nous voudrions savoir si vous êtes capables de prendre un tout petit peu de recul par rapport à ce modèle et de nous pointer, pour nous, un peu néophytes, les éléments critiques de ce modèle. Ce qui nous intéresse, ce sont les données que vous y entrez et non le modèle. Est-ce vraiment justifié de rentrer tout cela, aujourd'hui, dans l'incertitude où nous sommes ? Incertitude reconnue pour plus ou moins 10 %.

M. Alain OHREL : Si vous le permettez, je voudrais poser une question qui permettrait, peut-être, d'apprécier la « crédibilité » des différents modèles proposés sur le mode de calcul. Avez-vous un tableau comparatif de prévisions de trafics et de réalisations de trafics pour des voies routières données ? Autrement dit, pour prendre un exemple récent, est-ce que vous pouvez nous dire ce qu'il en était de la prévision du trafic concernant l'A19 à ce qui en a été de la réalité du trafic constaté depuis son ouverture ? Il serait intéressant d'avoir ce même tableau comparatif car c'est le moyen par excellence d'apprécier ce qu'il en est de la crédibilité des prévisions de trafic.

Mme Claude BREVAN : Nous avons eu la réponse de Monsieur de SORAS. C'est 1 % d'augmentation du trafic reporté sur l'autre côté. C'est ce que vous avez dit.

M. Olivier de SORAS : Non. Ce que nous avons présenté, ce sont les chiffres de comptage routier que l'on a pu mesurer en juin, juillet, août de cette année 2009, comparés à juin, juillet, août de l'année d'avant, où l'A19 n'existait pas. Ce n'est qu'une comparaison.

Mme Claude BREVAN : Ce n'est pas l'A19. Ce sont les reports sur la RN154 ?

M. Olivier de SORAS : Ce sont les trafics circulant sur la RN154 et éventuellement avec les informations que l'on peut avoir.

Mme Claude BREVAN : Ce n'est pas la question.

M. Alain OHREL : Vous parlez-là des reports de l'A19 sur la RN154 ?

M. Olivier de SORAS : De l'effet induit de l'A19 sur la RN154.

M. Alain OHREL : La question que je posais est tout à fait différente. Existe-t-il dans l'administration de l'Équipement, des tableaux comparatifs entre des prévisions de trafic et des réalisations de trafic.

Mme Germaine FRAUDIN : Monsieur le Président, si vous le permettez, cette question serait une bonne question si nous étions dans la même certitude que nous pouvions l'être il y a quelques temps. Nous sommes dans l'incertitude actuellement sur certaines prévisions.

M. Alain OHREL : Je pose une question de principe. Les incertitudes sont par définition impermanentes.

Mme Germaine FRAUDIN : Du point de vue économique, du point de vue financier, il y a quand même une crise qui n'existait pas avant.

Mme Claude BREVAN : Il m'a semblé entendre dire que le nombre de véhicules qui circulaient sur l'A19, qui apparaît faible aujourd'hui, était conforme aux prévisions initiales ?

M. Olivier de SORAS : Proches, mais en-dessous.

L'intervenant du CETE : Pour essayer d'approcher une réponse à la question posée par Monsieur le Président, il y a deux évaluations. Il y a d'abord l'estimation du maître d'ouvrage par rapport au projet qu'il risque de concéder, avec ses hypothèses et les probabilités de trafic sur l'itinéraire, et ensuite, il y a l'analyse faite par le concessionnaire qui lui permet de s'engager sur un coût et des recettes.

M. Alain OHREL : C'est une réponse que j'ignorais et qui est intéressante.

L'intervenant du CETE : On pourrait trouver les données de base concernant l'A19. C'est le CETE de Nantes qui avait fait les études. Arcour avait prévu environ 7 000 véhicules jours à l'ouverture, il en a eu 6 500. Il est donc légèrement en-dessous. Il y a, par contre, une différence assez nette sur le taux de poids lourds qui empruntent l'A19. Ils sont nettement en dessous des estimations ce qui permet de penser que c'est dû à l'effet de la crise.

Mme Claude BREVAN : Ou l'effet des tarifs.

M. Alain OHREL : Vous avez bien dit 7 500 prévus ?

L'intervenant CETE : 7 000 prévus et 6 500 à l'ouverture.

Mme Claude BREVAN : Et pour les poids lourds, c'est combien ?

L'intervenant CETE : Je n'ai pas le chiffre exact, je ne peux pas vous le dire. Mais c'est nettement inférieur à ce qui avait été prévu.

Mme Claude BREVAN : Le chiffre que vous aviez représentait les trois premiers mois ?

L'intervenant CETE : Oui, c'était dans les deux premiers mois. Nous n'avons pas les chiffres sur décembre.

Mme Germaine FRAUDIN : Je répète ma question : aurons-nous un document écrit ?

M. Olivier de SORAS : Nous pouvons vous donner une synthèse. Mais cela restera, malgré tout, ces hypothèses-là. Ce qui est important, et ce qui a été exposé, c'est d'expliquer que l'utilisation d'un modèle se fait par différentes étapes, dont une étape où l'on regarde d'un côté l'offre et de l'autre côté la demande, et une étape dite de calage. C'est important.

Mme Claude BREVAN : On va y revenir. Sur la question de l'offre et de la demande, vous n'avez pas de questions particulières à poser ? Vous avez surtout évoqué la variable des paramètres calculée sur les hypothèses : le coût du pétrole, le développement économique. Mais sur les données de base, la méthode de base ?

Un intervenant : Nous avons quelques questions sur les résultats de la méthode, sur les chiffrages qui sont fournis pour les prévisions en 2018 et sur les reports qu'il peut y avoir de trafic ou autre. Nous aurions aimé voir un graphique des charges des voies routières. Est-ce que sur l'axe RN154 il y a effectivement du trafic dû à l'évolution de l'économie, de la démographie ? Mais il y a aussi un captage des trafics existants sur d'autres voies. Va-t-on récupérer des trafics de l'A28 ou de l'A10 ?

L'intervenant CETE : La RN154 capterait, selon les sections, en trafic véhicules légers, de 300 à 800 véhicules de l'A28, ainsi que 250 à 400 poids lourds. Elle capterait également 200 véhicules légers et 150 poids lourds de l'A84, l'autoroute des estuaires qui dessert Caen – Rennes. Elle capte également 200 véhicules légers et 100 poids lourds de l'A6, origine - destination Rouen vers Lyon, qui prenaient l'A13, un des périphériques parisiens et l'A6, pour rejoindre l'A154. Elle capterait également 100 véhicules légers de la D929 qui relie Dreux à Maintenon et zéro de poids lourds.

Mme Claude BREVAN : Vous pouvez nous dire combien cela fait en tout ?

L'intervenant CETE : Je vous le dirais à la fin. Et elle capterait de l'A10, *a priori*, environ 500 véhicules légers et 400 poids lourds.

M. Olivier de SORAS : Je précise que ce tableau sera mis en synthèse dans le compte-rendu d'atelier.

Mme Claude BREVAN : C'est du report sur l'ensemble de l'itinéraire Nonancourt – Allaines ?

L'intervenant CETE : Non, ce n'est pas sur toutes les sections. C'est plus compliqué que ça.

Mme Claude BREVAN : Le total des chiffres que vous avez additionnés s'élève à combien, environ ?

L'intervenant CETE : Il manque la nationale 138, avec 100 véhicules légers et 100 poids lourds. Ce qui nous fait un total d'environ 1 900 véhicules légers et 1 150 poids lourds qui sont captés par la RN154.

Mme Germaine FRAUDIN : C'est plus qu'un trafic ordinaire. J'aimerais que vous nous rappeliez les pourcentages que vous nous aviez présentés par un graphique sur la répartition de la nature du trafic. Il y avait trois pourcentages, dont deux à rapprocher, ce qui faisait 60-40, si je ne me trompe pas.

M. Olivier de SORAS : Non. C'est une discussion que nous avons eue avec M. Thierry BERTRAND à plusieurs reprises sur le sujet. Il avait effectivement repris le ratio 60-40. En fait, vous avez 40 % de transit...

Mme Claude BREVAN : C'est essentiellement sur ce transit que viendraient s'ajouter les 3000 véhicules ?

M. Alain OHREL : Continuez Monsieur de SORAS, que l'on sache ce qu'il en est de la répartition entre le trafic de transit et le trafic local.

M. Olivier de SORAS : Nous dissociions en deux le trafic local. Nous avons le trafic de proximité sur l'axe lui-même et le trafic intérieur à la zone d'échanges, la zone d'analyse de l'axe, c'est-à-dire quelqu'un qui va de Chartres à Dreux, ou de la proximité de Chartres vers Dreux, etc. Et vous avez également ce qu'on appelle l'échange local, c'est-à-dire ce qui représente la zone d'influence directe de l'A154 et ce qui est en dehors. Le Mans – Chartres va rentrer dans du trafic d'échange. Il n'est pas comparable, à mon sens, à du Dreux-Chartres. Voilà pourquoi je n'additionne pas ces deux fois 30 %, comme vous venez de le faire. C'est-à-dire que je dissocie 30 % qui sont de l'échange intérieur à la zone d'étude (page 38 du dossier), 40 % de grand transit qui traverse la zone sans point ni d'origine ni de destination de l'itinéraire dans la zone, et 30 %, c'est le dernier qui n'est pas additionné, qui est avec un point d'origine du parcours en dehors de la zone d'étude et la fin du parcours dans la zone d'étude.

Mme Germaine FRAUDIN : Comment arrivez-vous à calculer tout cela ?

M. Olivier de SORAS : Par les études de trafic, les enquêtes origines-destinations.

Un intervenant : On connaît la structure des flux dans ces enquêtes.

Mme Germaine FRAUDIN : Pratiquez-vous les enquêtes comme il y a trente ans, c'est-à-dire : on arrêtait les véhicules, on demandait d'où ils venaient et où ils allaient.

Un intervenant : Oui, c'est toujours comme ça.

Mme Germaine FRAUDIN : Vous ne comptez pas tout systématiquement ?

Un intervenant : Ce n'est pas systématique. Ce n'est pas possible. Il y a un taux d'enquête de 30 %.

Mme Germaine FRAUDIN : C'est aléatoire. Je suis passée deux fois sur votre point d'enquête. Personne ne m'a arrêté !

M. Olivier de SORAS : C'est parce que vous êtes trop connue dans le secteur, Madame FRAUDIN !

Un intervenant : Autant les techniques dont nous parlions tout à l'heure sont un peu imprécises, autant les sondages sont précis.

L'intervenant CETE : Le taux de sondage est en principe d'environ 30 % des véhicules que l'on arrête.

Un intervenant : Les principales relations assurées par la RN154 présentées page 37 du dossier font la description du trafic local et du trafic transit en nombre de véhicules légers et de poids lourds. Il est simplement noté la date de 2005, mais peut-on savoir de quelle façon elles ont été menées ?

L'intervenant CETE : C'est un tableau de synthèse des origines – destinations des trafics qu'on a interceptés dans les enquêtes OD. Si vous prenez le premier, Dreux – Chartres, vous avez en 2005, en sachant que ces chiffres ont été mis à jour pour le modèle, par une enquête qui a eu lieu en 2007, vous aviez 4 928 véhicules légers...

Mme Germaine FRAUDIN : L'enquête a été faite en 2007 et ce sont des destinations 2005 ? Je ne comprends pas.

M. Jacques PAVAUX : Il y a des données de base qui sont issues de sondages, par exemple, de 2005. Chaque fois qu'il y a un nouveau sondage, on actualise la base.

Mme Germaine FRAUDIN : On actualise sur un modèle mathématique ?

M. Jacques PAVAUX : Non. A partir des résultats du nouveau sondage.

Un intervenant : Et le sondage correspond à une interception des véhicules directement ou alors, ce sont des...

Un intervenant : Ce sont des vrais comptages d'origine-destination.

M. Alain OHREL : Je voudrais poser une question de principe pour faire l'articulation entre ce que vous nous avez dit : le captage que la RN154 pourrait réaliser à l'égard de l'A28 et d'autres grandes routes. Comment ce que vous avez dit à cet égard s'articule avec ce que l'on a dit ensuite, entre un partage de 40 % de grand transit et 60 % entre le reste ?

Est-ce que les compléments de trafic résultant du captage à l'égard des trafics existants, vont venir en complément du grand transit et par conséquent modifier son pourcentage ? Est-ce que le reste évolue en même temps ou non ? Dans ce cas, c'est le pourcentage des 40 % qui croît.

M. Olivier de SORAS : D'abord, je tiens à rappeler que c'est 40, 30 et 30. Puisque les trois types de trafic sont différents. Le détail du modèle est, en fait, de voir quelle est l'attraction ou l'intérêt qu'a tel parcours de passer par là. Il faut refaire après toute l'analyse des données qui sont dans le modèle en fonction de l'attractivité, comme l'on regarderait une carte, l'itinéraire qui semble le plus intéressant pour aller d'un point à un autre, soit pour aller plus vite, soit pour éviter des péages. Il y a un certain nombre de choix, de critères qui rentrent en ligne de compte. C'est le même type d'éléments de critères qui sont versés dans le modèle. Ensuite, en prenant l'exemple de l'A28, aujourd'hui quelqu'un qui veut privilégier la rapidité, la fiabilité de temps de parcours etc. va peut-être faire un grand bouclage par l'A28. Dans l'hypothèse où il existerait une RN154 aménagée, la même réflexion de choix d'itinéraire l'amènerait à prendre la RN 154. C'est ainsi que se font les reports.

M. Alain OHREL : En d'autres termes, cela veut dire que la part du trafic dit de

grand transit est destinée à croître.

M. Olivier de SORAS : Pas forcément. Je ne peux pas conclure là-dessus parce que nous n'avons pas les données aujourd'hui. Prenons un exemple. Nous avons beaucoup de gens en Eure-et-Loir, même hors Eure-et-Loir, qui prennent la route de Voves, entre Allaines et Chartres. On peut imaginer que ces personnes font ce choix-là compte tenu de la situation de l'aménagement de la partie sud de la RN154. Si la RN154 était aménagée, ils ne feraient pas le même choix d'itinéraire. Cela aussi rentre dans le modèle de trafic.

Un intervenant : Il y a deux types de reports : les reports de distance et les reports de consommation.

M. Olivier de SORAS : L'exemple que je viens de vous donner est du local. Allaines – Chartres est dans la zone d'étude, origine et destination sont dans la zone d'étude. C'est un trafic qui aujourd'hui n'est pas sur la RN154 et qui le serait demain.

Mme Claude BREVAN : Nous allons présenter le travail fait par des associations qui posent des questions sous un autre angle puisqu'il est très axé sur la RN54 et la RN12 et qui posent d'autres hypothèses et nous reviendrons sur le débat plus général ensuite.

M. Olivier de SORAS : On a souvent dans les débats publics, dans les prévisions liées au montage des projets des interrogations sur l'utilisation des modèles, sur les perspectives, sur l'impact économique. Je l'ai déjà dit plusieurs fois et je crois qu'il faut l'avoir à l'esprit. Ce que je trouve particulièrement intéressant dans ce dossier de la RN154, c'est que l'on peut discuter des prévisions et des modèles utilisés sur les prévisions de trafic. Je crois que l'essentiel de la question sur les éléments qui nous font réfléchir sur les deux premières questions porte sur la situation actuelle et non pas celle que l'on projettera avec la marge d'incertitude que vous soulevez tout à l'heure sur les projections. N'oublions pas que nous avons aujourd'hui une situation. Si on considère que cette situation est satisfaisante, à ce moment-là, on a répondu non à la première question et il n'y a plus de sujet. Sinon, gardons à l'esprit les trois questions que nous avons dans le cadre du débat. Mais n'oublions pas la situation qui est connue aujourd'hui.

Mme Claude BREVAN : En matière de trafic, la question qui pourrait se poser aujourd'hui c'est de savoir s'il y a congestion ou non à des endroits donnés.

M. Olivier de SORAS : Aujourd'hui, oui.

Mme Germaine FRAUDIN : Il faut aussi se poser la question du pourquoi, aussi.

Mme Claude BREVAN : Est-ce que les délais de transport sont tellement longs ?

M. Jacques PAVAUX : On ne peut pas éliminer toute question sur la prévision du trafic futur. La subvention d'équilibre, en particulier s'il est nécessaire d'en avoir une, en dépend.

M. Jean ROUME : La question est : est-ce que cela va s'aggraver ou au contraire, est-ce que cela va s'améliorer en fonction des efforts que nous avons faits jusqu'à maintenant et que l'on continuera à faire ?

Un intervenant : Monsieur ROUME pouvez-vous nous dire ce que vous entendez par « ce qu'on va continuer à faire » ?

M. Jean ROUME : Les efforts que la DRE et que tout le monde a fait jusqu'à maintenant.

Un intervenant : Pouvez-vous préciser ? Je ne suis pas sûr de bien comprendre ce que vous voulez dire.

Mme Claude BREVAN : L'achèvement de la mise à 2 x 2 voies des tronçons entre Dreux et Chartres et entre Chartres et Allaines.

M. Jean ROUME : Le tracé sud de Chartres et les travaux qui sont faits ne peuvent qu'améliorer les choses et c'est ainsi qu'il faut continuer.

L'intervenant CETE : D'accord. Mais vous parlez que de ces deux aménagements : Ymonville et Prunay-le-Gillon.

M. Jean ROUME : De ce qui a été aménagé jusqu'à maintenant. Entre Dreux et Chartres, par exemple. Je tiens à vous remercier personnellement parce que je ne travaillais que sur les valeurs qui nous ont été données et non pas sur les projections mathématiques qui sont réservées aux spécialistes. Par contre, ce que je voyais, c'est que le trafic augmente sans arrêt depuis toujours. Et la question se pose de savoir jusqu'où on va aller. Si l'on regarde les chiffres qui nous sont donnés depuis 15 ans, on a une évolution normale par routes, par tronçons.

Par contre, il est surprenant que le taux d'augmentation diminue. C'est indéniable. Et si l'on fait les courbes de chacune des routes qui nous sont proposées, même la RN12, la RN154, l'A10, l'A11, on s'aperçoit que toutes les courbes arrivent à un sommet et sont en train de diminuer. Et ce n'est pas parce qu'il y a une crise. Le trafic augmente, c'est sûr. Mais par contre l'évolution ne fait que diminuer, et régulièrement, alors que l'augmentation du trafic existe. Mais vers 2005, 2006, 2002, selon les routes, on arrive à un sommet et on diminue. Ce qui me fait dire qu'il n'y a plus d'aggravation. Et si ce qui est vrai pour toutes les routes de notre département, est vrai aussi au niveau national. C'est une tendance générale sur 15 ans en France. Le pic de circulation est derrière nous. Avec des problèmes de circulation qui tiennent à une bonne gestion et auxquels il faut trouver une solution. Mais il ne faut pas dire que demain sera pire.

M. Alain OHREL : Excusez-moi de vous interrompre. Je crains que le recours au mot « évolution » soit générateur d'une ambiguïté. Ce n'est pas l'évolution qui est diminuée, mais le taux de croissance qui est diminué.

M. Jean ROUME : Mais ce n'est pas non plus le taux de croissance, parce que là c'est un taux de décroissance. Je pense qu'il faudrait revoir les « grosses machines » qui, si elles prévoient une augmentation, cela veut dire que quelque chose ne va pas, qu'il faut revoir quelque chose. Et se pose la question du PIB, du prix du pétrole, mais après cela nous échappe. Il y a des spécialistes pour ça. Par contre, cette réalité n'est pas prise en compte par les systèmes traditionnels.

M. Serge GAILLARD : Cela ne prend pas en compte les inductions de trafic qui ont été expliquées tout à l'heure. C'est-à-dire que là, nous sommes sur des croissances de trafics naturels mais à l'inverse, on remplace la RN154 par un chemin de terre, et

demain nous aurons une décroissance forte du trafic actuel.

M. Olivier de SORAS : Je crois que l'exemple est intéressant. Ce que veut dire Serge GAILLARD, c'est qu'effectivement sur les éléments constatés d'évolution du trafic, tant qu'on reste dans l'évolution, on voit bien qu'on a l'impression d'avoir une sorte de tassement récent.

M. Jean ROUME : Depuis 15 ans.

M. Olivier de SORAS : Le tassement apparaît de façon plus récente.

Mme Germaine FRAUDIN : A l'inverse de l'exemple de Monsieur GAILLARD, si l'on choisit l'autoroute, on aura une croissance.

Mme Claude BREVAN : Il a été dit tout à l'heure que le fait de faire une autoroute, allait induire, en soi, des reports de trafic, c'est cela ?

M. Serge GAILLARD : Oui, on va capter le trafic.

Mme Claude BREVAN : Il y a une partie de l'évolution du trafic qui est due à l'évolution même de l'infrastructure. C'est bien cela ? Donc à infrastructure constante, il n'y aurait pas du tout d'évolution du trafic ?

M. Olivier de SORAS : Il faut être plus précis. Il faut raisonner sur une étoile plus large avec un réseau. Si l'on est à infrastructure constante sur la RN154, il faut voir ce qui se passe autour. Il peut y avoir des évolutions de réseau autour qui peut avoir ce même effet d'induction, de report.

M. Jean-Louis LATOUR, VIVAVRE : Avons-nous des comptages sur la route nationale avant l'A19 et après l'A19 ?

M. Olivier de SORAS : Nous les avons présentés à la réunion déplacement. C'est de l'ordre de la centaine de véhicules. Monsieur LATOUR, vous parliez de la RN60 ou de la RN154 ?

M. Jean-Louis LATOUR : L'A19 et la route nationale qu'il y avait.

M. Serge GAILLARD : La nationale 60 qui était parallèle à l'A19 ?

M. Jean-Louis LATOUR : Est-ce que nous avons le comptage ?

M. Serge GAILLARD : Nous l'avons, mais je ne l'ai pas en tête. Je pourrais vous le donner.

Mme Germaine FRAUDIN : Il faudra le mettre dans la synthèse ! Il est dommage que l'atelier arrive tard.

M. Serge GAILLARD : Si vous voulez comparer A19 et RN60. Sur la nationale qui est parallèle à l'A19 il est impossible de mettre en œuvre des mesures qui interdisent, par exemple, le trafic poids lourds. Parce que la nationale 60 est totalement déviée, il n'y a plus aucune agglomération sur cette nationale. Donc, sauf à Montargis, il n'y a aucune de capacité à prendre un arrêté interdisant la circulation des poids lourds. Ce que l'on peut interdire, c'est la circulation des poids lourds en traversée d'agglomération, pas sur une route. C'est déjà une première mesure.

Mme Claude BREVAN : Peut-on le faire en cas d'autoroute à péage ?

M. Serge GAILLARD : Oui. Prenons l'exemple de l'autoroute A10, dans la traversée du Loir-et-Cher ou de l'Indre-et-Loire, tous les itinéraires parallèles deviennent interdits au trafic poids lourds, par des mesures d'interdiction des traversées d'agglomérations. Sur la RN60, on ne peut pas mettre de contraintes comme il a été dit. Pour nos itinéraires de substitution il y a une contrainte de restriction de trafic.

Mme Germaine FRAUDIN : Donc quel est l'intérêt pour l'A19 ?

M. Olivier de SORAS : Ce n'est pas le sujet de ce débat. Personnellement, je n'ai pas travaillé directement sur le dossier de l'A19, donc il m'est difficile de vous répondre.

Mme Germaine FRAUDIN : Si ce n'est que l'entretien de la RN60 incombe toujours à l'Etat.

M. Olivier de SORAS : Non. Au Conseil Général.

M. Serge GAILLARD : Un des éléments était qu'il y avait une difficulté à traverser la forêt d'Orléans pour aménager la RN60.

Mme Claude BREVAN : Dans le document qui nous a été adressé, il y avait des chapitres tout à fait intéressants concernant les itinéraires concurrents de la RN154. Pouvez-vous le développer ?

Un intervenant : Pour revenir à la question posée auparavant, il est indispensable d'avoir des tableaux et des éléments méthodologiques pour comprendre l'origine des chiffres. J'ai noté 1 900 véhicules légers qui seraient captés des autres trajets alternatifs à la RN154. Je pense qu'il y a un enjeu technique, par rapport au débat, à comprendre la crédibilité des incertitudes de ce chiffre. J'ai une question vis-à-vis de plusieurs facteurs qui jouent sur l'attractivité de l'axe. Je prends par exemple 200 véhicules légers qui pour un Lyon – Orléans, passeraient de l'A6 – A13 à l'A154, parmi les chiffres que vous avez évoqués. Je voudrais comprendre comment a été pris en compte le facteur péage ?

Y-a-t-il une mobilisation de l'économie sur chacun des tronçons que vous avez comparés pour pouvoir évaluer les différentiels de péage sur chacune des arêtes de transport ? Ce qui rejoint une question fondamentale qui a été soulevée sur l'origine de la valeur sur le péage prévisionnel moyen par kilomètre sur l'A154. N'ayant pas les modélisations économiques, on ne comprend pas les écarts entre cette valeur et ce qui est observé sur les axes alentours. Votre modèle intègre-t-il la question du péage et la modélisation à cette échéance de temps ?

L'intervenant CETE : Chaque itinéraire est représenté par un certain nombre de coûts qui sont dépendants du temps, du péage, du carburant, par rapport à la longueur de l'itinéraire, l'entretien du véhicule, etc. Tous les éléments que l'on estime devoir prendre en compte pour évaluer le coût d'un itinéraire. Après, on va comparer l'A13 et l'A6, puis l'A13 et RN154, A19, A6. On aura du temps d'un côté comme de l'autre, on aura du péage d'un côté avec les hypothèses de 0,08 € et de 0,21 €. Toutes ces hypothèses ont été prises en compte.

Un intervenant : Est-ce qu'il y a une forte sensibilité sur le tarif par rapport aux autres axes routiers ? Le tarif prévisionnel sur l'A154 paraissait inférieur à ce qui était pratiqué sur d'autres tronçons comparables. Le facteur prix a-t-il une sensibilité forte sur le modèle ?

M. Serge GAILLARD : Nous sommes ici dans de la prévision. Dans l'hypothèse où l'on irait sur un système concédé, *a priori*, une stratégie des concessionnaires pour favoriser tel ou tel point en fonction des critères et de la pondération qui seront donnés à chaque critère de l'appel d'offre. Si le critère de l'appel d'offre prépondérant est une subvention d'équilibre la plus faible possible, le concessionnaire va essayer d'avoir les recettes les plus importantes de façon à minimiser son écart entre son coût et ses recettes. Donc, les 0,08 € est une question de politique tarifaire que prendra le candidat concessionnaire en fonction de comment il escompte. S'il prend une tarification très élevée, il peut s'attendre à un trafic plus faible. C'est donc à lui de faire son équilibre.

Mme Claude BREVAN : Huit centimes, c'est une moyenne ?

M. Serge GAILLARD : C'est une moyenne nationale.

Mme Claude BREVAN : Quelle est la fourchette basse et haute ?

M. Serge GAILLARD : L'A19 fait partie des plus chères et je crois que l'on est de l'ordre 0,12 € du kilomètre.

Mme Claude BREVAN : Et la moins chère ? Ce sont des vieilles autoroutes ?

M. Serge GAILLARD : Je ne sais pas.

Un intervenant : Sur un trajet depuis Auxerre jusqu'à Rouen, une partie de l'A6 est très peu chère, une grande zone gratuite et enfin un petit morceau de l'A13, ou alors le passage A19 – A154 qui rajoute cinquante kilomètres de trajet supplémentaire, c'est effectivement un péage qui est variable.

M. Olivier de SORAS : Sur cet exemple-là, et au vu de votre document, probablement que l'itinéraire par l'A154 n'apparaît pas très pertinent. Il y a d'autres itinéraires pour lesquels un changement de nature d'un aménagement de la RN154, change considérablement la donne en termes de choix de l'itinéraire et c'est là-dessus que cela va se jouer. L'Auxerre – Rouen n'est pas l'exemple le plus marquant.

Un intervenant : Du moment où l'A154 arrivera, on va capter 30 % du trafic qui passait par Paris. C'étaient les prévisions faites à l'époque. C'était un peu le début du débat avec l'ouverture de l'A19 qui allait entraîner un trafic important et finalement, même dans les chiffres que l'on nous avait donnés sur ce qui serait capté potentiellement, on se rend compte que ce n'est pas sur l'A6 qu'on va capter le plus de trafic. D'après ce que donnent les modèles.

M. Olivier de SORAS : Je vous laisse la paternité des 30 %. Je ne pense pas qu'on ait annoncé une chose pareille.

L'intervenant précédent : A l'ouverture de l'A19 il y a eu beaucoup de choses de dites et c'était un peu la défense des chiffres du maître d'ouvrage à ce moment-là.

M. Serge GAILLARD : Il faut bien voir aussi que ce trafic qui pourrait être pris par l'A19 n'a d'intérêt que lorsque l'A154 sera aménagé.

L'intervenant précédent : La prévision note que 100 poids lourds qui utiliseraient l'A6 pour monter vers le nord seraient captés par la future l'A154.

M. Serge GAILLARD : RN154 aménagée. C'est pour cela que lorsque vous dites qu'aujourd'hui l'A19 ne capte pas grand-chose...

L'intervenant précédent : Tout à l'heure, lors de la présentation des chiffres avec l'axe autoroutier A154 et non pas une RN154 aménagée...

M. Olivier de SORAS : C'est le résultat du modèle RN154 aménagée.

L'intervenant précédent : On est bien d'accord. Ce serait 100 poids lourds captés de l'A6 en 2018 avec une autoroute A154.

M. Olivier de SORAS : Il faut se poser la question suivante : que représentent les 100 poids lourds par rapport au trafic de l'A6 et quelle est leur origine et leur destination ?

Un intervenant : Contrairement à ce que l'on pensait, par rapport à ce que j'avais lu et la vision extérieure que l'on a sur le projet, j'avais l'impression que l'une des motivations de l'accélération de l'aménagement de la RN154 était la création de l'A19 et le potentiel qu'on pouvait finalement capter sur l'A6. Alors qu'on s'aperçoit, au contraire, d'après ce que donne le modèle, c'est beaucoup plus du trafic de l'A28 ou de l'A10 qui serait capté.

M. Olivier de SORAS : Je rebondis sur les termes que vous avez employés. Nous ne sommes pas dans une logique de concurrence entre les réseaux. La question d'origine de fond de l'aménagement de la RN154, pour les usagers quotidiens de la RN154, il semble que le niveau de service proposé par la RN154 aujourd'hui n'est pas à la hauteur du trafic qui est constaté dessus et des besoins du territoire, qui l'environne assez directement. Se pose la question d'un aménagement, et si possible d'un aménagement dans un délai qui apparaît le plus court possible. C'est cela la question de départ. Après, compte tenu du fait que l'on fait des études avec des modélisations et qu'il y a une analyse par modèles de trafic de ce qui se passe en termes de répartition des trafics à une échelle plus large et d'un réseau, apparaissent un certain nombre de trafics induits, de trafics reports, etc.

L'intervenant précédent : Je comprends que vous reveniez sur les termes du débat, mais je pensais que l'atelier de travail était consacré à ce que nous, les acteurs, puissions comprendre les modèles et les chiffres qui sont fournis et non pas l'interprétation que l'on pourrait en faire. J'étais beaucoup plus intéressé de savoir d'où viennent les camions et pourquoi ils viennent, quels itinéraires ils ont entrepris, pourquoi est-ce que l'activité économique induit ce trafic, que ce soit de l'A6 ou de l'A28 ? Le modèle ne prend pas en compte les zones d'activités exactement comment elles pourraient se développer.

M. Serge GAILLARD : On a pris quand même les éléments de SCOT.

M. Olivier de SORAS : Il y a un certain nombre d'éléments. Mais le détail, je ne sais pas.

L'intervenant : Pour comprendre le chiffrage, je vais donner un exemple. Sur le nord du tracé de St Rémy, page 35 du dossier, il y a eu des comptages réalisés et on a 11 500 véhicules en 2005, sur l'axe RN154 dans l'Eure, avec 35 % de poids lourds, soit environ 4 000 poids lourds. Lorsque vous proposez la simulation en 2018 sur le nord de Nonancourt, on a 13 100 véhicules, donc une augmentation de 2 000 véhicules, mais on a 31 % de poids lourds. Et du coup, on arrive aussi à 4 000 poids lourds. Il n'y aurait pas eu de poids lourds qui auraient été captés sur un transit nord-sud (cf. pages 34 et 79). Il y a deux simulations, une sans autoroute et une avec autoroute et les chiffres actuels.

Mme Claude BREVAN : Je voudrais signaler que dans le papier que vous nous avez adressé avant cette réunion, il y a des questions qui n'ont toujours pas été posées. Il faudrait le faire avant de passer à la question d'évaluation du bilan carbone.

La première question concernait le report des chiffres, répétition des données Chartres – Allonnes 2005/2007 ; Dreux - Nonancourt 2006/2007 : pourquoi ces chiffres ont-ils été simplement reportés ?

Deuxième question : pourquoi le dossier ne comprend pas l'étude de trafic par tranche horaire ? Comment avec ces éléments prévoir l'ensemble des prévisions ? Comment est calculé le nombre de véhicules empruntant les voies de substitution ?

Je crois qu'il faut que l'on évoque rapidement ces points avant de passer à la question des gaz à effet de serre.

Un intervenant : On peut répondre aux questions de la page 10 ?

M. Olivier de SORAS : Sur la question des tranches horaires, d'une façon générale, les estimations et les modèles trafics sont faits en trafics moyens journaliers annuels. Des analyses de trafics sur les comptages peuvent être faites sur les tranches horaires, sur les projections et les modélisations. A ma connaissance, ce n'est pas le cas.

Mme Claude BREVAN : En comptage, pas pour le modèle. Si vous avez des chiffres vous pouvez les fournir par tranches horaires ou sur les heures de pointe ?

M. Olivier de SORAS : On avait présenté les différences constatées entre l'année dernière et cette année, avant l'A19 et l'après A19 en gare d'Allaines. Les chiffres avaient été donnés par tranche horaire. Mais c'est sur le comptage passé qu'on a des données précises. C'est exactement ce que précisait Madame BREVAN. Par contre, les modèles rentrent sur un trafic moyen journalier.

M. Serge GAILLARD : Pour le dimensionnement d'une infrastructure à 2 x 2 voies, que ce soit autoroute ou voie express, peu importe, c'est codifié. On prend le trafic de ce que l'on appelle la trentième heure, c'est-à-dire la trentième heure la plus chargée.

M. Olivier de SORAS : C'est-à-dire que l'on peut tolérer jusqu'à 29 heures d'engorgement.

M. Jacques PAVAUX : On observe le trafic pendant toutes les heures durant toute l'année. Ensuite on classe les heures. La première, la plus élevée, puis la seconde, etc. et on prend la trentième. Ce qu'on appelle le débit classé.

L'intervenant CETE : La répétition des chiffres est due au fait que la DIRNO n'a

pas fourni les chiffres parce que les comptages n'ont pas fonctionnés.

M. Jean ROUME : Il a été très difficile de faire des graphiques avec des valeurs qui n'étaient pas sûres.

Mme Claude BREVAN : La question des trafics des voies de substitution ?

M. Serge GAILLARD : On a volontairement dégradé la qualité, le confort de circulation sur les itinéraires de substitution parce qu'effectivement on a à l'esprit cette notion de sécurité.

Mme Claude BREVAN : Dégrader le confort, c'est interdire la traversée des camions ?

M. Serge GAILLARD : Il peut y avoir cela. Mais il y a aussi : aménager les traversées pour éviter d'avoir de grandes lignes droites sur lesquelles les gens roulent à 110. Les riverains ont moins de bruit, et ils ont aussi un peu plus de sécurité. Le modèle prend en compte une limitation de vitesse à 30 km/heure, c'est-à-dire, le plateau ou l'aménagement zone 30 dans les traversées de bourgs.

Mme Claude BREVAN : On a eu connaissance d'un travail qui a été fourni par le Conseil Général et qui a été envoyé à Madame le Maire de Marville, sur les comptages et les vitesses relevées dans la traversée de Marville après mise en service de la déviation de la RN154. Et l'on voit qu'il y a dépassement de vitesses considérables. Là, les conditions ne sont pas dégradées !

M. Serge GAILLARD : A Boullay-Mivoye, aujourd'hui, il y a des passages à plus de 120 km/heure.

Mme Claude BREVAN : On comprend une certaine inquiétude.

M. Serge GAILLARD : Tout à fait.

M. Olivier de SORAS : Et cela rejoint la question de Monsieur sur l'aspect comportemental. C'est-à-dire qu'il y a à la fois l'aspect comportemental, car franchement rouler à 120 au travers d'une agglomération, j'espère qu'il n'y en a pas beaucoup autour de cette table qui se livrent à de tels comportements, c'est totalement surréaliste.

Par contre, la perception en approche en traversée d'agglomération est importante. C'est ce que l'on appelait anciennement la traversée du village national, c'était toujours le petit village qui était au fond d'une descente et d'une remontée, le petit village de 100 m de long. Le piège à 100/110, si l'on peut dire. Simplement, la perception de l'infrastructure fait que l'on a une certaine continuité et que l'on ne perçoit pas ces zones agglomérées dans lesquelles le comportement doit être adapté. C'est pour cela qu'il y a des aménagements de type chicanes qui cassent ces continuités. Ce qui n'est pas le cas à Boullay-Mivoye. Cela étant, excusez-moi le terme, les « fadas » qui traversent Boullay-Mivoye à 120 km/heure, je ne pense pas que c'est parce que l'on aurait mis une chicane à l'entrée et à la sortie qu'ils auraient un comportement foncièrement changé. Je pense que le problème est tout autre.

Mme Claude BREVAN : Cela relève de la verbalisation.

M. Olivier de SORAS : Tout à fait, de la sanction.

Mme Claude BREVAN : Est-ce que vous pouvez fournir à la fois une synthèse de votre méthode de modèle, telle que vous l'avez exposée tout à l'heure et donner les chiffres qui ont été évoqués, aux associations ?

Un intervenant : Ce n'est pas un chiffre. Cela pourrait être sous forme de carte des charges. Et l'explication juste pour le chiffre dont on parlait au nord de Nonancourt. Le fait qu'il n'y ait pas d'augmentation de poids lourds sur cet axe, prévue en 2018.

M. Olivier de SORAS : Je ne sais pas. Il faut que nous le regardions dans le détail. Vous me posez une question sur un point singulier.

Mme Claude BREVAN : Entre Nonancourt et Evreux, c'est cela ?

Un intervenant : Entre Nonancourt et Evreux, nous sommes aujourd'hui à 11 500 véhicules avec 35 % de poids lourds. Ce qui représente environ 4 000 poids lourds sur cet axe. Et on nous dit qu'en 2018, sur cet axe Nonancourt Nord (page 79), en prévision avec l'autoroute, il y aurait 13 100 véhicules, avec 2 000 véhicules de plus, mais seulement 31 % de poids lourds. On reste donc avec 4 000 poids lourds sur cet axe.

M. Olivier de SORAS : Vous posez une question précise, il faut regarder avec les chiffres donnés.

L'intervenant précédent : Sur tous les autres axes, on retrouve à peu près le captage prévu.

Au sud d'Allaines, d'après les données que vous fournissez, il y a à peu près 1 200 camions en plus, je crois, entre l'état actuel et l'état avec l'autoroute. Mais par contre, au nord de Nonancourt on ne retrouve plus...

Un intervenant : La question était de savoir si dans la synthèse, sous forme d'explication, le modèle prend bien en compte l'évolution des tarifs de péage en 2018. Et, si possible de détailler pour chaque trajet, les hypothèses de tarifs qui ont été prises pour chacune de ces simulations. Par exemple, pour le prix du pétrole on a compté 65 \$ mais parce que c'est une instruction 2007. Mais c'est un tarif fixe. Est-ce que vous voulez dire que pour les péages c'est la même chose ? On prend une année zéro et on les applique.

M. Olivier de SORAS : Il me semble que M. PAVAUX a répondu tout à l'heure. C'est-à-dire que tant qu'on est sur les éléments de constat, on est sur un intervalle de fiabilité et de confiance qui est relativement connu puisqu'on est dans le constat. Dès qu'on rentre dans l'aspect projection, on a un effet « trompette ». C'est-à-dire que plus vous voulez aller loin et plus vous poussez vos extrapolations sur la projection, plus votre intervalle de confiance est réduit. Cela rejoint ce que Mme FRAUDIN appelait l'incertitude. Toute projection, toute prospective, par construction même, est empreinte d'une limite en termes d'intervalle de confiance et donc d'incertitude.

L'intervenant précédent : Pour un nouvel ouvrage, une nouvelle autoroute, on observe des tarifs au kilomètre un peu plus élevés que la moyenne. C'est le cas par exemple de l'A19, parce qu'il y a une montée en charge d'infrastructure. Je parle du point de vue du plan de financement à long terme. Par contre, si l'on parle de l'A6 et

de l'A13, on parle d'infrastructures qui sont largement amorties, et à ce moment-là, il y a des évolutions de tarifs qui sont différentes. Il faut donc savoir si cette question économique a été prise en compte sur la question d'attractivité des axes.

M. Olivier de SORAS : Il y a sur ce point une différence fondamentale. L'A19 est une création. Certes, pour une partie, elle peut se substituer à la RN60 et la RD960, enfin l'ancienne RN60. Dans la question que l'on se pose sur la RN154, on a déjà l'infrastructure qui existe aujourd'hui. C'est donc son devenir, selon le délai que l'on se donne pour son aménagement et les modalités de cet aménagement qui sont posés en question. Mais le trafic de départ est connu. Après, le modèle prend en compte aussi un taux de personnes ou de choix modaux, en fonction du péage ou non. Cela fait partie aussi des éléments de discussion. Mais nous ne sommes pas sur le comparatif des éléments que vous avez sur l'A19, parce que l'A19 est une création.

M. Jacques PAVAUX : La question qui est derrière tout cela est, je crois, en particulier la répartition des trafics, notamment en fonction des taux de péage. La répartition se fait à l'instant T, c'est-à-dire aujourd'hui sur les données observées. Ils ont pris 0,08 € par kilomètre et l'ont maintenu constante sans tenir compte de l'inflation. Vous pourriez leur demander de faire un test de sensibilité pour voir quelle serait leur prévision à 12 centimes au lieu de 8.

M. Olivier de SORAS : Monsieur PAVAUX, quel est l'intérêt d'avoir le test de sensibilité aujourd'hui ? Ces questions de tests de sensibilité seront forcément prévues dans la suite. Le test de sensibilité ne sera pas sorti avant la fin du mois. A mon avis, ce serait un peu court parce que les modèles trafics sont surchargés au moins jusqu'à mars, avril, même 2011. Enfin, il va falloir quand même qu'on en discute, parce qu'on voudrait faire avancer le dossier.

M. Serge GAILLARD : Je ne sens pas trop l'intérêt. Dans tous les cas on parle de la même infrastructure 2 x 2 voies ou autoroute concédée. Mais on parle de la même infrastructure avec le même tracé.

Dans la salle : Ah ! Non !

M. Serge GAILLARD : Après je vous laisse parler parce que je ne suis pas sûr qu'on d'accord là-dessus. Je redis, on est sur la même infrastructure avec les mêmes largeurs, les mêmes fonctionnalités à quelque chose près, et sur le même tracé. En réutilisant ce qui a déjà été réalisé. S'il n'y a pas de péage, on va capter du trafic supérieur à ce qui peut être fait. Mais le fait de savoir si l'on aura plus de trafic ou moins de trafic avec une politique tarifaire à 8 ou à 10 ou à 15, ce n'est pas notre problème, mais celui du concessionnaire.

Mme Germaine FRAUDIN : Ce sera le problème du citoyen, quand même !

M. Jacques PAVAUX : Notre problème n'est pas de savoir combien cela va faire, mais c'est de savoir si cela va être très sensible au niveau du péage. Si la sensibilité est très forte, le choix à faire va être influencé par cette sensibilité.

M. Olivier de SORAS : Marc PAPINUTTI l'a dit très clairement. A un moment donné, vous avez une première modélisation. On part sur l'aspect concession puisque l'on se pose la question du péage. Ces premières modélisations ont été faites en rentrant dans les données de base, le coût de l'aménagement, son délai, un certain

nombre de choses, etc. et un taux kilométrique moyen de 0,08 € pour les VL, de 0,2135 € pour les PL. Résultat du modèle : subvention d'équilibre entre 50 et 100 millions d'euros. C'est ce que l'on vous a présenté depuis le début du débat. Ce sont les éléments d'entrées. Lorsqu'il y aura discussion, s'il doit y avoir discussion, si des suites sont données au dossier et que l'on va vers une mise en concession, il y aura, à un moment donné, un appel d'offres. Cet appel d'offres se fera en fonction d'un certain nombre de critères. Si on dit que l'on veut aller plus loin, sur le niveau tarifaire d'un péage, passer la subvention d'équilibre qui sera le périmètre financier de l'opération elle-même, donc c'est la subvention d'équilibre que vous baissez, si vous voulez des « trucs » en plus, c'est la subvention d'équilibre qui va la prendre.

M. Jacques PAVAUX : Il ne faut pas faire de chantage, Monsieur de SORAS. Les acteurs qui sont là se posent des questions. Ils se disent : « on nous propose un péage à 8 centimes. On regarde à côté c'est 12, 13, 14 ou 15 centimes ». Il est donc légitime de répondre à leurs questions et d'indiquer quel serait le trafic si l'on mettait un péage à 12 centimes. Mais si vous ne voulez pas le faire, vous ne le faites pas.

Mme Germaine FRAUDIN : C'est un peu gênant. Surtout que c'est un dossier qui a été fait en 2006. Il a été aménagé. Il n'empêche que le prix à ce moment-là et le prix que l'on peut espérer maintenant va changer.

Mme Claude BREVAN : Je ferais remarquer que ce n'est pas tout à fait pareil. On va clore sur cette question. Mais on ne peut pas répondre que c'est la même chose de concéder une autoroute à n'importe quel tarif ou une 2 x 2 voies. Parce qu'il est bien évident que les citoyens, représentés ici, pour partie, par les associations, peuvent ne pas du tout avoir la même attitude vis-à-vis du projet selon qu'ils ont réellement accès à cette nouvelle infrastructure parce qu'elle est à des tarifs acceptables ou qu'ils aient le sentiment qu'elle est essentiellement faite pour des gens qui ne vont passer à travers. C'est tout à fait clair.

Un intervenant : Nous sommes d'accord.

Mme Claude BREVAN : Sinon ils en subissent tous les inconvénients sans en avoir les avantages. Donc, je ne crois pas qu'on puisse dire que ce soit neutre. Ce que demande Jacques PAVAUX est tout à fait pertinent, de voir peut-être « à la louche », quelle est la sensibilité et si effectivement, à 0,12 € le kilomètre, c'est totalement dissuasif pour les Euréliens d'emprunter cette infrastructure.

M. Olivier de SORAS : De façon concrète, les modèles trafics sont des modèles assez compliqués à monter. Aujourd'hui, le plan de charge fait que, vous le disiez à l'instant, il n'y a pas d'entrées possibles sur dominances. Nous serons sur un délai long pour faire un test de sensibilité. De toute façon ce test de sensibilité, si on continue les études dans les décisions qui devront être prises après le débat public, sera évidemment fait et versé au dossier. Je comprends la demande, je la juge tout à fait légitime. Simplement, je ne suis pas capable dans un délai d'un mois de vous faire un test de sensibilité sur un modèle de trafic. Peut-être que les techniciens autour de la table peuvent apporter leur contribution.

Un intervenant : Nous aimerions bien, dans la synthèse, parmi tous les critères, savoir lequel a été le plus sensible pour les prévisions du trafic.

M. Olivier de SORAS : Je ne peux pas le faire dans un délai d'un mois.

L'intervenant précédent : Le classer qualitativement, pas quantitativement. Juste un classement de sensibilité par ordre décroissant.

M. Olivier de SORAS : Il conviendra que nous regardions cela de façon détaillée et que nous puissions l'exposer. Mais pas dans le délai.

Mme Claude BREVAN : Est-ce que dans le dossier préalable à l'enquête publique, si cette opération était poursuivie, il y aurait des hypothèses détaillées suivant la tarification du péage ?

M. Olivier de SORAS : Compte tenu de l'échange que nous avons aujourd'hui, il faut que l'on note, si l'on continuait sur ce dossier pour aller vers une enquête publique, qu'il faudrait que les tests de sensibilités soient explicites dans le dossier d'enquête. Je pense que l'on peut le retenir ainsi.

Mme Germaine FRAUDIN : J'ai une question pour Monsieur GAILLARD. On est bien d'accord, c'est sur le même tracé ? Je ne comprends pas. Parce que pour nous il n'y aurait pas de contournement de Dreux, alors cela ne serait pas le même tracé.

M. Serge GAILLARD : Quand vous dites qu'il n'y aura pas de contournement de Dreux, vous dites, on passera par l'Est. Il est vrai qu'il est difficile pour nous de faire une concession en passant par l'Est, mais il sera toujours temps d'en discuter. Peu importe. Soit nous prenons l'option Est, soit nous prenons l'option ouest, mais dans tous les cas il n'y aura pas et l'option Est et l'option ouest.

Mme Claude BREVAN : Peut-on passer au deuxième point ?

Un intervenant : On parle toujours de la subvention d'équilibre de 200 millions d'euros. C'est le chiffre qui a été avancé. Il y a toujours des imprévus dans la construction de routes. Comment cela va-t-il se passer pour le concessionnaire qui aura 200 millions de plus ? Va-t-il les demander à l'Etat ou va-t-il les ajouter ? Si le trafic n'est pas celui envisagé, pour calculer les péages, augmentera-t-il ses tarifs pour couvrir ses marges ? Comment est-ce pris en compte ?

M. Olivier de SORAS : Un contrat de concession est un contrat qui comporte un certain nombre de clauses qui doivent être respectées. Parmi ces clauses, vous avez, premièrement, le fait que le concessionnaire s'engage sur un certain nombre de points à partir des études qu'il peut faire, qui peuvent varier un tout petit peu sur l'analyse des trafics. Il s'engage en disant qu'il part sur telle base et compte tenu des prévisions de trafic qu'il a, de la politique tarifaire qu'il met en place, etc. il est équilibré ou il n'est pas équilibré.

Vous êtes architecte, vous avez connaissance de ces prérogatives liées à la sphère publique et à la contractualisation, on ne peut pas conclure un marché qui soit déséquilibré. Donc il doit être équilibré au départ. Il y a un certain nombre de clauses d'exécution de ce marché. Si cela coûte plus cher au concessionnaire, il a signé un contrat et il doit remplir ses obligations. C'est de la gestion contractuelle classique.

Il existe depuis quelques années, et c'est le cas de l'A19 d'ailleurs, une autre clause qui est ajoutée, qui augmente un peu la part de risque mais qui me semble importante, qui s'appelle « clause de retour sur bonne fortune ». C'est-à-dire, qu'à l'inverse, si le trafic constaté réel est supérieur aux prévisions, à ce moment-là, la subvention d'équilibre pourrait être réduite.

BILAN CARBONE

Mme Claude BREVAN : On passe au deuxième sujet. Je pensais que c'étaient les associations qui allaient présenter les études de méthodologie sur les évaluations et le bilan carbone. Vous préférez que ce soit le CETE qui commence ?

Un intervenant : Il est nécessaire que ce soit le CETE.

Mme Claude BREVAN : Cette question a été abondamment posée.

Un intervenant CETE : On pourra s'appuyer sur mon collègue qui pourra nous apporter des éléments techniques. Il y avait deux composantes à l'intervention sur les gaz à effet de serre et sur le bilan carbone, à savoir l'impact de la RN154 en termes de projets sur l'émission des gaz à effet de serre. Je peux vous apporter des éléments généraux et nous verrons si nous avons besoin de rentrer dans la question des modèles. Et vous nous aviez sollicités également pour que l'on fasse appel à nos collègues de CETE d'Aix qui ont fait une expérience, car des bilans carbone complets sur systèmes autoroutiers, il y en a très peu. Donc le SETRA (Service d'Etude des Routes et de leurs Aménagements), a travaillé avec nos collègues d'Aix pour faire un bilan carbone de l'autoroute A54, c'est-à-dire le contournement d'Arles.

M. Serge GAILLARD : C'est un bilan ou une évaluation ?

L'intervenant CETE : C'est un bilan carbone.

M. Serge GAILLARD : Après réalisation ?

L'intervenant CETE : Après réalisation, ce qui équivaut à une approche méthodologique générale qui pourra être utilisée pour la suite dans les bilans carbone autoroutiers, voire routiers. Si nous avons le temps, je pourrais vous détailler les éléments qui en ressortent.

Ils mettent aussi en évidence, avant de rentrer dans les généralités, que pour faire un bilan carbone d'une infrastructure il n'y a pas que la prise en compte de l'usage de l'infrastructure mais également sa construction, son entretien. Nous sommes aujourd'hui dans une nouvelle phase par rapport aux gaz à effet de serre, alors il est vrai que l'on a un certain nombre d'outils méthodologiques et de modèles, mais tout cela reste encore perfectible. C'est plutôt la pratique de ces bilans carbone et la mise en service d'infrastructures, compte tenu d'une prise en compte de l'impact carbone, qui vont nous amener à progresser.

En fait, les techniques d'entretien, les techniques de réhabilitation, à quelque distance dans le temps, pourront avoir aussi une influence positive sur les bilans carbone des nouvelles infrastructures ou des infrastructures existantes étant entendu qu'aujourd'hui nous n'avons pas une visibilité complètement claire sur les nouvelles technologies et les nouvelles pratiques sur ce sujet. Cela commence à se mettre en place. Des groupes de travail commencent à définir comment on pourrait aborder les choses.

Nous avons quand même des éléments que nous allons aborder. Je voudrais resituer le débat du bilan carbone de la RN154, sur l'approche générale des gaz à effet de serre et les engagements de la France. Il y a un engagement de l'Etat français d'une diminution par quatre des gaz à effet de serre d'ici 2050, avec un maintien au niveau de 1990 en 2020. Pourquoi ce maintien ? Parce qu'après 1990, il y a eu une augmentation, puisque l'on ne s'intéressait pas à ces sujets, et l'idée est que l'on revienne en 2020 au niveau de 1990. Ce qui veut dire aussi que le partage par quatre, en fait, nous attend de 2020 à 2050, c'est-à-dire dans les trente ans qui suivent.

Comment, en termes d'engagement, est structurée cette évolution ? Cela aura des incidences sur l'approche du bilan carbone routier. Une baisse est prévue, qui commence à se constater très légèrement, en termes d'agriculture, d'industries et d'industries énergétiques. C'est-à-dire que l'on considère que ces secteurs-là, y compris la récupération des déchets, très consommatrice, vont avec l'évolution des techniques diminuer relativement fortement d'ici 2020, tout au moins.

On extrapole des augmentations, qui ne sont pas chiffrées mais qui globalement amènent à l'équilibre, une forte diminution d'un côté, une augmentation, sur les aspects résidentiels et tertiaires, tout ce qui est commerce, activité, etc. et également sur les transports. Les engagements se font sur un équilibre avec des déplacements à l'intérieur de cet équilibre existant, de manière à maintenir une situation en 2020. Néanmoins, par rapport à l'augmentation des transports, je ne reviens pas sur les chiffres d'évolution que l'on a vu tout à l'heure, on considère que l'on pourra avoir une augmentation relativement acceptable et donc intégrable dans cet objectif 2020, en travaillant sur l'augmentation du fret non routier, avec un objectif d'augmentation de 25 % par rapport au début des années 2000, qui était prévu en 2012.

Là, nous pouvons penser que le délai 2012 sera peut-être dépassé, mais c'est un objectif du délai 2020. Et également, un travail sur les émissions des parcs autos par véhicule, de l'ordre de 25 %. Pourquoi je parle de parcs véhicules, parce qu'on pourrait imaginer, mais nous ne pouvons pas le faire avant 2020, qu'on ait une substitution en parcs autos en termes de mode de propulsion ou d'énergie de propulsion. Les données que l'on a et les modèles que l'on utilise intègrent une évolution technologique des véhicules compte tenu d'un mode de propulsion essence et diesel, et compte tenu de ce qui est visible. Parce qu'à 10 ans, on a une visibilité des process industriels et des normes, quelles soient européennes via les retombées françaises, sur l'évolution du parc des véhicules.

Un bilan carbone au niveau de l'infrastructure, d'une manière générique avant de détailler s'il le faut pour la RN154, une chose importante : cela se fait sur 30 ans. C'est-à-dire qu'on va prendre l'infrastructure et on va examiner son fonctionnement sur trente années. Je le dis parce que j'ai vu des chiffres qui portaient sur des comparaisons annuelles ou sur des productions annuelles. De toute façon, ces trente années peuvent nous ramener sur une production annuelle. Il est vrai que, du coup, la construction par rapport à une construction annuelle est complètement relativisée. Cela dépend si l'on prend sur trente ans ou sur une production annuelle de carbone.

Le bilan carbone consiste à faire une prise de connaissance des effets directs et indirects. Il y a donc toute une démarche analytique sur laquelle on pourra revenir. Il a aussi pour objet, au-delà de la propre connaissance des résultats obtenus, de nous amener à analyser la composante carbone de la production d'une infrastructure. Nous avons aujourd'hui un certain nombre de repères, mais nous ne sommes pas

forcément sûrs d'avoir tout identifié, tout compris, tout maîtrisé, et donc ce travail de bilan carbone est autant un travail de prise de connaissance à la fois collectif et technique et également la production, compte tenu de l'état de nos connaissances, d'un certain nombre de données qui ont leurs limites mais qui ont un intérêt dans la mesure où, si on l'applique sur différentes infrastructures, si on l'applique sur différents projets, on va pouvoir comparer. On sait très bien que, même avec des éléments et des modèles faux, si on compare deux choses différentes avec les mêmes modèles, on va trouver des écarts. Je dirais qu'aujourd'hui on est un peu dans cette démarche-là. C'est-à-dire qu'on est en mesure de voir des écarts, des apports, etc. et que d'une certaine manière, les chiffres, qui de toute façon se calculent par rapport à des modèles ou à des équations, ont, en tant que tels, peu d'importance jusque-là, étant donné que l'important est de gagner en gain carbone à terme. Et nous savons que nous avons des choses sur lesquelles nous devons progresser. Cette progression dans la connaissance des effets nous permet également d'avoir, dans le développement des travaux que l'on aura à faire, une capacité de hiérarchisation des problèmes : qu'est-ce qui est le plus important ? La création de l'infrastructure, son usage, l'utilisation des combustibles, la génération de trafic induit ou pas ?

Pour l'instant, sur ces éléments, en termes de bilan carbone, nous n'avons pas vraiment les idées complètement claires mais nous sommes capables de les aligner. On devrait être à même de les hiérarchiser, c'est-à-dire à mieux cerner les différents enjeux liés à un bilan carbone global qui se composera d'un certain nombre d'éléments analytiques et de savoir quelles sont les stratégies globales que l'on pourra prendre et sur quels points on pourra gagner un certain nombre de choses compte tenu qu'il reste une incertitude, là aussi, qui est l'évolution des technologies, de notre mode de consommation d'énergie ou des types d'énergies que l'on va consommer. Ils ne sont pas liés qu'à des problèmes d'infrastructures, de coût ou autres. Ils sont aussi liés à des problèmes politiques ou à un contexte économique donné.

De manière générique, dans le bilan carbone d'une infrastructure, chose que l'on n'a pas faite sur la RN154, mais on a des éléments sur les gaz à effet de serre, je vous rassure, on distingue trois composantes, issues des travaux de mon collègue : la construction, l'entretien à la réhabilitation et la déconstruction, l'utilisation et le trafic pour tout ce qui est consommation.

Au niveau de la construction, si on prend 100 % de production de gaz, 3 à 5 % sont liés à la construction même. On entend par construction les matériaux, l'utilisation des engins, le déplacement des matériaux pour fabriquer la voie, etc. Ce sont tous ces éléments. Les composants des ouvrages d'art, y compris dans leur composante acier, béton et autres.

L'entretien – réhabilitation, déconstruction, comprend 5 à 7 %. Le chiffre est plus incertain puisque les modes d'entretien ne sont pas tout à fait les mêmes sur toutes les autoroutes. Ils peuvent être plus ou moins environnementaux, ce qui peut entraîner des incidences. La déconstruction est une opération qui pour l'instant est de la réhabilitation. On sait comment on peut réhabiliter une route. La déconstruction qui est posée en tant que question peut aussi très bien s'appliquer à un bâtiment, que l'on déconstruit, que l'on est capable de répartir de manière analytique. Aujourd'hui, la déconstruction des voies n'est pas à l'ordre du jour, par contre leur réhabilitation, leur remise à niveau. Du coup c'est une fluctuation sur les chiffres de la déconstruction.

Egalement l'utilisation que l'on estime de manière générale à 90 %, mais qui sur le cas précis du seul bilan carbone global qui a été fait sur la 154, a été évalué, lui, à 93 %.

M. Alain OHREL : Utilisation = trafic ?

L'intervenant CETE : Oui. Ce sont les véhicules qui roulent dessus. Sachant que le bilan carbone de construction des véhicules n'a pas été pris en compte, mais il peut l'être.

Mme Germaine FRAUDIN : Il est pris en compte ailleurs. Par contre, la fabrication du ciment et du bitume a été prise en compte ?

L'intervenant CETE : C'est pris en compte sur la phase chantier. Y compris les engins, la consommation des engins, voire même les bilans du personnel au sens de l'emploi local ou l'emploi distant, etc. C'est pris en compte. Mais il y a encore des choses qu'ils n'ont pas prises en compte. Néanmoins, sur les 90 %, même si l'on a 10 % d'erreurs, parce qu'effectivement, il y a une marge relativement importante, il y a encore 82 % de gaz produit par l'usage de la voie. Et si l'on y rajoute l'entretien, on est autour de 90 % de toute façon, même avec une marge d'erreur. Ce qui veut dire que l'usage et son entretien représentent la majeure partie de la production des gaz à effet de serre.

Un intervenant : La construction à 3 %, c'est bien chaque année ?

L'intervenant CETE : Non. C'est 3 % qui peuvent se répartir, si l'on veut comparer à une production annuelle, sur les trente ans. Le calcul se fait sur trente ans.

Mme Claude BREVAN : C'est amorti sur trente ans.

L'intervenant CETE : C'est amorti, sachant qu'au bout de trente ans, on voit bien qu'il faut refaire un certain nombre d'ouvrages, de renouvellements, il faut peut-être faire plus qu'une couche de roulement, retravailler la chaussée... Je ne parlerai pas des élargissements à quatre voies, ni de ceux à trois voies. Ceux à deux voies, pourquoi pas. Je parle uniquement d'un mode de faire. C'est la remise à neuf, étant entendu qu'il y a un certain nombre de choses qui restent acquises, surtout sur une infrastructure de type autoroutière.

Sur un projet routier et la production de gaz à effet de serre.

Parmi les différents gaz à effet de serre, il faut retenir que les véhicules routiers produisent essentiellement, à 98 %, du CO₂. Le CO₂ n'est pas toxique à partir du moment où il est lâché à l'air libre et qu'il y a évacuation. De fait, il n'est pas toxique mais il contribue à l'effet de serre. Ce n'est pas le gaz qui a le plus de pouvoir contributif à l'effet de réchauffement, mais comme il y en a de grandes quantités, c'est le seul que l'on trouve en grande quantité dans les gaz émis, il a bien sûr une très forte importance. Le fait de travailler sur sa diminution va nous donner des gains, par rapport à la baisse globale, relativement importants. On a par exemple les hexafluorures, les CFC ou substitutions, c'est 1%. Ce n'est pas pour cela qu'il ne faut pas faire d'effort sur les CFC, mais la productivité de l'effort sur les CFC est moins performante qu'un travail sur le CO₂. Les transports produisent 1/4 du CO₂ en France.

Mme Germaine FRAUDIN : Une fois la route finie, c'est cela ?

L'intervenant CETE : Tout à fait. Tous transports confondus. Mode à propulsion production de CO₂. Je ne pense pas que soit dedans la production des régies électriques. On en a assez peu, mais on en a quand même du CO₂ électrique.

On utilise un modèle qui s'appelle COP CETE. C'est le clone d'un modèle qui a été mis en place au niveau européen et qui sert de manière générique à l'ensemble des techniciens en Europe avec des adaptations, comme a été fait COP CETE. Cet outil, contrairement à un certain nombre d'outils qui sont très spécifiques à notre réseau technique ou à notre Ministère, est un outil général qui nous permet d'avoir des comparaisons, avec les limites des modifications, des adaptations des uns et des autres, d'avoir des comparaisons entre différents pays. Nous n'en sommes pas encore là, mais nous pourrons le faire. Cela peut faire partie du développement de nos travaux. Et, comme nous visons à être la nation la plus efficiente d'un point de vue éco-diffusion pour 2020, c'est l'affichage politique, de savoir si nous sommes plus éco efficaces que les autres lorsqu'on construit une route, par exemple.

L'aspect influence du projet de la RN154 sur les émissions polluantes.

Une première approche est de regarder cela hors CO₂, c'est-à-dire s'intéresser aux autres gaz, aux autres émissions. Pourquoi ? Parce que les normes des véhicules jouent beaucoup sur les autres gaz. Le CO₂ n'est pas vraiment au centre de l'ensemble des dispositifs techniques aujourd'hui par rapport à ce qui est imposé aux constructeurs automobiles.

Sur ces autres gaz, compte tenu du fait qu'il y a une normalisation, des démarches qualité, un suivi, que ceci passe par les mines, etc. il y a une baisse prévisible de ce type de polluants. Compte tenu des normes qui évoluent et qui modifient le trafic, on peut dire, en part relative, que le CO₂ restera plus important, sachant que sa part absolue est déjà importante (98 %).

Il faut intégrer également une évolution prévisible des énergies de propulsion. Mais c'est après 2020 ou 2025. Par rapport à la durée de vie du projet, tel qu'on le pose, on peut estimer, à croiser avec l'évolution du trafic, mais à trafic constant avec une évolution du parc, on aura inmanquablement une baisse des effets de production de CO₂.

Aujourd'hui, nos modèles ne sont pas magiques, vous avez vu les incertitudes que nous évoquons tout à l'heure, ces modèles n'intègrent que ce qui est prévisible dans l'évolution des techniques. Notre visibilité est à dix ans, et nous travaillons sur le parc de l'évolution des véhicules et de la production des gaz à effet de serre. On a été capable d'étalonner un parc, en termes de réseau technique, à 2018. On a un parc moyen à évolution technologique en 2018 qui est identifié compte tenu des travaux de l'INRETS (Institut National de la Recherche sur les Transports et leur Sécurité). On a des modèles qui, lorsque l'on fait des prévisions de productions de gaz à effet de serre dans le temps, intègrent cette évolution jusqu'en 2018. On le continue jusqu'en 2020, on peut le continuer jusqu'en 2025, mais ce sont les nouvelles connaissances des nouvelles normes techniques, voire des nouveaux modes énergétiques, qui vont nous amener à faire évoluer ces choses-là. Nous sommes aujourd'hui dans cet état de connaissances.

L'influence du projet RN154 sur les émissions de CO2.

A supposer que l'on fasse une autoroute, ou même sur la voie existante si le trafic doublait, c'est incontestable, il y aura plus de CO2. Mais il y a une approche à faire sur le réseau. Effectivement, les gens qui vont être sur la RN154, et l'on a vu avec la question des reports, sont des gens qui existent sur d'autres voies et qui viennent sur la 154, donc ici, ce n'est qu'un déplacement de CO2. Il y a actuellement des gens qui circulent et qui circuleront encore, en termes de population. Même si les gens sont à la retraite, ils seront renouvelés par d'autres qui iront travailler à Chartres ou à Dreux, etc. Il y a une base constante de véhicules. Le trafic induit, je ne parle pas de report, on génère du trafic induit par l'existence de l'autoroute, sinon ces trafics n'auraient pas existé. Ce n'est pas forcément un report de déplacement de quelqu'un qui prend son itinéraire le matin pour aller autrement à son travail, c'est quelqu'un qui va aller à Orléans et va entretenir une ligne commerciale Rouen - Orléans parce que maintenant il y a la RN154. Cela est du trafic induit. C'est une génération nouvelle alors qu'il n'y avait avant aucune raison de le faire.

Cette émission de CO2, si on la mesure ponctuellement sur l'autoroute, elle va être supérieure. Ce qu'il faut voir, c'est qu'il y a ces reports, il y a une approche globale à faire en termes de réseaux. Je ne relancerai pas le sujet du trafic, je pense que vous avez compris que tous nos calculs en termes de productions de gaz à effet de serre sont des calculs qui se basent sur le calcul des trafics. Il faut connaître les véhicules, les reports, le réseau utile, le réseau pertinent, celui qui sera éventuellement dévalorisé. Avec les chiffres qu'on a entendus depuis tout à l'heure, on n'a pas non plus, massivement, une augmentation du nombre de véhicules. Avec un aspect dégressif des technologies. Après c'est à vous de tirer les conclusions.

Mme Germaine FRAUDIN : Mais vous pourriez quand même donner une évaluation sur la construction. Un kilomètre ou dix kilomètres de contournement, c'est quand même différent. Qu'est-ce que ça va être, ça ? Moi, profane, je me dis, mais comment se fait-il qu'on peut évaluer un bilan carbone d'un bâtiment et on ne peut pas, au niveau de la construction, évaluer un kilomètre de route. Cela me paraît quand même énorme.

L'intervenant CETE : Si, nous le pouvons.

Mme Germaine FRAUDIN : Donnez-nous des chiffres.

L'intervenant CETE : Une expérience a été menée à Arles, et je peux vous en donner. On n'a pas les chiffres de la construction pour la bonne et simple raison, aussi, c'est que l'on peut évaluer un bilan carbone d'un bâtiment que l'on connaît, avec des composantes, des modes de construction, l'ensemble des éléments.

Mme Germaine FRAUDIN : Vous savez avec quoi la purée de pomme de terre est faite !

L'intervenant CETE : Là, il faudrait le tracé des ouvrages précisément, leurs caractéristiques, si ce sont des ouvrages particulièrement remarquables ou si ce sont de simples passages usés ou des choses comme cela.

M. Alain OHREL : Oui, si c'est du béton ou du bitume, ce n'est pas pareil.

L'intervenant CETE : Ce n'est pas du tout la même chose. Il y a une très, très forte

influence de la connaissance...

Mme Claude BREVAN : Vous avez la connaissance pour des ouvrages tels un pont par exemple ou un viaduc ?

M. Olivier de SORAS : Je vous propose de le voir sous un autre sens. On était parti du principe qu'il y avait une présentation sur, effectivement, comment on faisait. Vous nous présentiez votre façon de faire et...

Mme Germaine FRAUDIN : On ne comprend pas bien tout cela...

M. Olivier de SORAS : ... et sachant que j'apporte une précision : vous avez dans un cahier d'acteur produit un certain nombre d'éléments, que nous avons demandé à Monsieur SAINGENEST de regarder. Il nous avait passé une petite note nous disant, en gros, qu'on était dans les mêmes échelles. C'est important de le dire. Et sachant, j'insiste, qu'on peut aujourd'hui être sur des éléments d'appréciation évaluatifs, on ne peut pas être dans la logique du bilan qui lui, est bien normé et nécessite d'avoir une connaissance de données que l'on n'a pas aujourd'hui.

Un intervenant : On tombe sur les mêmes chiffres que vous, mais je dirais, un peu dans l'absolu, il y a une production de carbone et on commence à s'intéresser à son calcul. Ce qui va être important c'est de voir comment on peut le réduire, sur quels postes, sur quels enjeux, etc. Ce qui ne retire rien à la nature du débat. Mais en tant que tel, qu'il y ait 1 million de tonnes, 10 millions de tonnes, 50 millions de tonnes, etc. qui sont de toute façon epsilon au regard de notre production nationale en termes de transport, on a regardé ces éléments-là. Après, que l'on retombe sur les mêmes chiffres que vous compte tenu d'un mode de calcul relativement similaire et de la référence au modèle ADEME, oui, effectivement, on a les mêmes chiffres, comparables.

Un intervenant : Juste pour faire un peu plus interactif, parce qu'on n'a pas beaucoup de temps.

Mme Claude BREVAN : C'est vous qui avez voulu qu'il parle en premier.

L'intervenant précédent : D'accord, mais je ne m'attendais pas à l'exposition de tout l'enjeu... C'est important, mais juste pour revenir...

M. Alain OHREL : Si vous le permettez, eu égard à l'intérêt de tout ce qui est échangé ici, je voulais vous dire que le verbatim figurera sur le site internet. De même que, si vous le voulez bien, telles ou telles des interventions pourront figurer en forme de contribution.

L'intervenant CETE : Un aspect me paraît important pour savoir ce que l'on émet. En 2018, l'idée est d'avoir fait un certain nombre d'aménagements : des travaux que vous avez évoqués, le revêtement des chaussées, des constructions. Et vous dites que c'est une part assez bénigne parce que finalement on l'amortit sur trente ans. Ce faisant, vous faites une hypothèse, et c'est important de la souligner, c'est qu'on part d'une estimation de trafic maintenu, mais on parle de l'horizon 2048. On vient d'avoir des difficultés sur les prévisions de trafic jusqu'en 2018, qui engagent un certain nombre d'hypothèses.

Distinguons bien la construction qui est un fait. Si l'on engage un projet de ce type, il

y aura réellement des émissions qui seront comptabilisées dans l'atmosphère à partir des travaux. Et ensuite, la question de l'amortissement, engage une nouvelle prévision de trafic. C'est pour cela qu'on a voulu distinguer la construction et l'amortissement, et que l'on a constaté que les constructions seules étaient supérieures à l'ensemble du trafic annuel sur l'infrastructure. C'était une donnée importante.

Un intervenant : 140 %. 1,4 fois le trafic annuel, mais c'est une fois la construction, Il s'agit de 30 tranches de trafic annuel.

L'intervenant CETE : On revient à l'enjeu de l'opportunité du projet et des prévisions du trafic à long terme. Parce que là, on a une infrastructure portée sur le long terme. Si on fait un bilan carbone en se disant qu'il s'agit de faire un certain nombre d'aménagements, mais sans être sûr d'avoir le trafic attendu à la fin, la conception du bilan est différente, je pense. Il y a une addition qui n'est pas rapportée à sa durée. C'est le premier élément qui me paraît important.

Et ensuite, on cherchera des éléments de comparaison. Votre modèle est différent de celui de l'ADEME, est-ce que vous prenez en compte les écarts d'émissions selon les vitesses utilisées ? Si l'on se place, par exemple, à la vitesse maximum de 130 km/heure ou 110 km/heure. D'après les travaux que l'on a, cela a un impact majeur sur l'ensemble des émissions polluantes. Cela peut-être un élément important dans le bilan.

Un intervenant : Vous ne posez pas ici une question de construction ou d'utilisation de l'ouvrage. Les modes d'exploitation ou les futurs modes de propulsion vont avoir une incidence, que nous ne connaissons pas aujourd'hui, sur le bilan carbone. On peut établir une conjoncture jusqu'en 2018, par rapport aux éléments que je vous ai donnés. Au-delà, on suppose qu'il y aura toujours un trafic, que les gens se déplaceront toujours. Il y a aura peut-être de nouvelles énergies qui seront comptabilisées carbone ou pas selon leurs origines, à voir si c'est l'utopie ou non.

Cette question de l'asymptote des trafics évoquée tout à l'heure n'est pas encore abordée techniquement dans notre réseau, mais c'est à coup sûr une question qui va se poser, si l'on constate que les tendances continuent. Parce que le plafonnement d'aujourd'hui n'est pas forcément le signe d'une baisse. De plus, il faudrait faire des moyennes mobiles qui permettraient d'avoir des idées de tendances. Nous travaillons sur imaginer et voir les effets d'une voie obtenue. On suppose que dans trente ans, dans cinquante ans, il y aura encore des études qui vont fonctionner, quelles que soient les évolutions technologiques qui pourront surdéterminer la production de gaz à effet de serre et aussi, notre rapport aux gaz à effet de serre.

Un intervenant : Pour un trafic équivalent, entendons-nous sur la notion d'amortissement.

L'intervenant CETE : C'est vous qui parlez d'amortissement. Je dis que sur 100 % de production carbone de la vie d'une infrastructure, il y avait 3 % à 5 % qui étaient liés à la construction, de 3 à 7 % qui étaient liés à son entretien, et 90 %, voire un peu plus, qui étaient liés à son usage. Ce ne sont pas des données financières, mais des données de quantité de gaz produits.

Effectivement, les gaz produits à la construction vont aller dans la stratosphère et

produire l'effet de serre. Ils vont perdurer d'une manière, en recombinaison chimique, mais ils sont produits à ce moment-là. L'année d'après, on en reproduit une tranche, sachant que cette production de tranche au niveau des usages va représenter 90 % de la production globale de gaz à effet de serre de l'infrastructure.

Un intervenant : Nous défendons les solutions alternatives. Peut-on faire le bilan entre la construction de cinq ou six ponts et la construction de quinze kilomètres de 2 x 2 voies dans la campagne ?

Mme Germaine FRAUDIN : En allongeant bien sûr le parcours.

L'intervenant CETE : Nous avons des éléments.

Un intervenant : Il faut faire le calcul. On doit pouvoir dire un pont c'est tant, un kilomètre de route, c'est tant.

L'intervenant CETE : Je suis d'accord. Ce sont des choses que l'on peut faire. On peut regarder ce que consomme le linéaire de voie en carbone en termes de construction, et ce qu'il en est d'un ouvrage d'art et voir s'il y a des solutions alternatives pour cet ouvrage d'art.

Un intervenant : Il faudra bien arriver à un moment à dire : financièrement, une solution d'aménagement coûte tant financièrement et coûte tant en carbone.

M. Olivier de SORAS : Cela fait partie des éléments d'une présentation d'une analyse multicritères qui permet ensuite d'expliquer le choix qui est fait en faveur d'un tracé.

Un intervenant : Il faut que ce soit fait avant la fin du débat public.

Intervenant : Non.

L'intervenant CETE : Il est vrai qu'aujourd'hui se sont souvent les entreprises qui répondent à un appel d'offres conséquent qui nous demandent de faire un bilan carbone et auxquelles on va demander de définir un prix mais aussi une quantité de CO₂ pour ces travaux. La décision des collectivités ou des porteurs de projets, se fera, demain, sur un prix, mais aussi sur un coût carbone ou environnemental qui est défini.

L'intervenant CETE : Dans le cadre du débat, je pense que ce serait fait, s'il y avait une concession, on inclurait la réponse à faire sur les choix des tracés. Mais là, au stade du débat dans lequel on est, on n'utilise pas l'outil bilan carbone ou l'outil d'analyse sur les émissions de gaz à effet de serre comme outil d'aide à la décision. C'est-à-dire que l'on nous propose un certain tracé à un moment avec concession ou sans concession, avec différents tests, mais il n'y a pas eu de comparaison pour savoir s'il y a plus ou moins de CO₂ selon la solution. Une donnée supplémentaire pourrait nous aider. Nous ne sommes pas effectivement dans le qualitatif extrême, mais on peut donner un certain nombre d'hypothèses qui font du plus ou du moins pour tel ou tel choix de tracé. Parce qu'il y a eu plusieurs tracés mis au débat, en concession ou pas.

M. Olivier de SORAS : Je vais vous faire une réponse un peu plus globale. Je ne vois pas pourquoi j'irais plus dans le détail sur les aspects bilan carbone, enfin,

évaluation carbone GES, alors qu'aujourd'hui je ne suis pas capable de vous dire quelles mesures compensatoires, mesures de protection, etc. seraient prises par rapport à tel ou tel autre impact ou aspect environnemental du projet. Vous me demandez de faire un focus sur un point précis en me disant que c'est un élément de la décision. Je vous dis oui, c'est un des éléments de la décision, il faudra tous les avancer de façon homogène pour arriver à une analyse multicritères construite.

Un intervenant : Mais avant la prise de décision, il faut faire un choix et se positionner.

M. Olivier de SORAS : Sur quoi ? Dans les discussions que nous avons ici, nous n'avons pas parlé de l'eau. Vous l'avez signalé dans nos échanges à plusieurs reprises. C'est quand même un point important.

Un intervenant : Nous demandons clairement s'il est possible ou s'il est intéressant, de votre point de vue, d'avoir cette distinction ? Ne serait-ce que la vitesse pratiquée sur cet axe-là. Est-ce qu'on a un gain CO₂ ou non ? C'est quand même une question essentielle.

M. Olivier de SORAS : Mettre de 90 à 110 va augmenter les émissions, comme de passer de 110 à 130. C'est une évidence. Et cela a d'ailleurs été présenté par le premier interlocuteur que Monsieur PAVAUX a fait venir, qui était Monsieur GAUDRY. La référence aujourd'hui est faite sur les véhicules tels qu'on les connaît et il y a aussi des interrogations sur la suite. Si votre question est : d'un point de vue de l'environnement, du rejet sur les gaz à effet de serre, est-ce qu'il vaut mieux rouler à 110 qu'à 130, la réponse est : il vaut mieux rouler à 110. Si on prend le seul critère émissions des GES. C'est valable partout.

M. Jacques PAVAUX : Monsieur de SORAS sur la question : qu'en est-il du bilan carbone quand on choisit une option plutôt que l'autre ? Vous répondez que cela ne présente pas d'intérêt parce qu'il y a d'autres aspects qu'il faudrait étudier aussi. Ce n'est pas une réponse acceptable.

M. Olivier de SORAS : Vous n'êtes pas dans votre rôle, Monsieur PAVAUX quand vous dites ça. Je suis désolé. Nous sommes sur un débat public et non sur une enquête publique.

Mme Claude BREVAN : Votre réponse Monsieur de SORAS n'est pas convenable, c'est simplement ça. Vous évitez les questions qui vous sont posées, et c'est bien que vous ayez été recadré. Parce que là vous noyez le poisson.

Mme Germaine FRAUDIN : Tout à l'heure, il nous a été répondu sur les tracés que cela n'avait pas d'importance, que nous n'avions pas les mêmes visions sur les tracés. Et là, cela change. Monsieur nous a dit que s'il n'y avait pas le contournement par l'ouest de Dreux, il n'y aurait pas possibilité de concéder. Cela a été quasiment dit mot à mot.

M. Serge GAILLARD : J'ai dit que c'était compliqué de concéder...

Mme Germaine FRAUDIN : Cela aurait été compliqué. On comprend bien là, qu'il y a des options très fortes de tracés pour faire passer la volonté du maître d'ouvrage. Ce n'est pas notre logique, mais on peut admettre que d'autres acteurs aient d'autres logiques. A partir de là, dans la mesure où il y a des contraintes sur certaines options

qui sont celles du maître d'ouvrage, on peut quand même exiger qu'il y ait une évaluation carbone puisque vous avez déjà figé les choses.

M. Olivier de SORAS : Je veux quand même apporter quelque chose d'important. On part des réflexions autour d'une accélération par mise en concession routière depuis les années 2006/2007. En 1994, ce qui a été la réflexion globale, ce qu'on appelle l'avant-projet sommaire d'itinéraire, que l'on a essayé de présenter au cours de différentes réunions, l'avant-projet sommaire d'itinéraire prévoyait un aménagement à moyen terme, si l'on parle du cas de Dreux, qui était, effectivement, en s'appuyant sur les infrastructures existantes, Est et Nord, et un aménagement, partie de long terme, qui était l'idéal vers lequel on pouvait aller pour l'aménagement de la RN154 dans cette analyse initiale qui comportait un contournement sud-ouest.

Après, vous retournez la question. Effectivement, il se trouve qu'aujourd'hui, quand on réfléchit en termes d'aménagement global, accéléré, ce qui nous a conduits à examiner ce que pourrait être un aménagement sous régime concession, à regarder, un, de dire qu'on va pas faire d'aménagement à moyen terme quand on a un aménagement à long terme vers lequel on veut aller plus rapidement, et deux, quand vous nous posez la question de savoir si par l'Est cela se ferait de la même façon, de vous répondre très honnêtement, que non, effectivement, si l'on devait conserver le système à proximité très proche à Chartres, comme à Dreux, de l'agglomération, le système concessionnaire n'est pas fait pour répondre à cela. Une concession autoroutière n'est pas faite pour répondre à des problématiques de desserte de proximité d'une agglomération.

Un intervenant : J'entends ce que vous dites en termes de comparaison. Mais, encore une fois, je reviens sur les trois questions. Faut-il aménager ? On n'est pas obligé de répondre « oui ». Ce que j'ai cru comprendre, et Madame FRAUDIN l'avait expliqué notamment lors de la réunion à mi-parcours : faut-il aménager ? Oui. Faut-il accélérer ? Oui. Alors après, nous ne sommes plus sur le comment faisons-nous ? Comment fait-on pour accélérer ?

Mme Claude BREVAN : Faut-il aménager ? Oui. Mais personne n'a dit qu'il était d'accord sur les propositions d'aménagement qui avaient été faites.

L'intervenant précédent : Je ne dis pas cela, mais le comment est technique et financier.

Mme Germaine FRAUDIN : Vous partez d'un postulat que financièrement on ne peut pas. Et je voudrais comprendre ce postulat du maître d'ouvrage. Il y a de l'argent pour autres choses, pourquoi n'y aurait-il pas des aménagements progressifs qui iraient assez vite ? Le réaménagement entre Chartres et Dreux est allé vite tout du coup, sans que l'on sache pourquoi, après avoir stagné. Nous avons l'impression que c'est fait pour que ce soit « la corbeille de la mariée. » Il n'y aurait pas d'autoroute si Dreux – Chartres n'était pas fait.

L'intervenant CETE : Les gaz à effet de serre sont des polluants atmosphériques routiers et on a l'obligation de faire l'évaluation des émissions sur certains polluants routiers sur l'ensemble du réseau influencé à plus ou moins 10 % de trafic par le projet. Nous allons être obligés de le faire pour le CO₂, pour l'enquête publique.

M. Olivier de SORAS : Pour être plus précis, avant l'enquête, dans la comparaison

des différentes solutions.

L'intervenant CETE : Néanmoins, nous en sommes à un stade très en amont du projet. On voit que les émissions liées au trafic représentent 90 à 95 % du bilan global, donc, à ce stade on peut se contenter des émissions liées au trafic routier. Mais pour cela, il faut avoir les données de trafic associées et nous avons aujourd'hui uniquement des données de trafic fiables uniquement sur l'itinéraire RN154 existant et sur le projet. Pour faire des calculs d'émission de CO₂ et autres polluants routiers, il nous faut l'ensemble du réseau impacté.

Mme Germaine FRAUDIN : Autrement dit, on doit prendre une décision dans la plus grande incertitude.

L'intervenant précédent : On ne peut pas faire le bilan d'émission globale de l'impact du projet.

Mme Germaine FRAUDIN : Raison de plus pour faire deux bilans, dont l'un sur de l'aménagement progressif.

Un intervenant : Nous sommes d'accord. Le sujet n'est pas de faire une étude d'impact précise à ce stade du projet. Mais sachant les orientations qui nous sont données, il y a bien dans les choix comment le projet autoroutier, autour des aires urbaines, va contribuer à la décroissance du CO₂.

Un intervenant : Pour cela, il nous faut une étude de trafic à l'échelle plus régionale. Les données de trafic que vous avez dans le dossier de débat correspondent à une commande qui a été faite pour obtenir des chiffres sur la RN154 et non une étude de trafic qui a été faite dans l'optique d'un bilan d'émissions.

Un intervenant : Dans le contexte actuel, ne serait-il pas intéressant de faire entrer une donnée supplémentaire pour se positionner sur un choix plutôt que sur un autre. On est capable de voir quels vont être, d'un point de vue des émissions CO₂, l'attrait d'une concession autoroutière ou le motif d'une construction. Ce qui peut permettre aux élus de se positionner sur les enjeux de demain. Il peut aussi y avoir des trajets qui sont raccourcis pour certaines voitures, si l'axe est attractif. Il peut y avoir une réduction de CO₂. On ne peut pas le présager. Mais comme ce n'est pas fait, il est difficile de se positionner de ce point de vue-là.

M. Olivier de SORAS : On a eu pas mal d'échanges sur le trafic et comme l'analyse se fait sur un réseau impacté, si c'est du report, cela passe d'un réseau à l'autre. Il faut savoir après quelles sont les conditions de ce report en termes de fluidité de trafic, de vitesse de circulation, etc. On va toucher des questions qui sont très complexes. Je comprends que cette information soit nécessaire parmi les éléments de décision, mais pourquoi aller, aujourd'hui, plus loin que l'on ne peut aller objectivement, compte tenu du niveau de définition du projet, sur ce critère-là que sur les autres.

L'intervenant précédent : Dans le dossier tel qu'il est, je n'ai pas la possibilité de me positionner sur l'attrait au niveau des émissions de CO₂ de ce projet. Qualitativement, c'est possible. L'aspect vitesse est un point négatif du point de vue des émissions de CO₂ pour l'autoroute comparé à une 2 x 2 voies non concédée. Certains points peuvent être listés pour un contournement autoroutier autour d'une agglomération qui va capter plus ou moins le trafic.

M. Olivier de SORAS : On ne connaît pas la part contribution en termes d'émissions GES d'un tronçon congestionné ? Si vous des éléments, ils m'intéressent.

L'intervenant CETE : On l'a dans le bilan carbone ADEME, à zone urbaine, zone intra urbaine, heures de pointe. Une série d'analyses ont été faites et peuvent donner une première indication quantitative selon la durée du point de congestion. Surtout que les points de congestion sur le trajet ne sont pas non plus tout au fil de la journée. On est sur des moments très ciblés dans la journée pour les points de congestion.

Un intervenant : L'aspect congestion est très difficile à appréhender, parce qu'il faut des données de trafic associées et nous avons souvent en données du trafic moyen journalier.

Un intervenant : J'en reviens à ma question. A cette analyse qualitative, et pas du tout quantitative, on arrive à quelque chose d'assez précis. Nous avons des simulations à 2018, du nombre de véhicules qui sont sur place, on a des indications sur les flux, on arrive à voir quel est le flux de transit, quel est le flux local. Je pense qu'il y a quand même de la place pour une appréciation qualitative de quel peut être l'apport au niveau du CO₂. Entre les deux solutions, il peut y avoir quelque chose de minime à gagner.

Un intervenant : Quelles sont vos deux solutions ?

L'intervenant précédent : Vous avez fait deux simulations sur le trafic avec autoroute ou une construction au fil de l'eau. Certaines personnes se sont positionnées pour une mise en 2 x 2 voies non concédée.

Un intervenant : Nous sommes d'accord. Mais ensuite on est sur l'échelle temps, c'est-à-dire que concession, on est sur une période courte, aménagement progressif on est sur une période longue.

L'intervenant : Je pense que sur un tel projet, on peut regarder le bilan carbone sans parler de la partie financière, et cela fera un élément d'aide à la décision en plus.

M. Olivier de SORAS : Sauf que votre échelle de temps est importante. J'ai entendu dire qu'il y avait un rapport de 1 à 400 entre une section en circulation fluide et une section en congestion. Ce qui me paraît énorme en termes d'émissions. Un véhicule arrêté émet infiniment plus qu'un véhicule qui roule.

Simplement, si l'on est sur une échelle de temps qui n'est pas la même, si vous êtes sur un horizon qui est 2040, 2050, 2060, 2070, pendant tout ce temps-là, la situation est celle d'aujourd'hui. Est-ce qu'elle produit plus ou moins de gaz à effet de serre qu'une circulation fluide ? Je n'ai pas les éléments. Je retombe sur cette problématique de congestion.

Je pense, qu'en termes de cumul sur le temps d'aménagement, il est plus intéressant d'avoir de la circulation fluide, qui s'exécute dans des conditions normales de sécurité, dont bénéficiera le territoire sur d'autres volets que sur l'aménagement, même s'il y a du développement économique, c'est même plutôt créateur d'émissions de gaz à effet de serre que réducteur. Nous avons eu une intervention en fin de réunion environnement, où la conclusion était pratiquement de dire qu'il ne faut plus émettre de gaz à effet de serre. C'est plus compliqué que cela. Ce qui est difficile, c'est d'intégrer le facteur temps. Quelle est la situation de référence en émissions de GES

de la RN154 aujourd'hui ? Je ne sais pas le faire.

M. Alain OHREL : Je voudrais, avant de nous séparer, rappeler une règle essentielle. Le débat public est fait pour éclairer la décision du maître d'ouvrage. Les éléments qui surgissent au gré du débat sont tous à prendre en compte par le maître d'ouvrage avant qu'il ne prenne sa décision. En l'occurrence, et au gré de cet atelier, qui a été dense, utile et sans doute fécond, nous avons pu, à propos des problèmes afférents aux prévisions de trafic, à propos des problèmes afférents à l'accidentologie en général, et aux évolutions qu'elle connaît, notamment avec ce constat heureux que la croissance des accidents tend à diminuer. Nous avons fait ces constats et il est intéressant que nous les fissions tous ensemble.

Ceci étant, s'agissant du dernier point de l'ordre du jour, qui concernait ce sujet ô combien difficile et ô combien sensible, d'émission des gaz à effets de serre, vous avez tous pu constater que le sujet était très délicat. Parce qu'il est, finalement, en cours de définition, au gré des travaux très savants, très appliqués qui sont conduits notamment à l'ADEME, pour parler d'un organisme officiel et qui a produit d'ores et déjà un logiciel afférent à tous les bilans des gaz à effet de serre, liés aux personnes même. Autrement dit, chaque citoyen peut se promener avec son bilan de gaz à effet de serre sur lui et il le fait évoluer, évidemment, en se comportant tous les jours de mieux en mieux ! Je vous invite d'ailleurs à constater que l'on est souvent moins vertueux à cet égard que l'on est moins nombreux.

Dans une étude de l'ADEME que j'ai examinée, on produit un classement des pays par intensité des gaz à effet de serre émis par habitant. Le pays qui émet le plus de gaz par habitant est le Luxembourg. Cette parenthèse étant fermée, je reviens à l'essentiel qui concerne le fait que nous ne pouvons pas dans le temps qui reste avant le débat public arriver à ce qui serait l'idéal quand au fait que précisément, conformément à la vocation profonde du débat public, faire en sorte qu'avant sa terminaison, le maître d'ouvrage puisse disposer, mais avant sa décision, de tous les éléments d'appréciation propres à éclairer sa décision. Nous n'y arriverons pas sur tous les chapitres puisque le temps nous est compté. Nous n'arriverons pas à un état comparatif des bilans afférents aux différentes solutions possibles à l'égard desquelles le maître d'ouvrage a à se déterminer quant à améliorer la liaison entre Allaines et Nonancourt.

Mais, on peut penser que le maître d'ouvrage mettra à profit le temps dont il dispose avant de prendre sa décision pour faire les études complémentaires que nous estimerions utiles et que nous n'aurons pas pu faire auparavant. Je vous indique, sans rien trahir puisque cela a fait l'objet d'un communiqué officiel, que s'agissant d'une route qui est en discussion en même temps que la nationale 154, c'est-à-dire la nationale 126, qui relie Toulouse à Castres, c'est très exactement ce qui a été décidé par la Commission Nationale du Débat Public face à une demande dont la Présidente de cette commission particulière était porteuse, d'examiner un autre « tracé », terme impropre condamné ici, mais utilisé là-bas. On recherchait un autre tracé et il a été entendu qu'il ferait l'objet d'une étude préalable par le maître d'ouvrage avant sa décision.

Ce qui ne nous interdit pas de concilier les éléments qui d'ores et déjà sont acquis. Il y en a un qui me paraît important, à propos de cette émission de gaz à effet de serre : c'est bien ce fait qu'au bout du compte, aux prévisions fort savantes de Monsieur, très bien inspirées par les connaissances actuelles que l'on a en l'état du sujet, nous dise

que l'état du trafic, l'utilisation de l'usage par route, représente, en pourcentage, le plus de gaz à effet de serre : 90 à 95 %. Ce n'est pas à cet égard la route qui produit les gaz à effet de serre, mais le trafic qui a lieu sur elle. Or, les véhicules de ce trafic, on peut l'espérer, changeront bien avant l'échéance des trente ans à dater de 2018. C'est-à-dire que les voitures électriques - dont les piles seront devenues assez légères pour qu'elles puissent se déplacer, quitte à partager leur énergie entre le recours à ces piles et un peu d'énergie fossile - avec un trafic constant, généreront, on doit l'espérer, infiniment moins de gaz à effet de serre.

Cela fait partie de ces incertitudes qui sont incontestables quant à leur existence, mais qui sont très ignorées quant à leur consistance. Mais je veux dire par là que cela rendrait d'autant plus pertinente et utile la comparaison quant aux gaz à effet de serre afférente aux constructions et à l'entretien. Parce que selon que l'on parcourt 20 ou 30 kilomètres, ce n'est pas la même chose.

Alors, dire que vous aurez satisfaction au stade des décisions qui suivent l'enquête publique quant aux mesures de compensation, ce n'est pas recevable au stade du débat public. Ce n'est pas à ce stade qu'on puisse l'envisager comme élément d'appréciation pour la décision. Le maître d'ouvrage pourra rechercher le maximum d'éléments dans les conditions que j'ai indiquées.