

Cinécentre de Dreux, le 28 novembre 2009

## Auditions publiques

### Commission Particulière du Débat Public :

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

### Maîtrise d'ouvrage

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

**Alain OHREL, Président de la Commission Particulière du Débat Public** (6 mn) :  
Nous sommes un peu en retard, je vous prie de nous en excuser. C'est lié à l'avenir et pour honorer la promesse que nous vous avons faite d'étudier le fonctionnement d'un atelier de travail, à propos de deux sujets qui nous ont été souvent signalés. C'est d'une part l'introduction dans votre réflexion commune des éléments du bilan comparé du rejet des gaz à effet de serre afférents à la solution autoroute ou à la solution voie express ; pour la comparaison de ceux-ci. A cela s'ajoute un autre sujet non moins difficile : les perspectives comparées de trafics.

Pour ces deux sujets un peu délicats, je vous propose la solution suivante : nous aurons, si possible, le lundi 11 janvier à 15 heures, une réunion de cet atelier de travail, dont deux membres de la Commission, à qui leur tropisme personnel donne une grande familiarité à l'égard des sujets considérés : Mme BREVAN et M. PAVAUX auront la responsabilité de

l'organisation même de cet atelier sur les deux sujets.

D'ici là, je demande à ceux que cela intéresse de participer à ce travail de bien vouloir s'inscrire auprès de la permanence, à Chartres. Nous vous confirmerons l'endroit. Je demanderai aussi à ceux qui sont intéressés de dire quels éléments de la problématique ils souhaitent voir traiter et débattre précisément, lors de cette séance, qui sera dûment préparée en fonction de leurs propositions.

Je précise que tel ou tel participant, s'il le veut, pourra se faire assister par un technicien de son choix, étant entendu que les conditions que je viens d'évoquer excluent, au regard des contraintes et des délais, la mise en œuvre d'une procédure qui aurait été spécifiquement celle d'une expertise. Mais, je crois que c'est encore mieux si vous pouvez vous-mêmes pratiquer cette expertise, avec tous les concours que vous souhaiterez.

J'en viens à ce qui nous intéresse dans l'immédiat : notre séance dite des auditions publiques. Elle est, dans la suite de nos rencontres, un peu exceptionnelle, car par différence avec les autres séances dites thématiques, s'intéressant au traitement d'un aspect particulier du dossier, il n'y aura pas aujourd'hui de présentation à faire par le Maître d'ouvrage. En effet, il s'agit plutôt de recueillir vos réactions, vos impressions, vos propositions, sur ce projet que vous connaissez tous, je pense ; telles que vous les avez consignées, pour la plupart de ceux qui se sont inscrits pour intervenir dans un cahier d'acteur.

Nous allons tirer au sort pour déterminer l'ordre d'intervention de chacune des personnes inscrites ; c'est une bonne façon objective de départager.

Nous avons maintenant, très exactement, 140 minutes devant nous ; il y a 11 inscrits, ce qui donne à chacun théoriquement 12 minutes environ ; mais nous n'affecterons pas ce créneau à chacun car nous voulons évidemment prévoir le temps de réaction à chacun des exposés, et en premier lieu du Maître d'ouvrage, qui a tout bénéfice à vous entendre tous mais qui désirera peut-être avoir une précision. Il ne s'agira donc pas pour lui de faire aujourd'hui un exposé, mais de demander une précision, une confirmation, etc., au gré des questions, pour être sûr d'avoir bien compris le sens et la portée de l'intervention de chacun.

Nous aurons donc 8 minutes maximum pour chaque intervention, et un temps de questions/réponses de 4 minutes après chaque intervention.

Je demande à la seule dame présente aujourd'hui de procéder au tirage au sort.

**Claude BREVAN, Membre de la Commission Particulière du Débat Public** (3mn) :  
Je vais procéder au tirage au sort et donner la liste.

1. Mme Germaine FRAUDIN, AVERN ;
2. M. Jean ROUME ;
3. M. Jean MOREAU, FEEL ;
4. M. Didier BERTHUY, Jouons collectif A 154 ;
5. M. Pierre-Marie ISIDORE, Chambre de Commerce ;
6. M. Laurent BORDEAU, Agir unis A 154 ;
7. M. Alexandre BARTHELEMY, A 154 un euro pour la vie ;
8. M. François BREDON ou Mme Nicole FERRIERE, Saint-Prest Environnement ;
9. Mme Claire MARTIN-LABICHE, Collectif Marville ;

10. M. Bertrand THIERRY ;
11. M. Gérard DANIEL, Dévier Saint-Rémy.

**Alain OHREL** (30s) : Merci, Mme BREVAN. Chacun a enregistré son numéro dans l'ordre de passage. Je demande donc à Mme FRAUDIN de prendre la parole.

Je rappelle que nous avons maintenant 130 minutes devant nous, nous faisons 8 minutes d'interventions, et il y a 4 minutes pour les questions. Ce n'est pas une obligation non plus, nous verrons s'il y a du temps en trop.

**Germaine FRAUDIN, association AVERN** (8mn) : C'est une « écolo » qui vous parle au nom de l'AVERN, association agréée de protection de l'environnement sur le Drouais.

Attention, les « écolos » ne sont pas uniquement des conservateurs de petites bêtes ou de petites fleurs. Ce ne sont pas non plus de doux rêveurs qui prennent leurs désirs pour des réalités. Ce sont des bénévoles responsables qui agissent depuis longtemps en faveur d'un monde durable, vivable pour les générations à venir et en tenant compte du bien-être et de la santé de celles qui vivent actuellement en tentant de promouvoir, à travers ses actions, les 3 volets du Développement Durable : l'environnement, l'économie et le social. Tant pis si je me répète, c'est pédagogique !

La vraie et seule bonne question est : « Voulons nous laisser aux générations futures un monde vivable ? » Toutes et tous ici répondront « oui », à moins de faire partie du groupe des « après moi le déluge ».

Dans ce projet il est officiellement posé 3 questions :

1. *Faut-il achever l'aménagement de la nationale 154 ?* Nous disons « oui » pour la régularité des flux, pour protéger les villages, pour sécuriser la route.
2. *Faut-il l'accélérer ?* Nous répondons « oui ».
3. *Quels financements mobilisables ? Dans quel délai ?* Nous répondons par d'autres questions qui résument notre position car ces questions se résument en une : Faut-il passer par une concession autoroutière ? A cette vraie question piège du Maître d'œuvre, nous répondons « non ». Après avoir écrit notre cahier d'acteur et 4 contributions, après avoir entendu les nouvelles d'informations du Maître d'ouvrage, et s'être tournée aussi vers d'autres sources, L'AVERN n'est toujours pas convaincue du bien fondé de la seule solution envisagée.

D'autres questions se posent à nous, soucieux de l'avenir de la planète et soucieux de cohérence entre les propos et les actes.

Faut-il continuer de contribuer à la dégradation du climat en augmentant les gaz à effet de serre ? Non.

La France ne peut dire à Copenhague qu'il faut réduire ces gaz et en même temps promouvoir un projet qui totaliserait pour sa simple construction plus de 86.000 tonnes d'équivalent carbone, pour la solution autoroutière. C'est une estimation de notre Cabinet d'expertise qui a l'aval de l'ADEME (Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie), Chantal JOUANNO était présidente, elle est maintenant auprès de M. BORLOO.

Je ne parle pas du gâchis des ressources pour la construction, et la mise aux normes de la partie achevée de la 2 x 2 voies entre Chartres et Dreux, car il faudra aussi démolir parfois. Sans parler aussi de la vitesse qui serait de 130 ou 120, alors que passer de 120 à 130 engendre déjà une hausse de 14 % de sa consommation de carburant, donc plus de CO<sub>2</sub>.

A l'horizon 2018, 2020, comment circulerez-vous ? La France ne peut pas faire comme si la croissance du trafic routier pouvait se poursuivre. C'est un non sens écologique et de tous les modes de transport, c'est de loin le transport routier qui émet le plus de gaz carbonique : 93,5% est le chiffre de l'ADEME.

Ce projet est-il respectueux de l'environnement en franchissant deux vallées, pour ne parler que du Drouais ? Non, car c'est à cause des franchissements des vallées qu'il faudrait passer par une concession autoroutière. Lisez la réponse sur le site de la CPDP à un Vernoliteain (que je ne connais pas) qui s'étonne de la gratuité dans l'Eure, et vous verrez.

Si ce projet se concrétisait, amènerait-il à réfléchir au problème des déplacements, de la mobilité, sur lesquels se penchent de plus en plus d'instances nationales comme le GART (Groupement des Autorités Responsables des Transports) ? Non. En Région Centre, la distance moyenne parcourue pour se rendre au travail a augmenté de 22% de 1990 à 1999, et si nous disposions de statistiques plus récentes ce chiffre serait probablement plus élevé en 2009, en considérant l'augmentation du trafic à certaines heures de la journée où trop souvent chaque automobile ne transporte que son conducteur ou sa conductrice.

Donc, il faut aider les gens à changer de comportement, mettre en place plus de proximité résidence –travail. Le plan de déplacement francilien, parmi ses défis, propose « *d'agir sur les conditions d'usage de l'automobile, de faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements* ». Donnons-leur les moyens.

Ce projet servirait-il l'économie ? Non. Il est répété qu'il faut désenclaver l'Eure-et-Loir pour favoriser l'économie. Croyez-vous que si la RN154 était aménagée rapidement mais autrement que par une concession, Dreux par exemple serait enclavée, serait « un village d'indiens » (comme on me l'a dit une fois) ?

Le problème au nord est-il d'ailleurs la nationale 154 ou la nationale 12 ? Parlons du transport du blé et du fret ferroviaire que nous recommandons et dont j'avais esquissé l'avenir dans ma première intervention, ce qui depuis a été décidé : « à l'avenir, le blé de la Beauce arrivera bien plus facilement et rapidement par le train et non plus par la 154 ». Les produits du Pôle Pharma et ceux de la Cosmetic Valley ne peuvent-ils partir aussi bien par une nationale aménagée que par une autoroute, et aussi par le train, à partir de Chartres ou de Dreux ?

Les échanges routiers entre la région Centre et la région Haute-Normandie représentent un peu plus de 5 millions de tonnes par an. Alors, changeons les modes de transport. Est-ce que de grandes entreprises ont quitté Dreux et se sont délocalisées parce que nous n'avions pas d'autoroute ? Une autoroute amènera-t-elle comme par enchantement de nouvelles entreprises à s'installer dans les ZI de Vernouillet-Garnay dont la superficie à terme est prévue de 350 hectares, alors qu' « entre 2003 et 2009 l'évolution de l'effectif des salariés de l'industrie est en baisse constante » ?

On nous dit que ce sont les services qui sont en augmentation : les activités de services ne

prendront pas l'autoroute. Dans le livre blanc de l'A 19, référence en matière de route écologique, c'est vrai, ce terme existe. Souvenez-vous de l'oxymore dont je parlais le 16 octobre, il est écrit que « *l'autoroute invite à lever le pied* ». Croyez-vous que l'autoroute inviterait davantage les touristes anglais à s'arrêter à Dreux ? Croyez-vous qu'une autoroute traversant la vallée de la Blaise « *multipliera le plaisir des yeux* » (je cite toujours ce livre blanc), et qu'elle (là, c'est moi qui le dis) incitera les automobilistes à aller à la recherche des anémones pulsatilles ou des anémones de la Côte Blanche de Garnay ? Eh bien, non.

Parlons du volet social. N'est-ce pas encore sur les plus démunis que pèsera le plus le coût du péage ? On achète sa voiture, on paie le carburant, pourquoi faudrait-il encore payer pour emprunter une voie qui pour l'instant est publique ? Comment les habitants des villages, les petits artisans, accéderont-ils à cette autoroute ?

Pour conclure, l'AVERN ne veut pas de l'autoroute, ne veut pas d'un grand contournement à caractère autoroutier. L'AVERN, suivant l'ADEME, préconise les réorganisations logistiques pour réduire les volumes d'échange, préconise les transports alternatifs, l'intermobilité l'auto-partage, le ferroviaire. Mais pour que le train offre un vrai service à l'avenir, il faut une vraie volonté politique. De même, il faut aussi une volonté politique pour améliorer l'existant plutôt que de créer des voies nouvelles.

Nous disons non à un territoire tiré à hue et à dia entre l'Île-de-France et la région Centre, un territoire sacrifié traversé par une voie nord-sud, nationale et internationale, alors que l'on dit donner la préférence au train et au fret par mer à l'avenir, et traversé par la grande rocade autour de Paris, pour arranger les choses !

Que nous réserve l'avenir ? Nul ne peut le dire alors de grâce, allez-y avec des gants de velours, ne prenez pas le risque d'un projet irréversible, ne vous fiez pas à vos modélisations mathématiques alors que la tendance nous pousse à aller vers un changement de nos comportements. Soyez pragmatiques et tentez de penser des idées nouvelles. Présentez-nous un projet qui relève les vrais défis de l'avenir. Rendez-vous le 7 décembre à Copenhague..., non pardon, ici, à Dreux !

*(Applaudissements)*

**Alain OHREL** (30s) : Madame FRAUDIN, vous avez terminé votre exposé 14 secondes avant l'échéance, c'est bien. Y a-t-il des questions ?

Je m'interroge sur le sort à donner à des questions écrites qui me parviennent. Mme Colette LE HEN est-elle là ?

Souhaitez-vous dire votre question oralement ? Elle s'adresse à l'exposant.

**Colette LE HEN, AVERN** (30s) : Je vais rejoindre Mme FRAUDIN de l'AVERN, puisque j'en fais partie également.

**Alain OHREL** : Vous n'avez donc pas de question à lui poser.

**Colette LE HEN** : Si, j'ai quand même une question à poser : quel est l'avenir de l'écologie dans ce chantier ? Ne pouvons-nous pas avoir un transport ferroviaire, comme l'a signalé Mme FRAUDIN ? Voulons-nous ressembler à la Chine, aux Etats-Unis ; être

enfumés partout ? Dreux n'a pas à avoir un tel avenir.

**Alain OHREL** (30s) : Mme FRAUDIN, désirez-vous répondre ? Non, vous n'avez pas de réponse à donner. Ce sont quand même bien des questions faites pour s'adresser à l'intervenant. J'ai peut-être eu tort de vous donner la parole.

**Germaine FRAUDIN** (30s) : J'ai répondu en partie puisque le fret ferroviaire est vraiment un projet d'avenir, et on peut aussi espérer que le train sera un projet d'avenir pour les passagers. Mais, encore faut-il qu'une vraie volonté politique s'exprime là-dessus, et que l'on passe des paroles aux actes. Merci.

**Alain OHREL** : Une main se lève ; j'aimerais que l'on opère le même décompte pour le temps des questions que pour le temps des interventions.

**Une intervenante** (1mn) : Je voudrais demander à Mme FRAUDIN si elle a constaté comme moi des contradictions dans le document, entre les dates de fin de chantier pour la 2 x 2 voies, la comparaison avec l'autoroute. On voit 2085, je crois, d'un côté et vers la page 70 on voit 2025, ce qui fait une différence de 7 ans seulement par rapport à 2018, donc en termes de Développement Durable, on peut se poser beaucoup de questions.

Avez-vous, comme moi, relevé cette petite contradiction interne du document ?

**Germaine FRAUDIN** (1mn) : Oui, bien sûr, et nous l'avons signalé, puisque M. BORLOO dans sa lettre de saisine annonce 2025, pour une voie aménagée au fil de l'eau ; vous voyez ce que cela veut dire ; et la DRE n'est pas d'accord, M. PAPINUTTI entre autres nous dit 2080.

Effectivement, entre ce que nous avait dit M. GAUTHIER, Conseiller politique de M. BORLOO, lorsqu'on l'a vu ; et ce que M. PAPINUTTI nous a dit l'autre fois aussi, il y a un gouffre : entre les politiques et les technocrates (sans mépris), cela ne marche pas. Ils n'ont pas du tout la même façon de voir les choses, et c'est là que le bât blesse.

**Alain OHREL** (30s) : Nous allons en venir à l'intervenant n° 2 qui est M. Jean ROUME, recensé parmi les candidats à l'intervention ; sous quelle qualité ? Individuel. Remarquez, les autres intervenants aussi seront individuels : il n'y a qu'une personne qui vient. Je vous donne la parole.

**Jean ROUME** (8 mn) : Merci. Nous avons été accueillis à l'entrée avec toute une exposition de photos, d'affiches ; je voudrais parler de l'affiche n° 3 dans le hall ; je la lis en partie : « *La RN 154 présente des trafics denses et des taux d'accidents très élevés* ». Je voudrais intervenir là-dessus, l'accidentologie et le trafic.

Je vous propose quelque chose d'indigeste : prendre le temps d'étudier le tableau qui se trouve dans le dossier du Maître d'ouvrage ; cela vaut le coup. C'est trop compliqué à lire, nous allons le prendre colonne par colonne et nous nous laisserons porter par les chiffres, il n'y a pas besoin de grosses études.

La première colonne concerne les accidents recensés de 1998 à 2008.

**Alain OHREL** (30 sec) : Je vous interromps mais pour la bonne compréhension de votre propos, pouvez-vous préciser de quels accidents il s'agit ? Est-ce sur l'ensemble de l'Eure-et-Loir ?

**Jean ROUME** : Cette question est à poser au Maître d'ouvrage, puisque c'est directement dans son livre que l'on prend cela. C'est sur la Nationale 154, on peut le préciser pour le débat.

Donc, on va lire simplement les résultats :

En 1998, 61 ; 50, 43, 59, 41, 28, 31, 35, 28, 17, et je me suis permis de compléter le tableau avec les données de 2008 que vous n'aviez pas lors de l'impression : 14. Bien sûr, cela fluctue, mais la tendance générale est à la baisse, bien nette. C'est important.

La deuxième colonne : les accidents mortels. Evidemment, il y en a beaucoup moins, heureusement. Le problème est que cela fluctue et en faisant des statistiques sur de petits effectifs on a évidemment des fluctuations beaucoup plus importantes. On verra que cela a des conséquences, tout à l'heure, lorsqu'on parlera du taux de gravité.

Nous allons les lire : 4, 9, 5, 8, 9, 3, 3, 3, 5, 6, 7, 2. Si l'on se réfère à 2007, cela paraît énorme ; mais 2, tant mieux, cela a baissé encore plus. On ne sait pas pourquoi cela a baissé, on peut continuer à réfléchir.

Les victimes : j'ai ajouté le total des 2 colonnes qui étaient en noir, les tués et les blessés. On va commencer par celle qui est en rouge, que j'ai rajoutée. On va les lire rapidement. Cela démarre à 98, cela fluctue : 72, 69, 93, 52, 51, 57, 50, 39, 19. Vous voyez qu'au fur et à mesure que le temps passe, et sûrement grâce à tout ce qui est fait par la Région sur la route, les efforts des uns et des autres et nos propres efforts pour conduire autrement, on a un nombre de victimes en baisse et il faut s'en réjouir, et non pas se taper la poitrine sans arrêt en disant « qu'est-ce que je fais ? ».

J'ai rassemblé ici, dans les deux colonnes, les tués et les blessés. C'est la même chose.

On retrouve le tableau général que l'on avait au début, avec ces baisses régulières que l'on trouve pratiquement sur toutes les colonnes.

Une seule colonne pose problème, celle de la gravité. C'est ce qui était affiché dans l'entrée. La RN propose des taux d'accidents très élevés, c'est vrai, mais qu'est-ce qu'un taux ? Ce n'est pas le nombre d'accidents. Je ne suis pas d'accord avec les conclusions quand on dit « taux important », un taux n'est qu'un pourcentage, une valeur mathématique qui n'est intéressante que pour les statisticiens, pas pour nous. Ce qui est important pour nous, c'est le nombre d'accidents, qui est en baisse, constante, il faut le dire et le répéter.

A Chartres, les Maîtres d'ouvrage ont reconnu qu'il y avait des baisses constatées. Le nombre de blessés diminue. Même entre Chartres et Dreux, cela a été annoncé le 22 octobre à Chartres : il n'y a plus d'accidents sur la route Dreux-Chartres. Je cite ce qui a été dit par la DRE.

Quand on parle des tués, sur de petits effectifs, vous voyez que cela monte, descend. Cela dépend des années, bien sûr, mais la conclusion est qu'il n'y a pas d'aggravation. Quand il est écrit quelque part « aggravation », ce n'est pas vrai, c'est le taux d'aggravation qui bouge, oui, mais il n'y a pas d'aggravation du nombre d'accidents, et on peut le voir mathématiquement.

Voilà pour l'accidentologie, qui est le premier volet de ce que je voulais dire.

Le deuxième est le trafic.

Je voudrais dire quelque chose avant de passer au tableau sur le trafic.

Pour le trafic, nous avons des résultats fiables sur le passé : le trafic il y a 10 ans, 5 ans, 2 ans, 1 an, et aujourd'hui on pourrait le faire si l'on voulait. Par contre, pour l'avenir, on est obligé de prévoir, et c'est le travail des techniciens qui sont payés pour cela, pour présenter des possibilités pour l'avenir. C'est leur travail, leur responsabilité. On a besoin de leur travail pour que les politiques puissent prendre des décisions. Mais, quand ils mettent des outils informatiques en route pour prévoir l'avenir et ils arrivent à des conclusions aberrantes, c'est impossible à supporter ; cela devient non crédible, et c'est quand même dommage.

Je voudrais reprendre le résultat, page 78, de l'ouvrage qui nous a été présenté. En 2008, on annonce qu'entre Chartres et Dreux il y a 13.600 véhicules par jour, et on en prévoit pour 2018 : de 16.200 à 18.700. C'est une fourchette, une prévision, évidemment. C'est leur travail de prévoir ce qui pourrait se passer et s'ils ne le faisaient pas, on pourrait le leur reprocher plus tard ; mais prévoir 19,1 % ou 37 % d'augmentation alors que l'on constate des baisses régulières... Ce constat est fait par le Maître d'ouvrage lui-même, il est d'accord avec cela. Il a même été confirmé que pour 2008 (ce sont les dernières valeurs que j'ai entendues à Chartres, le 22 octobre) il y avait encore une baisse de 5 % du trafic. On a donc la confirmation des baisses actuelles. L'augmentation est finie, cela diminue, c'est la conclusion qu'il faut dire. Il faut se méfier des modèles, ils font leur travail mais nous devons tenir compte de la réalité.

En conclusion, réjouissons-nous que tous les efforts des uns et des autres pour la baisse de la mortalité sur la route portent leurs fruits, qu'il y ait de moins en moins d'accidents ; cela semble être le cas sur la quatre voies entre Dreux et Chartres. Nous avons des solutions, il faut les accélérer, comme le disait Germaine. Il faut accélérer cette mise à quatre voies, pour la sécurité. Je pense à Allaines où les accidents sont assez nombreux ; il faut trouver des solutions.

Pour le trafic : acceptons de remettre en cause la dictature des mathématiques dans les modèles, qui disent qu'il y a des augmentations sans arrêt, alors que ce n'est pas vrai ; il faut changer les modèles, revoir cela.

*(Applaudissements)*

**Alain OHREL** : Merci, Monsieur ROUME, vous êtes à 10 secondes de l'échéance, c'est bien. Y a-t-il des questions, des observations ?

**Paul de VAQUIERE\***, **commune d'Escorpain** (30s) : La question qui se pose aussi est de savoir si faire une autoroute payante va reporter des automobilistes sur les petites routes, et les conséquences que cela aura sur les accidents.

**Jean ROUME** (1mn) : Nous sommes entièrement d'accord. Le Maître d'ouvrage a été clair en annonçant à Chartres qu'il n'y avait pas d'accidents sur la route Dreux-Chartes, dès qu'elle a été à quatre voies. Si l'on a la solution de n'avoir plus d'accidents, par une quatre voies, et si l'on oblige à reprendre les anciens itinéraires, on va ré-augmenter l'accidentologie.

J'en conclus que s'il y a une autoroute, payante, ou même non payante comme le disaient



certaines personnes, nous allons être obligés de reprendre nos anciens itinéraires, et la criminalité (c'est le mot qui me vient) va remonter, sur la route. Je suis tout à fait d'accord.

*(Applaudissements)*

**Mme NOBLET, Marville-Moutiers-Brûlé** (1mn) : Sur le petit tableau que nous avons vu tout à l'heure, on lisait qu'en 2003 il y avait eu 3 morts ; nous en avons eu 2 à Marville sur les 3. Notre village a été dévié en 1994. Depuis, nous n'avons plus d'accidents. Qu'est-ce que cela fera, quand notre village sera remis en voie de substitution pour l'autoroute ? Que pouvez-vous répondre là-dessus ?

*(Applaudissements)*

**Alain OHREL** (30s) : Je renouvelle l'annonce que j'ai faite : bien évidemment, le Maître d'ouvrage qui est là et écoute à la priorité, s'il le souhaite, pour poser des questions ou répondre à des observations.

**Olivier de SORAS, Directeur régional de l'Équipement Région Centre** (2mn) : Vous l'avez annoncé, Président, toutes les questions de données techniques et d'interrogations seront, à mon avis, utilement traitées dans le cadre de l'atelier que vous avez présenté en entrée.

Je ne veux pas intervenir sur les échanges, des éléments très intéressants de ces analyses ont été présentés. Pour l'instant, je préfère être en situation d'écoute et peut-être réagir sur tel ou tel aspect, après.

Sur les questions de reports de trafics, encore une fois, je pense que l'on examinera cela lors de cet atelier sur les données techniques ; tous les échanges, tous les points qui seront à regarder.

Je voudrais juste mentionner qu'il convient de comparer ce qui est comparable. Concernant les trafics qui existent aujourd'hui sur l'ensemble des routes d'Eure-et-Loir, certaines voies ont des trafics très faibles, d'autres des trafics un peu plus élevés. Cela étant, il faut comparer ce qui est comparable et sur le réseau départemental aujourd'hui, plusieurs sections sont sur 3.000 ou 4.000 véhicules/jour. Il n'y a une corrélation directe entre l'accidentologie... Je souscris à certains éléments dits tout à l'heure, ce n'est pas parce que l'on a un trafic, une situation : ce n'est pas une équation mathématique ; ce sont des analyses statistiques a posteriori qui sont conduites.

Partir d'une situation où sur les itinéraires dits de substitution aujourd'hui, il n'y a presque pas de trafic et où il pourrait y en avoir demain : il faut regarder ce à quoi cela correspond. Un trafic de 3.000 véhicules/jour, c'est quand même beaucoup moins qu'un trafic comme celui de la RN154 dans son ensemble ; en particulier, 3.000 véhicules/jour, on a des rations d'équivalence, etc., ce que l'on appelle le trafic à la 10<sup>ème</sup> heure. Cela veut dire en gros un véhicule qui passe toutes les 10 à 12 secondes dans les deux sens, donc 1 véhicule toutes les 20 secondes, en moyenne, par sens de circulation. Cela n'a rien à voir avec un véhicule toutes les quelques secondes correspondant au trafic, par exemple.

Nous pourrions parler de tous ces éléments-là dans le cadre de l'atelier.

**Claude BREVAN** (1 mn) : Je vais poser une question au Maître d'ouvrage.

Des choses seront à traiter dans l'atelier, et des choses ne sont pas tant que cela d'ordre technique. Cela veut dire : est-ce que dans les itinéraires de substitution, même avec 3.000 véhicules/jours lorsqu'il s'agit de la traversée d'un village, où la route est transparente de part en part (donc la question du ralentissement en zone urbaine est une vraie question), dans le cas d'une autoroute envisage-t-on des aménagements spécifiques de nature à réduire considérablement la vitesse dans la traversée des agglomérations ou des villages, par des itinéraires de substitution ? Ou y a-t-il une possibilité d'interdire le passage des camions ?

Ce sont ces choses-là, qui ne seront pas traitées dans les ateliers, qui intéressent vraiment tout le monde ici. Je crois qu'il faudrait que vous puissiez y apporter un début de réponse.

**Alain OHREL :** Merci, Mme BREVAN. J'allais proposer que la réponse à la question très importante que vous soulevez soit renvoyée en fin de séance, mais si vous voulez répondre tout de suite, allez-y.

**Claire MARTIN-LABICHE, Collectif Marville :** J'interviendrai sur ce point tout à l'heure, dans ma contribution, on pourra donc peut-être y revenir.

**Olivier de SORAS :** Si vous le souhaitez ainsi, d'accord.

**Alain OHREL :** Très bien, c'est une bonne observation. Nous passons à l'intervenant n° 3, M. Jean MOREAU de la FEEL. Que signifie FEEL ?

**Claude BREVAN :** Quelqu'un voudrait poser une question.

**Alain OHREL :** C'est fini pour les questions, nous verrons cela tout à l'heure.

**Jean MOREAU, FEEL (5mn) :** Bonsoir, je préside la FEEL, la Fédération d'Environnement d'Eure-et-Loir, qui fédère et soutient un certain nombre d'associations de défense de l'environnement, dont l'AVERN. Vous avez entendu Germaine, tout à l'heure.

Je laisse justement aux associations le soin de se battre sur leur territoire en fonction des nuisances prévisibles. Nous avons souhaité, au niveau de la FEEL, prendre un peu de recul et voir cela d'un peu plus loin.

Il nous apparaît que l'on mélange un peu tout, dans ce projet, depuis la RN12 parce que la partie Dreux-Nonancourt est en fait la RN12 ; on peut mixer les deux mais dans ce cas il faudrait que le financement soit de deux origines. On contourne Dreux et Chartres, je pense que ces projets de rocades et de circulations périphériques sur les agglomérations relèvent toujours du financement et de la responsabilité des agglomérations. Les autoroutes qui arrivent sur Paris s'arrêtent au périphérique et ne servent pas de voies de dégagement.

La partie Chartres-Deux est en voie de terminaison et a montré que la 2 x 2 voies fonctionnait assez bien, mais il faut terminer ce projet.

Nous avons la partie Chartres-Allaines, où à partir de ce qui a déjà été lancé, on progresse, mais il reste encore à trouver un financement assez conséquent. Toujours est-il que si l'on évite de tout mélanger, de tout empiler, on peut arriver à des solutions de financement plus proches de celles que l'on utilise habituellement et je ne vois pas l'intérêt de tout mettre en

paquet parce qu'on semble s'apercevoir que la RN154 est la panacée, que cela va régler les problèmes de contournement de la région parisienne, les problèmes de liaison entre Rouen et le sud de la France, l'Italie ou l'Espagne ; les problèmes de céréales en direction de Rouen. Je suis tout à fait d'accord avec Germaine pour dire que la voie ferrée s'impose pour ce genre de pratique.

D'autre part, concernant l'acheminement des céréales, un de nos collègues de la Fédération paysanne me disait récemment que les céréaliers de la Beauce, quand on en sera au plein fonctionnement de la mondialisation, n'auront pas obligatoirement intérêt ou envie d'envoyer leur blé vers Rouen et vers les pays en voie de développement. Quand on aura supprimé les subventions, ils s'efforceront peut-être d'écouler leur production vers l'Europe. C'est peut-être à prendre en compte aussi.

De plus, on a l'air de se précipiter. Je suis un vieux bonhomme, accouru de la région parisienne dans les années 60, et j'ai vécu le triangle de Rocancourt, le contournement de Montfort l'Amaury, le contournement de Chérisy ; il a fallu des décades pour en arriver là. Je pense qu'il faut être un peu patient aussi et que la RN12 aurait dû continuer de s'équiper pour aller jusqu'à Nonancourt.

A Saint-Rémy, les projets remontent à 1965, on n'a rien fait pendant tout ce temps et tout d'un coup on va essayer de gagner 2 ans ou 5 ans. Il ne faut pas mélanger les solutions que l'on a apportées à différents problèmes.

J'ai remis il y a une huitaine de jours le cahier d'acteur que nous avons rédigé, il n'est pas encore publié mais je vous renvoie à nos conclusions dans ce domaine, en particulier les problèmes de desserte de Rouen à travers l'A28. Est-ce un vrai problème ? Il y a une A28 qui va de Rouen à Tours en passant par Le Mans et Alençon ; elle est a priori faite justement pour permettre aux transporteurs qui partent du Havre d'aller jusqu'à Bordeaux, jusqu'à Clermont-Ferrand, jusqu'à Marseille. Je ne vois pas pourquoi on affecterait à l'A 54 le rôle de débloquent ces liaisons verticales, nord-sud.

Il faut peut-être remettre les problèmes dans leurs cases et les solutions aussi.

Donc, je soumetts tout cela à votre réflexion, et vous renvoie à notre cahier d'acteur qui détaille ce que je viens de dire.

**Alain OHREL** (1mn) : Merci beaucoup, Monsieur. Si vous me permettez de vous poser une question, vous faites référence à ce que vous appelez le « mélange » inclus dans les termes du projet, dans la proposition du dossier de support de ce débat ; explicitiez-vous dans votre cahier d'acteur (que je n'ai pas encore vu mais que vous dites avoir déposé récemment) les éléments du mélange en question ? Voit-on bien de quoi il s'agit ?

**Jean MOREAU** (1mn) : Je ne peux pas expliciter les origines de ce mélange. Il y a certainement des influences « politiques ».

Je pense que le maire de Chartres et éventuellement le maire de Dreux sont intéressés par le fait qu'une partie de leurs soucis de trafic soit gérée et traitée par ce projet. Sont-ils intervenus ?

**Alain OHREL** Ma question n'était pas vraiment celle-ci mais concernait bien les éléments du mélange, ce que le dossier inclut.

**Jean MOREAU** : On a, dans l'ordre, la partie Nonancourt-Dreux ; Dreux et ses problèmes de circulation périphérique ; Dreux-Chartres qui est pour une bonne part avancé, les problèmes de Chartres, y compris les problèmes de rocade et circulation périphérique, et de raccordement avec les nationales et les autoroutes locales ; ensuite, la partie Chartres-Allaines, encore en cours de travaux, qui nécessite des financements importants pour être menée à terme.

**Alain OHREL** : Merci, Monsieur MOREAU. Y a-t-il des questions ?

**Un intervenant** (2mn) : Bonsoir, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs ; je voudrais faire suite à l'intervention précédente et vous avez raison, Monsieur, et vous Monsieur le Président : il faut bien dissocier les choses. Ce mélange fausse un peu parfois le débat.

Je voudrais demander quelques précisions à la personne qui a fait l'intervention précédente. C'est effectivement, vous l'avez dit tout à l'heure, Monsieur, les limites exactement de l'étude et des statistiques que vous nous avez montrées, parce que les prenez-vous d'Allaines à Dreux, puis de Dreux à Nonancourt, etc. ? Auquel cas, cela fausse complètement les choses. Je voudrais connaître l'emprise de l'étude, vous faire constater qu'aujourd'hui les itinéraires de substitution sont déjà rouverts pour certaines communes ; venez chez nous, vous verrez.

Par ailleurs, je comprends l'émotion de Madame tout à l'heure. Nous aussi, nous avons deux orphelins de plus dans nos communes, ce n'est pas dans les statistiques 2008, mais dans les statistiques 2009. Je vous écoute.

**Alain OHREL** : L'intervenant a quitté sa tribune... Cela ne s'adresse pas à lui, c'est un fait. Y a-t-il d'autres questions ?

**Un intervenant** (1mn) : Bonsoir, Monsieur le Président, je voudrais savoir : le barreau Nord de Dreux, qui pose problème actuellement au niveau de la Cité américaine, n'est pas du tout en question dans ce projet. On ne parle absolument pas du barreau Est, qui part de Chérisy, et qui a coûté très cher.

On ne parle pas non plus du raccordement de cette partie avec la route qui doit être faite, enterrée à la base de la Cité américaine pour rejoindre l'A12 un peu plus loin, or c'est prévu depuis plus de 10 ans. Avez-vous une réponse ? Merci.

**Olivier de SORAS** (1mn) : Nous avons présenté ces éléments lors de la réunion en début de semaine ; ils sont dans le dossier complet du Maître d'ouvrage, le dossier support. Ils feront l'objet des prochaines réunions que nous aurons, pas en début de semaine prochaine mais les deux autres : perspectives d'aménagement et les différentes familles, options possibles.

On ne parle pas de tracé à ce stade, nous n'avons pas de tracé précis ; mais il y aura deux réunions dédiées aux différentes hypothèses et familles d'aménagement, sur la partie nord d'une part et sur la partie sud d'autre part. Elles feront l'objet de deux réunions spécifiques.

Les éléments plus précis sont dans le dossier du Maître d'ouvrage ; encore une fois, nous les repréciserons.

**Alain OHREL:** Merci, M. de SORAS. Une dernière question, dans le temps disponible ?

**Françoise DUTHU** (1mn) : Je voulais savoir si dans votre dossier d'acteur vous avez étudié l'hypothèse d'une concession, sur le tronçon Chartres-Allaines ? L'approche en morceaux me semble intéressante, en effet.

Le Maître d'ouvrage l'évoque mais n'en parle pas tellement en public, il me semble.

Ce serait une solution. Je ne m'en rends pas compte parce que dans le dossier du Maître d'ouvrage qui est en ligne il n'y a pas vraiment de détails sur ce deuxième scénario, puisqu'il n'est pas privilégié.

Y a-t-il des problèmes environnementaux spécifiques envisagés ? Dans votre solution par morceaux, ce serait peut-être intéressant d'étudier davantage cette hypothèse, plutôt que de faire l'ensemble Nonancourt-Allaines.

**Jean MOREAU** (1mn) : Sur ce dernier tronçon, il y a d'abord des travaux en cours, de contournement ; ils coûtent un certain nombre de millions d'euros. Doubler cela d'une autoroute, cela va commencer à faire double-emploi.

Je pense qu'il faut aller au bout de la quatre fois quatre voies et une bonne partie est exécutée ou lancée. On en tirera ensuite des enseignements pour les deux ou trois problèmes qui resteront, au niveau de certaines agglomérations, pour lesquelles il faudra peut-être aménager des contournements. Mais, quand on regarde la carte du 28, faire un bout d'autoroute pour aller de Chartres à Allaines paraît un peu démesuré, pour l'instant on n'a pas été plus loin. Merci.

**Alain OHREL :** Nous en venons au quatrième intervenant, M. Didier BERTHUY, pour le compte de Jouons collectif A 154.

**Didier BERTHUY, Jouons collectif A 154** (5mn) : Merci, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Avant le début de mon intervention, je voulais revenir sur le nombre de véhicules sur les itinéraires de substitution. On parle de 3.000 ; on a vu dans le dossier préalable que c'était plutôt entre 3.500 et 5.000. Dans une précédente version, nous avons vu qu'il y avait 4.800 véhicules prévus, notamment au niveau d'Ymonville.

Réponse : le logiciel a changé. Donc, on est passé de 4.800 à moins de 4.000 véhicules ! Est-ce le même logiciel qui est utilisé pour faire les prévisions de trafic ? Parce qu'il faudrait le changer aussi.

Autre précision, je vous rappelle que la Nationale 154 est à vendre sur eBay, vous pouvez enchérir si vous voulez.

Je vais m'arrêter de parler, au grand plaisir de certains membres de la Commission Particulière, que j'agace parfois. Je vais laisser la parole aux 500 dernières personnes qui ont signé la pétition sur notre site Internet. Il y a parfois simplement leur nom, parfois aussi des commentaires ; tout est dit là-dedans. Merci.

**Alain OHREL:** Allez-vous remettre cette pétition à la Commission ?

**Didier BERTHUY :** Sans doute un jour ; mais les arguments que je souhaite développer sont dans ce document.

**Alain OHREL** (30s) : Vous souhaitez donc utiliser votre temps de parole à cette projection. Je vous invite à lire, si vous avez d'assez bons yeux. On peut peut-être, tout en lisant, poser des questions.

**Patrick RIEHL, Maire de St-Rémy-sur-Avre** (30s) : Vous connaissez le problème qui est le nôtre. Je pense qu'il faut faire vite ; je voulais rassurer la salle. Pour rassurer tout le monde, nous n'afficherons pas – du moins l'association qui est là, ce n'est pas la mairie, qui donnera son avis plus tard – les 11.732 personnes qui ont signé la pétition « dévier sur Saint-Rémy ». Voilà, pour éviter que cela dure trop longtemps.

**Didier BERTHUY** : Je ne suis pas du tout d'accord avec cette intervention.

**Alain OHREL** : Merci, Monsieur le Maire.

Comptez-vous toujours utiliser votre temps de parole par cette projection ? Expliquez-nous quand même, d'un mot. Est-ce le texte unique d'une pétition ?

**Didier BERTHUY** : Non, ce sont les commentaires et les noms des personnes qui ont signé notre pétition sur le site Internet.

**Claude BREVAN** : Vous le synthétisez, quand même ?

**Didier BERTHUY** : Non, je pense que la lecture de ce document confirmera les éléments qui sont dans notre cahier d'acteur, qui est à votre disposition. C'est simplement un petit exercice de démocratie participative.

**Alain OHREL** : Il vous reste 3 minutes 45. Y a-t-il d'autres questions ?

**Colette LE HEN** (30s) : Je reviens sur le débat précédent, sur les accidents de la route ; je ne serai pas très positive mais je pense que sur toute route, si chaque personne avait un engagement individuel de respect du code de la route, les accidents n'existeraient pas. La route n'est pas forcément responsable. Sur le périphérique de Paris, chaque jour il y a des accidents.

Concernant le taux de bronchiolites sur le canton de Chartres, qui est très élevé, avec la pollution actuelle ; quel sera le devenir de ces enfants malades, avec votre projet ?

**Alain OHREL** (1mn) : Vous m'inspirez une question, la procédure que beaucoup d'entre nous ont connue, « réagir », existe-t-elle toujours ? Elle consistait à faire l'analyse des accidents pour déterminer leur cause, là où ils se produisaient le plus souvent.

Vous avez dit que le respect du code de la route devrait nous épargner tout accident, ce n'est malheureusement pas si sûr ; il y a des cas où d'autres facteurs sont générateurs d'accidents. C'est ce que la procédure « réagir » avait pour objet d'examiner. Il en résultait un rapport sur la fréquence et l'identité de la nature des accidents, dans des endroits déterminés appelés « points noirs » qui devaient figurer prioritairement dans le programme des DDE ; n'est-ce pas Monsieur le Directeur Régional de l'Équipement ? Cela existe-t-il toujours ?

**Olivier de SORAS** (1mn) : Ce système d'enquête a posteriori sur les conditions du déroulement d'un accident existe toujours. Il ne s'appelle plus « réagir », c'est un autre acronyme, peu importe l'appellation mais le principe est le même : décortiquer les

différents aspects liés aux comportements, aux conditions particulières de l'accident, à la situation de l'infrastructure ; l'ensemble des critères qui entrent en compte lors d'un accident.

Je suis assez d'accord avec la remarque, nous pourrions rêver d'un monde idéal sans accident ; je ne sais pas si nous l'obtiendrons. Vous avez dit que l'on évoquerait ces aspects d'accidentologie tout à l'heure, nous reviendrons peut-être sur la question.

**Alain OHREL** : Le temps affecté à cette question est épuisé ; il n'y a pas eu de questions.

**Didier BERTHUY** : Je suis très mécontent, aucun membre de la CPDP n'a tourné la tête pour regarder ce qui était projeté.

Vous avez laissé poser des questions n'ayant rien à voir avec cette intervention, sans vous intéresser à ce qui était écrit ; c'est d'un grand mépris pour les personnes qui ont écrit.

**Alain OHREL** : Nous avons votre texte sous les yeux.

**Didier BERTHUY** : Excusez-moi mais visiblement, cela ne vous intéressait pas. Si j'avais dit les mêmes choses que ce qui est écrit, m'auriez-vous écouté ? Franchement, les conditions dans lesquelles vous vous êtes intéressés à cette contribution ne me paraissent pas acceptables.

*(Applaudissements)*

**Jacques PAVAU**, membre de la Commission Particulière du Débat Public :  
(1mn) : Je crois qu'il y a un malentendu. Nous nous intéressons tout à fait à ce que vous avez dit et à la liste qui est déroulée ici, sur des écrans spécialement installés pour que nous puissions voir ce qui est projeté derrière nous, en nous évitant d'attraper un torticolis.

Vous avez commencé votre exposé en disant que quand vous prenez la parole, vous agacez la Commission. Je tiens à vous dire au nom de toute la Commission que vous n'agacez personne et que vous êtes tout à fait dans votre rôle en donnant votre avis ; c'est le but de ces réunions. Je crois que vous vous trompez.

**Alain OHREL** (30s) : Vous aurez d'autant plus l'occasion de le constater que nous allons bien entendu, dans le compte rendu, tenir le plus grand compte de cette liste, qui figurera en annexe.

**M. AZIRI\*** (1mn) : Monsieur, j'ai au contraire regardé avec attention. Vous avez noté que je ne suis pas intervenu, parce que je vous respecte, justement. C'est un beau coup médiatique. J'ai quand même une question à vous poser.

Dans votre liste, il y a un peu tout et n'importe quoi, quand même. J'aurais aimé que par respect pour nous, vous enleviez certains commentaires, du style : « on va encore payer des robes au Président et à sa femme » ; je ne vois pas ce que cela fait dans le débat. Pourquoi n'avez-vous pas effectué un tri, sur des propos un peu irrévérencieux envers la première Dame de France éventuellement, mais aussi envers d'autres personnes, dans ce qui a défilé ? Merci.

**Didier BERTHUY** : Dans ce document, il n'y avait aucun propos injurieux et qui soit susceptible de donner lieu à des poursuites judiciaires ; j'ai vérifié avant. J'ai choisi de

respecter l'avis, ce qui était dit par les gens.

Si des gens pensent que les dépenses gouvernementales actuelles sont une insulte à beaucoup de gens, je partage cet avis.

**Alain OHREL** : Cela ne concerne pas la Nationale 154.

Nous en venons au cinquième intervenant, M. Pierre-Marie ISIDORE, pour le compte de la CCI.

**Pierre-Marie ISIDORE, CCI** (8m.) : Merci, Monsieur le Président. Bonjour à toutes et à tous. L'objet de cette intervention fort brève, de 8 minutes, est de montrer le point de vue du monde économique, puisque la CCI, c'est 12.000 établissements ; c'est 85.000 salariés en Eure-et-Loir. La présentation qui vous sera faite est une synthèse des trois cahiers d'acteurs (ou trois contributions) que nous avons déjà remis au sein de cette Commission.

Les enjeux de la RN154 pour nous, c'est d'abord en termes de sécurité. Je l'ai dit à la réunion de Champfol la semaine dernière, pour nous l'aspect humain passe avant les préoccupations économiques. Cet aspect de sécurité est pour nous déterminant, il a été le point n° 1 développé dans notre premier cahier d'acteur. Ensuite, les problématiques d'aménagement du territoire, et bien sûr le développement économique.

En matière de sécurité, la RN154, comparée à des axes identiques en région Centre, c'est l'axe le plus dangereux, le plus meurtrier ; en moyenne sur 2004-2007, il y a 10 morts et 63 blessés par an, avec des taux d'accidents mortels, sur certaines sections, très nettement supérieurs aux ratios nationaux.

En matière d'aménagement du territoire, la RN154 est un itinéraire majeur sur une grande liaison nord-sud qui est la liaison Calais-Barcelone : Calais avec le Lien fixe transmanche et la relation avec les îles britanniques ; et l'Espagne avec Barcelone et la région catalogne, qui est la plus dynamique vraisemblablement de l'Espagne. Le chaînon manquant de cet axe qui est entièrement soit à 2 x 2 voies gratuites, soit à 2 x 2 voies payantes, est la RN154 en Eure-et-Loir. On peut citer aussi le contournement est de Rouen. Axe d'aménagement du territoire au plan international, dans une grande liaison ouest-est : de la façade atlantique vers l'est de la France et l'Europe centrale et de l'Est, d'ailleurs soutenu par l'association Atlantique-Rhin-Rhône, basée à Nantes, qui prône le développement de liaisons à caractéristiques autoroutières dans la grande largeur de l'hexagone. Là, sur cette partie, on s'aperçoit que le chaînon manquant est la R154 dans sa portion comprise entre Chartres et Allaines.

Au plan régional, ce serait le moyen de relier Chartres, préfecture des départements, à la préfecture régionale qui est Orléans. Chartres est la seule ville à ne pas être reliée à Orléans. Beaucoup dans la salle, comme moi, font régulièrement la route entre Chartres et Orléans, les temps de parcours sont irréguliers, extrêmement dangereux. Quand j'ai devant moi un poids lourd à la sortie de la rocade de Chartres, je fais toute la route à 80 km/heure, je ne prends pas le risque de le dépasser, ce n'est pas la peine.

D'autre part, la RN154 est un axe privilégié entre Rouen et Orléans, c'est la seule liaison routière qui existe actuellement ; nous verrons tout à l'heure pourquoi c'est malheureux, je reviendrai sur cet aspect.

En matière d'aménagement du territoire, la RN154 dessert les trois quarts du potentiel du



département d'Eure-et-Loir. Pour déterminer les trois quarts, nous sommes partis sur une aire d'irrigation : un périmètre de 10 kilomètres de part et d'autre de l'axe, sans se concerter avec le Maître d'ouvrage nous nous sommes rendu compte ensuite qu'il avait pris les mêmes critères. Dans un couloir de 20 kilomètres, on a les trois quarts du potentiel du département d'Eure-et-Loir.

Vous avez à l'écran la répartition des zones d'activité du département, en tout cas de chaque commune qui compte au moins une zone d'activité. Lorsqu'on rapporte le nombre d'établissements par zone d'activité, le nombre de salariés aussi par rapport aux entreprises implantées, on voit l'effet de massification autour de la RN154, qui est actuellement le principal axe porteur du département. Ce n'est ni la RN12, ni l'autoroute A11, ni l'autoroute A10, mais la RN154.

Autre aspect, le Conseil Général d'Eure-et-Loir a mis au point un schéma départemental des zones d'activité. Ce schéma départemental est destiné à orienter l'implantation de grandes entreprises sur des territoires jugés stratégiques. Six territoires ont été déterminés, je ne vais pas les lister, vous les avez à l'écran. Il est important de retenir que sur ces 6 territoires, 4 sont directement concernés par la RN154. L'un est un peu à l'écart, c'est le Pôle Economique Dunois ; 3 sont au contact direct et 2 sont au contact indirect. Donc, sur 6 territoires jugés d'ordre stratégique par le département, l'essentiel d'entre eux est effectivement concerné par la RN154.

Autre élément, pourquoi à la proximité d'axes routiers ? Parce que c'est une des conditions d'éligibilité de ces zones, telles que définies dans le schéma du département. On sait qu'au travers des enquêtes menées par les comités d'expansion ou par la DATAR depuis plus d'une vingtaine d'années, le critère numéro 1 d'implantation des entreprises est le critère d'accessibilité à un axe performant ; précision : à un axe routier. Nous espérons que la tendance va s'inverser à l'avenir avec le fer.

Le risque que nous voyons au plan économique est celui d'une marginalisation du département d'Eure-et-Loir. Le propos a été tenu tout à l'heure, effectivement des axes existent, qui permettraient d'éviter la RN154 en passant, à partir de Vierzon, au sud pour aller sur Rouen, en passant par Vierzon-Tours, l'autoroute A 85, puis l'autoroute A 28 de Tours à Orléans, en passant par Le Mans et Alençon bien sûr. Mais, quel avenir à ce moment-là pour nos enfants et nos petits-enfants ? Parce que là, je vous garantis que l'Eure-et-Loir sera marginalisé économiquement et socialement, durablement, parce qu'il s'agit de cycles économiques longs à l'encontre desquels il sera très difficile d'aller.

Nous avons aujourd'hui une chance historique de pouvoir aménager cet axe qui est le principal axe porteur de développement du département. Le débat public est le moment privilégié d'en parler ; espérons que cette possibilité d'aménagement pourra être effectuée, dans un délai que nous souhaitons le plus rapide possible. Depuis deux ans environ, la Chambre de Commerce prônait un horizon 2015, il apparaît au travers du dossier du Maître d'ouvrage et dans le cadre de ce débat public que la date de 2018 est avancée, elle nous convient très bien ; disons, l'échéance d'une dizaine d'années. Ce délai nous paraît contraint et justifie la position de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Eure-et-Loir.

Toute réalisation à un délai plus lointain nous fera tomber dans la problématique que je développais à l'instant, celle d'une marginalisation.

Je regrettais tout à l'heure ouvertement qu'il n'existe qu'une seule offre actuellement en

matière de déplacement direct entre Orléans et Rouen : la voie routière. Une voie ferrée a existé par le passé, entre Rouen et Orléans. Les Conseils économiques et sociaux régionaux de Haute-Normandie et du Centre sont en train de réfléchir à la réactivation de cette ligne ferrée. En Haute-Normandie, ils ont déjà commencé à acquérir un certain nombre d'emprises. Nous nous en réjouissons, il faut absolument une offre alternative à la route, nous en sommes parfaitement conscients. Cela fait partie du Grenelle de l'Environnement et nous, représentants du monde économique, ne pourrions pas nous inscrire en faux par rapport à ce qui doit devenir un mouvement de fond à l'avenir.

Améliorer l'offre ferrée, bien sûr, mais cela ne pourra se faire malheureusement que sur fonds publics. Les possibilités de mobilisation des fonds publics sont longues, nous sommes dans une période où l'argent public est rare et sera de plus en plus rare, donc nous proposons de reporter l'ensemble des fonds publics mobilisables sur le fer. Si la RN154 ne peut pas être financée sur fonds publics, ce sera au travers d'une mise en concession, ce qui n'est pas la solution que nous préférons.

Nous avons parmi nos ressortissants des transporteurs, nous savons combien coûte le poste « péages » dans leur compte d'exploitation. Dans l'idéal, nous souhaiterions ce qui a été fait dans l'Eure : une 2 x 2 voies gratuite à 110 nous convient largement. Mais le problème du délai et le problème de mobilisation des fonds publics, nous amènent à envisager malheureusement une concession comme une hypothèse en effet réaliste.

Je me tiens à votre disposition si vous avez des interrogations particulières ; pardon pour ces quelques secondes de dépassement.

**Alain OHREL** : Plusieurs mains se lèvent, nous avons 4 minutes.

**Un intervenant** (30s) : Une question, Monsieur, sur votre exposé fort intéressant.

Pensez-vous qu'en dehors du débat « 2 x 2 voies » et la nécessité d'aménager la route, le débat devrait porter un peu plus, par rapport aux activités économiques, sur les dessertes des communes dont vous avez parlé que sur le projet en lui-même de doublement de la RN154 ?

**Pierre-Marie ISIDORE** (2mn) : Je vais vous faire une réponse de Normand, je suis désolé. Dans le cadre du débat public, on réfléchit sur des principes ; par exemple on parle d'itinéraires, de tracés, etc. Nous, Chambre de Commerce, sommes assez dans cette logique, nous raisonnons sur des principes. Nous sommes associés par exemple à l'élaboration ou à la révision des documents d'urbanisme. Bien sûr, nous intervenons lorsqu'il s'agit du développement d'une zone d'activité ou de la création d'une zone d'activité ; nous essayons d'apporter notre appui aux élus locaux, en tout cas aux commissions spécialisées au sein des Conseils municipaux, pour leur donner les orientations qui permettraient une bonne desserte de la zone d'activité, en évitant bien sûr des trafics au sein des zones urbaines, habitées.

Il est à noter qu'un certain nombre de déviations d'agglomérations sont envisagées actuellement en Eure-et-Loir, qui permettront en effet une meilleure desserte des zones d'activité existantes, et de contourner les zones habitées.

Là aussi, il y a eu une prise de conscience très claire, il y a 15 ou 20 ans, par les élus locaux, les décideurs locaux ; le zonage des années 50 ou 60, c'est terminé. Maintenant, il faut bien dissocier les différents pôles mais aussi leurs moyens d'accès, de desserte. Nous en

sommes bien conscients.

**Alain OHREL :** Merci, M. ISIDORE. Nous donnons le micro à quelqu'un qui n'a pas encore parlé.

**Laurent BORDEAU, Agir unis A 154** (2mn) : Merci, Monsieur le Président. Merci, M. ISIDORE, de votre exposé qui est succinct et riche en informations.

Je voudrais faire une remarque concernant le sud du département, notamment à Châteaudun. Vous savez comme moi que c'est un pôle économique qui souffre actuellement mais qui néanmoins offre des opportunités. Je dis ceci parce que la RN 10 fait un peu l'objet de débats et l'option choisie est un aménagement 2 x 2 voies express, et non via une concession autoroutière. C'était pour apporter ce point. Nous pensons que l'aménagement de voies express permet une meilleure irrigation des zones artisanales, des villages et des lieux d'habitation, et permettra notamment aux agriculteurs d'éviter les difficultés des emprises foncières.

Je voudrais signaler aussi, concernant le transport ferroviaire : vous savez que le 25 novembre la Cour des Comptes a remis un rapport très riche en renseignements concernant la conclusion par rapport aux politiques régionales, sur le transport express régional. Nous constatons que la Cour des Comptes appelle à des expérimentations quant à des partenaires aussi privés. Je pense que ce sera pour l'avenir une voie d'expérimentation nécessaire, et que l'avenir n'est pas bouché pour choisir l'option concession autoroutière de façon exclusive ; également au niveau du fret, il est nécessaire d'examiner cela. Voilà ce que je voulais apporter comme informations.

**Un intervenant** (1mn) : Je voulais vous dire que vous avez l'air de considérer comme un postulat qu'il faut faire des voies rapides partout, que c'est ce qui développe l'économie, l'emploi, etc. Je m'inscris complètement en faux.

Je vais vous donner l'exemple de Dreux : avec la radiotechnique on voyait qu'à Dreux cela commençait à battre de l'aile, et j'ai vu des entreprises de logistique s'installer ; je ne comprenais pas pourquoi. Les entreprises s'installaient avec des investissements importants alors que les usines étaient en train de fermer. Après, j'ai compris. Il s'agissait par exemple, pour les téléviseurs, de les fabriquer en Pologne et d'avoir un centre de regroupement et de distribution à Dreux ; donc au lieu de conserver les emplois radiotechniques sur place, on a facilité le déplacement et l'exportation, en plus en polluant tout le monde en accélérant le transport routier.

**Paul de VAQUIERE\*** : Il semble que tout va bien sur Dreux, puisqu'il y a la Nationale 12 et la RN154, alors que le pôle économique de Dreux est spécialement touché par la crise.

**Pierre-Marie ISIDORE :** Je ne crois pas avoir dit que tout allait bien pour Dreux.

**Alain OHREL** (30s) : Nous avons fait un partage du temps avec vous, public, de sorte que chacun des inscrits s'exprime, je ne veux pas que nous nous quittions sans qu'ait pu parler le dernier qui a été tiré au sort. Donc, nous renverrons les questions en fin de séance si nous pouvons et j'appelle M. Laurent BORDEAU, intervenant n° 6.

**Laurent BORDEAU, Agir unis A 154** (10mn) : Bonjour Mesdames, bonjour Messieurs ; comme vous l'avez entendu, au regard de son rôle structurant la RN154 est un axe majeur pour le développement de notre département. Nous pensons qu'il est nécessaire qu'elle soit

améliorée et que l'amélioration de son parcours assurerait l'adéquation entre les exigences économiques, environnementales, sociales, et au niveau sécuritaire.

Cette amélioration que nous propose le Maître d'ouvrage est une concession autoroutière. La question que nous nous sommes posée est : ce choix est-il judicieux au regard du coût financier que devront supporter les usagers, les contribuables et les collectivités ?

Nous constatons que depuis 2005 le coût supposé pour la construction d'une autoroute est très fortement en augmentation. En 2005, ce coût s'élevait à : 500 à 600 millions d'euros ; en 2007, 650 à 700 millions d'euros ; en 2009 nous arrivons à une fourchette comprise entre 710 et 765 millions d'euros. Au fil des débats, mon inquiétude grandit, étant donné qu'à plusieurs reprises on nous a signalé qu'il n'y avait pas de tracés, ou que ceux-ci n'étaient pas encore arrêtés.

Je me pose une question simple : comment prévoir des coûts lorsque nous ne savons pas où nous allons ? C'est une question que l'on est en droit de se poser. J'espère que les chiffres avancés pour 2009 ne vont pas augmenter une nouvelle fois à l'avenir, et ce dans un souci, en tant que contribuable, pour les collectivités territoriales qui connaissent aujourd'hui quelques difficultés.

Donc, le coût de la concession autoroutière sera de 60 à 65 millions d'euros plus cher qu'une 2 x 2 voies expresse ; c'est à prendre en considération quand on se place sur le plan d'un investissement. Là, je rejoins M. ISIDORE : à un moment donné, où voulons-nous mettre l'argent ? L'argent n'est pas extensible, même si l'on peut croire le contraire. Cela a un coût, que ce soit à crédit..., tôt ou tard nous payons.

Cette période dans laquelle nous nous trouvons est très importante quant aux choix que nous allons faire pour notre région, notre département. Il est impératif que tout le monde ait conscience du coût que cela va engendrer, notamment simplement sur le coût de la construction mais pour nous, en tant qu'usagers, et concernant les acteurs économiques. Les collectivités vont néanmoins payer, par la contribution publique. Le Maître d'ouvrage nous précise qu'elle varierait entre 50 millions d'euros et 120 millions d'euros, donc l'amplitude est très importante. Les abonnements seront, d'après le Maître d'ouvrage, pris en charge par les collectivités, concernant exclusivement les parcours domicile/travail.

Je citerai M. Vincent POURQUERY DE BOISSERIN qui était votre prédécesseur, Monsieur, qui indiquait dans un article du Point du 29 mars 2007 que ce nombre d'usagers qui bénéficieraient de l'abonnement n'était évalué qu'à un millier. Encore une fois, nous nous plaçons simplement sur le côté de l'investissement : est-ce que cela mérite 50 à 120 millions, pour seulement un millier de personnes, pour valider le projet de la concession autoroutière ?

Nous dépendons de plus en plus de la politique de l'Union Européenne, étant donné que concernant les péages le principe de non discrimination s'applique pour les véhicules de plus de 12 tonnes, si un Hollandais ou un Polonais vient en France, les Français n'auront pas un tarif privilégié par rapport à ces concurrents.

A l'horizon 2010, ce principe sera étendu aux transporteurs de plus de 3,5 tonnes à 12 tonnes. Un véhicule de 3,5 tonnes, ce sont les artisans, les petites entreprises de service, qui devront régler un péage et cela entraînera forcément des coûts supplémentaires quant à leur activité.

Autre observation : le 8 octobre 2009, l'Union Française des Industries Pétrolières – qui sont très bien placées – déclarait que les prix des carburants augmenteraient de 8 à 10 % d'ici à 2010. Quand on ajoute à ce coût ceux liés au péage, nous voyons que les charges ne feront qu'augmenter pour les acteurs de ce département.

Quels seront les coûts des diffuseurs supplémentaires, des parcours de substitution, et d'un domaine dont on a très peu parlé et qui ne fait pas l'objet de commentaires dans le dossier du Maître d'ouvrage : l'acquisition des terres situées dans l'emprise foncière de l'opération envisagée ?

C'est assez paradoxal, nous sommes dans un département avec un potentiel agricole considérable, et nous ne parlons pas des agriculteurs. On va devoir prendre des terres, et cela a un coût ; on ne le connaît pas, on ne sait pas combien d'agriculteurs seront touchés par l'acquisition des terres situées dans l'emprise du tracé. On ne sait pas où passera l'autoroute. A la place des agriculteurs, je m'inquièterais. Lorsqu'on lit les rapports LOTI (des rapports faits après les constructions d'autoroute pour voir si les objectifs prévus au départ ont été respectés, et faire un rapport), concernant l'agriculture, il n'y a rien du tout. Au mieux, on dit aux agriculteurs que cela va sécuriser leurs engins agricoles par rapport au transport mais il n'y a aucun rapport, aucun chiffre sur les répercussions sur leurs exploitations.

#### La concession autoroutière plus chère car plus sûre :

Il faut savoir que le réseau autoroutier de notre département, et ses routes nationales, ont un débit supérieur à la moyenne nationale (cela vaut également pour la région) ; + 21 % pour les autoroutes, + 26 % pour les routes nationales. Donc, nous avons un trafic très important, que ce soit sur les routes nationales ou les autoroutes ; cela peut être aussi un atout pour nous.

L'IAL (indicateur d'accidentologie locale) est plus élevé sur l'autoroute que sur les routes nationales et départementales ; c'est une spécificité par rapport au territoire national, et cela vaut aussi pour la France.

L'accidentologie sur la RN154 se concentre entre Berchères-les-Pierres et Prunay-le-Gillon. Vous pouvez lire le graphique, la partie en rouge ce sont les accidents mortels entre Berchères-les-Pierres et Prunay-le-Gillon ; en violet, les accidents mortels sur l'ensemble de la RN154. Nous constatons une concentration très forte sur ce parcours Berchères-les-Pierres/Prunay-le-Gillon. La DIR Nord-Ouest a aménagé ce secteur cette année ; on peut donc s'attendre à une baisse des accidents mortels sur la RN154.

#### La concession autoroutière plus rapide à mettre en œuvre :

Pour la mise à 2 x 2 voies progressive, M. BORLOO et M. BUSSEREAU font état d'une échéance à 2025/2030. Ensuite, nous avons eu une masse d'informations, on ne sait pas d'où elles sortent, cela relève plus d'une foire qu'autre chose et en tant que citoyen, je m'inquiète au sujet des informations données à nos représentants.

Le Conseil Général fait état de 108 ans ; le Maître d'ouvrage fait état au minimum de 60 ans. Je me demande donc quel est le chiffre véritable, d'autant plus que je considère que cela ressort d'une volonté politique et non pas de chiffres ubuesques que vous pouvez lire.

Mon intervention est finie ; à temps, je l'espère.

**Alain OHREL** : Exactement. Y a-t-il des questions ?

**Colette LE HEN** (30s) : Concernant votre discours sur l'augmentation de ce projet, je voudrais faire une remarque : le pouvoir d'achat est sans cesse en progression, nous le savons tous, donc je pense que ceci veut dire cela... Pourquoi une telle progression des coûts ?

Je pense que c'est en liaison avec le pouvoir d'achat qui est sans cesse en progression.

**Laurent BORDEAU** : Peut-être.

**Françoise DUTHU** (30s) : Je reviens sur un point dit tout à l'heure, pour que le public comprenne bien, pouvez-vous préciser l'autre option qui aurait été possible en termes de partenariat public/privé ; préciser la différence entre partenariat public et privé ? La différence est grande pour l'utilisateur.

On en parle dans le dossier du Maître d'ouvrage, mais ensuite le choix est abandonné. Dans ces conditions, l'utilisateur n'aurait rien à payer ; ce serait le contribuable national et c'est une infrastructure nationale. Je trouve qu'il y a un problème d'équité.

**Laurent BORDEAU** (2 mn) : Tout à fait ; en ce qui concerne la concession autoroutière, M. de SORAS pourrait expliquer ce qu'est le partenariat public/privé. Ma remarque de tout à l'heure, quand j'étais dans le public, concernait le fret, notamment le transport de céréales, le fait que cela pourrait être une opportunité pour développer cette alternative.

La concession autoroutière est en effet une forme de partenariat public/privé, qui nous est présentée comme le moyen pour les collectivités publiques et pour l'Etat de ne pas avancer des sommes conséquentes pour construire ce projet. Mais il s'avère à la lecture qu'en tant qu'utilisateurs, en tant que contribuables, via nos collectivités nous allons payer. Ce contrat de concession a une durée variant, selon les documents, entre 45 et 60 ans, ce qui n'est pas négligeable en termes d'investissement et quand on se projette dans l'avenir : nous sommes tenus, pendant 60 ans, au maximum de payer.

Quand on met en parallèle les déclarations de Philippe DEZ, le Directeur du Port de Rouen, qui projette le transport des céréales à l'horizon 2020, je me mets aussi à la place du concessionnaire : est-ce que véritablement, au final, ce projet est viable pour lui en tant que société privée ?

Quand on voit le rapport LOTI sur l'A 19 : le concessionnaire perd de l'argent... On pourrait discuter sur la forme mais ce rapport n'est pas très positif quant à viabilité de l'A 19, concernant le parcours examiné pour le rapport LOTI.

**Olivier de SORAS** (4mn) : J'ai beaucoup apprécié le travail que certains intervenants ont présenté en disant comment ils ressentent les questions, comment on peut examiner des éléments de réponse ; il y a en effet matière à débat sur ces aspects. Pour autant, il y a des points que l'on a essayé de préciser progressivement, mais sur lesquels il faut que nous retravaillions pour les réunions qui suivront. Il est difficile, avec des temps de parole limités pour laisser la place au temps de débat, d'aborder un certain nombre de choix. Je voudrais rappeler un certain nombre de choses me paraissant essentielles dans les différents points que l'on entend.

La question de l'emprise foncière : entre une autoroute et une 2 x 2 voies, j'aimerais que l'un des intervenants me démontre la différence. Je ne sais pas si nous aurons le temps pour mardi, mais je voudrais vous présenter différentes photos d'aménagements réalisés et vous poser la question : selon vous, est-ce une autoroute ou une 2 x 2 voies ? Vous verrez, même nous, nous nous y perdons, avec l'œil technique que nous pouvons avoir.

Il y a un certain nombre de points qu'il faut poser. Encore une fois, les questions liées par contre à la desserte : en effet, un certain nombre de points sont proposés dans le dossier du débat. Nous y reviendrons plus loin dans le temps des réunions. La caractéristique de desserte entre une 2 x 2 voies aménagée par opérations successives et un hypothèse de réalisation par autoroute sous concession n'est pas tout à fait la même ; pour autant, quel est le niveau d'attente du territoire en termes de desserte ? Je crois que là-dessus, il y a des points intéressants.

Aujourd'hui, on est sur un axe dont l'aménagement a démarré sur le principe de l'aménagement budgétaire ; c'est un point qui n'est pas évident, on aimerait que cela aille jusqu'au bout comme cela, parce que c'est une solution qui va bien. Quand on vous dit, en essayant de le poser d'une façon aussi claire et objective que possible, que les financements qui peuvent être mobilisés dans un temps donné font que les horizons d'achèvement de l'ensemble de l'axe paraissent loin, ce n'est pas à dessein, en vous racontant des choses fausses. Ce sont au contraire des éléments objectifs. Je crois qu'il faut les intégrer. Après, en effet, tout le débat est là : quel est le type d'aménagement et de délai auquel on veut parvenir pour la RN154.

J'apprécie, dans les contributions il y a beaucoup de choses intéressantes, y compris dans la liste des interventions que l'on peut voir sur un blog. Il faudra prendre le temps de les lire et de les analyser. Il y a des éléments dedans ; un travail de synthèse et d'utilisation de ces propositions peut être intéressant.

Il faut travailler à des éléments concrets. Aujourd'hui, si l'on poursuit un aménagement de la RN154, nous en avons donné les limites en termes de délai et de ce que cela peut apporter. On entend dans certaines réponses aux questions : « oui, il faut aménager, il faut accélérer, mais continuer sur le financement public » ; c'est une équation qui n'est pas forcément simple.

Le cœur du problème est à mon avis le suivant : effectivement, on change de principe ; on est au départ sur un aménagement utilisable par tous, public, etc. L'autoroute est également publique, elle fait partie du réseau public national, mais la logique est un peu différente ; c'est celle de l'utilisateur payeur. C'est ce qui pose un certain nombre de questions. Pour autant, le cœur du sujet, le type d'aménagement, la façon dont les études se poursuivront (ce sera le sujet de la réunion de mardi si une suite favorable est donnée à ce dossier), ne différeront pas entre une autoroute et une 2 x 2 voies express. C'est là où j'ai quelques difficultés avec ce que j'entends dans tous les débats et qu'il me paraît quand même assez essentiel de rappeler à ce stade.

**Laurent BORDEAU** (1 mn) : Simplement, sur le principe usager payeur : j'en reviens au rapport de la Cour des Comptes concernant le transport express régional. Il constate que l'utilisateur participe à 20 % quand il paye ; c'est une volonté, donner un transport qui offre la meilleure garantie sur le plan environnemental aux citoyens de ce pays.

Nous avons entendu : « c'est l'utilisateur qui doit payer » et l'auteur de cette remarque disait

que quelqu'un qui achète un ticket de train, paye. Non, il ne paye qu'une partie. Nous sommes là avec une concession autoroutière où en effet, nous devons, en tant qu'usagers, garantir les profits d'une société privée. Il ne faut pas l'oublier... Mais si !

*(Applaudissements)*

**Alain OHREL** : Nous continuons avec l'intervention de M. Alexandre BARTHELEMY.

**Alexandre BARTHELEMY, A 154 un euro pour la vie** (8 mn) : L'association « A 154 un euro pour la vie » est à ma connaissance la seule association dont l'objet est en faveur de l'aménagement de la RN154, et nous défendons la concession autoroutière, qui est pour nous la seule solution viable pour l'avoir rapidement.

La situation actuelle :

La mortalité est excessive sur l'axe de la RN154 ; on a observé + 100 % entre 2006 et 2007, + 600 % entre 2005 et 2007 ; c'est 42 morts sur 3 ans ; et nous n'avons pas encore parlé du début 2009, de mémoire nous sommes déjà à 7 morts depuis le début de l'année.

Il y a un accroissement permanent du trafic, on a pu observer + 32 % sur l'ensemble du tracé en 10 ans et plus de 1.000 véhicules/jour.

Les chiffres sont actuellement remis en cause par certaines associations ; M. de SORAS a reconnu qu'il pouvait y avoir quelques erreurs et qu'il fallait retravailler dessus ; peut-être, ce ne sont aussi que des hypothèses et je comprends. Nous verrons ensemble au mois de janvier s'ils sont amenés à bouger.

Il est en tout cas certain que pour nos villes et nos villages, c'est de l'insécurité, des bouchons, de la pollution, et surtout des villes défigurées. L'intervenant de St-Rémy-sur-Avre parlera tout à l'heure. Je pense que c'est une problématique importante qu'il faut poser. Elle se pose encore plus dans les agglomérations, notamment sur la rocade et les axes secondaires. C'est du temps perdu pour tout le monde, ce sont des désagréments pour les riverains dans les nœuds de circulation, je pense au carrefour de Lèves, au feu de Lèves.

A ce titre, la municipalité de Lèves nous a écrit qu'elle était pour un contournement est de Chartres, parce que même si l'on fait un contournement est, ce sera plus long et les locaux passeront toujours par l'est, ils gagneront du temps, ce sera plus court.

La pollution est plus importante en centre-ville.

Protection de notre patrimoine, de notre santé :

Vous l'avez vu sur la page d'introduction, on a mis la photo de la cathédrale que le tracé permet de relier ; la cathédrale de Chartres, classée au Patrimoine mondial de l'UNESCO, que l'on rénove actuellement. Ce serait dommage de garder ces trafics importants au centre-ville, qui créent de la pollution et des désagréments pour les populations locales, par exemple : pas de liaison rapide avec les universités ; et un frein au développement régional.

Je reviens à l'exposé de M. ISIDORE, il a pu nous en parler.

Deux photos pour une comparaison rapide entre les autoroutes et les routes nationales. A



gauche, l'autoroute A 10 ; à droite, la sortie de Dreux.

Du point de vue écologique, nous ne contestons pas que rouler à 130 au lieu de 110 consomme plus de carburant, mais pour nous, l'écologie doit être prise dans sa globalité et pas seulement du point de vue des gaz à effet de serre, avec la faune, la flore, et il y a une autre problématique qui est celle de l'eau, actuellement aussi en débat.

Quand on écrit « évaluation de CO2 inférieure à tous les autres réseaux routiers », oui, puisque l'on y roule régulièrement. Tous les graphiques, même ceux que l'on peut trouver dans les cahiers d'acteurs d'associations contre, montrent que quand on fait arrêt/départ, arrêt/départ, on consomme beaucoup plus.

Je vous laisse lire les autres points, notamment le passage protégé pour les animaux, la véritable politique de récupération et traitement de l'eau. Allez voir sur l'A 19, il y a des panneaux, les centrales de traitement d'eau sont à proximité de l'autoroute ; vous pouvez les voir.

#### La sécurité :

Concernant l'autoroute, on ne paye pas qu'une route, mais aussi un service. Donc, des infrastructures, des ouvrages d'art dimensionnés et donc plus importants, pour pouvoir supporter le trafic ; des clôtures complètes des tracés, une gestion sécurisée, des PC de surveillance, des caméras, une assistance 24 heures sur 24 avec l'obligation d'être dépanné dans un temps minimum, une maintenance des matériels, des stations météo, des gendarmeries dédiées. Il y a eu un reportage il y a quelques semaines sur les autoroutes, à la télévision : des brigades de gendarmerie font des contrôles d'alcoolémie à l'entrée des autoroutes pour être sûres que les gens en état de sur-alcoolémie ne prennent pas ces routes et ne créent pas de désagréments. Enfin, des informations aux usagers que l'on n'a pas sur les routes nationales, notamment Autoroute FM, Autoroute Info, les panneaux lumineux d'information, et j'en passe.

J'en viens au point le plus important, à mon avis, du débat : oui, si l'on peut la construire rapidement et gratuitement, nous nous reposerons la question peut-être ; malheureusement, ce n'est pas le cas. Vous connaissez les délais ; nous les estimons à avant 2020 ; après 2070 pour la route nationale. Dans le cas de l'autoroute, ce serait 100 millions à la charge de l'Etat et des collectivités ; dans le cas de la nationale je l'arrondis à 700 millions d'euros. Si l'on prend le principe de 60 %, comme vous pouvez le voir sur la photo (c'est la déviation d'Ymonville), environ 60 % pour les contribuables locaux, soit 420 millions d'euros.

Usage et entretien (M. de SORAS l'a rappelé) payé par les utilisateurs de l'autoroute, et une part par les contribuables. La nationale : tout est payé par les contribuables, donc vos impôts. Nous le répétons, rien n'est gratuit.

**Un intervenant :** La nationale 154 a été financée avec nos sous !

**Alexandre BARTHELEMY :** C'est bien ce que l'on vous dit : avec vos impôts .

**Le même intervenant :** Maintenant on nous demande de la payer.

**Alexandre BARTHELEMY :** Attendez, on va en parler après... Laissez-moi parler, Monsieur, s'il vous plaît.

Le budget de 700 millions d'euros, je l'ai dit lundi dernier, c'est environ 50 écoles modèles, les dernières en construction, comme celle de Beaulieu qui intègre une protection infantile, une crèche, une maternelle et un primaire. Pour le budget d'une route nationale payée par l'Etat, on peut créer 50 écoles modèles ; on peut se poser la question, dans le financement, de l'intérêt général. Vaut-il mieux construire 50 écoles pour nos enfants et notre avenir qu'une autoroute qui ne servira qu'à des gens qui se déplacent, ou une route nationale qui ne servira pas à tout le monde ?

Je conclurai mon exposé par les demandes des habitants. Nous avons fait plusieurs réunions sur le tracé et sorti quelques points, que vous trouverez dans le cahier d'acteur. En voici 5 :

1. Nous demandons la gratuité pour les trafics intra-euréliens : vous rentrez à Chartres, vous sortez à Dreux, vous ne payez pas. Cela se fait en France et peut être reproduit en Eure-et-Loir.
2. L'étude d'un tracé ouest pour Chartres et les gens de Saint-Prest : nous nous sommes engagés auprès d'eux à demander cette étude. Nous demandons à la Commission qu'elle soit faite.
3. Si la route passe à l'est, nous souhaitons que tout soit semi-enterré, avec des protections acoustiques. Il y a la problématique du collège à Saint-Prest : que cela passe à plusieurs centaines de mètres et que des plantes anti CO2...

**Un intervenant :** Cela ira dans les maisons de Saint-Paul !

**Alexandre BARTHELEMY :** On peut le faire, on l'a mesuré sur les cartes. Prenez les cartes du SCOD, c'est tracé dessus.

4. La mise en place d'un tracé parallèle à l'A 154 adapté et sécurité. On a là une géométrie variable. Nous préférons qu'il y ait un contournement léger des villages ; c'est en effet inadmissible de ramener la circulation locale dans ces villages ; donc soit des contournements légers, soit des feux, des arrêts municipaux.
5. Si l'on fait cette autoroute avec une concession, il faudra avant tout se poser la question du coût de ces voiries parallèles et le prendre en compte absolument.

Merci beaucoup.

**Alain OHREL :** Merci, le temps est respecté. Y a-t-il des questions ?

**Didier BERTHUIS** (30s) : J'ai quelques questions pour M. BARTHELEMY. Ils ont un très beau site sur Internet, je ne conseille pas d'y aller.

Vous êtes une association, vous avez mis en place une pétition, nous n'avons jamais eu de nouvelles : combien de personnes l'ont signée ; on n'a aucune idée du nombre de vos adhérents. Vous avez organisé des réunions ; lorsqu'on se renseignait auprès des mairies, ces réunions n'avaient pas eu lieu. Etes-vous une véritable association ou au service du pouvoir ? Merci.

**Alexandre BARTHELEMY** (2mn) : Je vais vous répondre, M. BERTHUIS.

Nous sommes, à la différence d'autres, officiellement apolitiques. Dans votre bureau, aujourd'hui, il y a quand même : un maire PRG, une conseillère municipale PS, vous-même qui êtes futur candidat aux régionales sur une liste verte, et enfin le porte-parole des Verts.

Nous sommes parfaitement apolitiques, nous n'avons aucun élu dans notre structure ; les élus n'ont même pas adhéré à notre association ; certains ont signé la pétition. Nous sommes actuellement à 450 signatures et nous avons 250 membres.

Concernant le site Internet, excusez-nous mais nos activités ne nous permettent pas de l'animer régulièrement ; je sais que c'est un défaut.

**Un intervenant :** Vous êtes 250 ?

**Alexandre BARTHELEMY :** 250 adhérents.

**Le même intervenant :** Vous n'en trouvez pas un pour animer le site Internet ?

**Alexandre BARTHELEMY :** Non.

Je vais vous répondre rapidement sur les réunions : nous avons prévu des réunions sur la partie nord du tracé, donc aux alentours de Dreux, où nous sommes aujourd'hui. Nous avons décidé d'annuler ces réunions puisque nous avons eu sur certains sites des « menaces » (c'est un bien grand mot), des gens qui prévoient de venir pour les « pourrir » (excusez-moi pour le terme) au même titre que vous nous avez pourri notre réunion de Saint-Prest qui n'était qu'informative auprès des habitants. Merci.

**Alain OHREL :** Je voudrais ramener le débat à son objet qui est la RN154 spécifiquement et pas du tout les problèmes inter personnels. Y a-t-il des questions ?

**M. BERNARD, CGT Equipement** (2mn) : Bonjour à tous. Dans le débat, on ne parle jamais du personnel.

Du personnel travaille sur ces routes, jour et nuit, été comme hiver. Que vois-je quand on parle des routes nationales ? Que du goudron ! Des agents sont sur ces routes. J'ai de l'émotion parce que je vois aussi tous les jours des accidents, tous les ans, puisque je fais aussi partie du Comité central Hygiène et Sécurité ministériel, et des agents laissent leur peau sur ces routes, et on n'en parle jamais. Cela suffit.

Vous niez les agents, ils sont secondaires, comme les voies d'ailleurs. C'est inacceptable. J'invite tout le monde à aller sur le site voir mon intervention au nom de la CGT et du personnel sur ces routes.

On parle du partenariat public/privé, on n'arrête pas de payer ! Usagers, contribuables. La RN154 a été payée de nombreuses fois et là, on va repayer.

On a affaire à de grands visionnaires, puisqu'on voit que 2070/2085, c'est l'échéance, la mise en service. Grosso modo c'est le contribuable, donc l'Etat qui paye. Mais cela s'arrêtera où ? Combien de routes nationales seront privatisées ? J'ai une liste, une vingtaine de routes nationales sont privatisables dans l'avenir. Donc, le tout payant, non.

*(Applaudissements)*

**Alexandre BARTHELEMY** <sup>(1mn)</sup> : Nous n'avons pas nié les agents fonctionnaires qui gèrent les routes nationales, à votre tour vous ne pouvez pas nier que sur l'autoroute les délais d'intervention sont beaucoup plus courts.

Un exemple qui a moins d'une semaine : quand nous nous sommes quittés lundi soir, je suis parti à Dijon, il pleuvait beaucoup. Sur l'A 6 il y a eu un accident un peu après Auxerre ; les patrouilleurs de l'autoroute étaient présents avant les forces de l'ordre et les secours. Je ne nie pas le fait que ces personnes prennent des risques.

Si vous prenez l'autoroute, arrêtez-vous sur l'aire de Saint-Arnoult, dans le sens Paris-province. Vous verrez l'exposition consacrée aux patrouilleurs, avec notamment tous les risques qui sont pris.

Concernant la privatisation des routes, on a aujourd'hui un Etat qui a un déficit assez énorme. Quand Madame parlait de l'avenir de nos enfants, cela concerne la santé, dans quel état nous serons plus tard, si nous serons encore là, mais aussi ce que l'on aura payé. Si 50 % du revenu des Français passe d'ici 15 ou 20 ans dans le remboursement de la dette, je me pose des questions, excusez-moi.

**Alain OHREL** : C'est à Mme FERRIERE, pour le compte de M. François BREDON.

**Nicole FERRIERE, Saint-Prest Environnement** <sup>(12mn)</sup> : Bonjour. Je fais une petite remarque qui n'était pas prévue. Le hasard est parfois bizarre ; Saint-Prest Environnement intervient directement auprès de M. BARTHELEMY qui a évoqué un petit problème lors d'une réunion à Saint-Prest.

J'habite depuis 8 ans à Saint-Prest ; je m'exprime en tant que porte-parole de l'association Saint-Prest Environnement dont M. BREDON, ici présent, est le président, et dont je suis l'une des Vice-présidentes.

Je remercie la CNDP de ce temps de parole parce que jusqu'à présent nous n'avons jamais réussi à évoquer publiquement la problématique très spécifique de Saint-Prest, qui est un petit village situé à 6 kilomètres du centre-ville de Chartres. Il y a 2.300 habitants sur une superficie de 16 km<sup>2</sup> avec une densité de population de 130 habitants/ km<sup>2</sup> parce qu'il y a une urbanisation importante.

Nous sommes en classement de zone naturelle d'intérêt écologique. faunistique et floristique de type 2, c'est-à-dire que nous n'avons pas d'espèces vraiment à protéger, mais tout un ensemble, dans un contexte de biodiversité.

Je vous présente rapidement Saint-Prest Environnement, puisque c'est la première fois que nous pouvons le faire. Voilà notre logo. C'est une association loi 1901 dont les objectifs sont de défendre et protéger le cadre de vie de Saint-Prest, d'informer et de mobiliser les habitants contre les atteintes à l'environnement et être force de proposition. A ce jour, l'association compte 130 foyers adhérents.

Le logo symbolise le cadre de vie de Saint-Prest avec sa verdure et l'omniprésence de l'eau. Il y coule l'Eure, la Roguenette qui traverse le village, il y a deux étangs ; le pont est l'un des petits ponts qui permettent de passer au-dessus des divers cours d'eau qui traversent le village, et non celui dont je vous parlerai plus loin et qui nous inquiète fort.

Là, c'est une promenade le long de l'Eure, située au niveau du Gorget. Sur tout cet axe-là il

Il y a eu un aménagement (Chartres métropole et Conseil Général) pour aménager en voie piétonnière ou en vélo tout un parcours vert, tout autour.

C'est un équipement très intéressant.

Un petit clin d'œil, pour mettre un peu d'humour : nous avons aussi des panneaux pour la traversée des oies à Saint-Prest, ce sont un peu les mascottes du village. Ce troupeau d'oies vit librement sur l'une des berges de Saint-Prest.

Saint-Prest Environnement participe activement au débat public car nous sommes particulièrement inquiets à cause du projet d'achèvement de la RN154, par une mise en concession autoroutière.

Comme les autres associations qui désapprouvent ce projet, nous disons non à la concession autoroutière, oui au respect des recommandations du Grenelle de l'Environnement, oui à une mise en 2 x 2 voies de l'ensemble de l'axe Nonancourt-Allaines avec un aménagement de l'existant, et oui au développement du fer.

Je ne renouvellerai pas tous ces arguments qui ont été très bien décrits par les autres associations. Je passe donc à l'objectif précis de cette prise de parole : vous informer sur ce qui risque de se passer à Saint-Prest si, comme le Maître d'ouvrage l'écrit page 63 du dossier, le contournement de Chartres par l'est est retenu.

*Je cite : « depuis 1996, les différentes études relatives au projet montrent que si la partie nord, la route départementale 906, ne présente pas de contraintes particulières, le franchissement de l'Eure et de Saint-Prest est plus délicat. Donc, une attention doit être portée à la proximité des zones résidentielles et d'équipements publics, au milieu hydrologique et à la préservation des paysages. De ce fait, les possibilités de passage sont extrêmement réduites ».*

Malgré ces restrictions, la conclusion est que c'est cette solution, dont le coût est estimé entre 200 et 215 millions d'euros qui est retenue, avec comme argument essentiel que ce contournement est le seul à assurer une réelle continuité de l'itinéraire.

Pour nous qui habitons à Saint-Prest, cet argument n'est pas recevable. Allons-nous accepter un aménagement qui va complètement bouleverser un village, défigurer une vallée, de façon irrémédiable, avec toutes les nuisances que subiront les humains et la nature, pour le temps présent et à venir ?

Pour mieux vous situer notre problématique : on quitte la route de Dreux, on arrive sur Chartres.

Les documents que je vais vous présenter ont été réalisés en prenant en compte l'emprise réservée pour un éventuel tracé du contournement est de Chartres, tel que cela figure sur le PLU présenté en mairie il y a quelques mois. A partir de ce faisceau, nous avons réalisé quelques images.

Voilà une vue aérienne. En haut, vous voyez Poisvilliers. On traverse la route de Maintenon, on arrive sur un plateau d'où l'on domine la vallée.

Nous vous montrerons tout à l'heure la vue majeure sur la cathédrale, cet argument étant aussi à prendre en compte.

Donc, Poisvilliers, on dépasse la route de Maintenon. Là on arrive au niveau du Gorget, avec un château d'eau, on passe au-dessus d'un étang, au-dessus de l'Eure, au-dessus du fond de la vallée (donc nous pensons qu'il y aura un pont ou un viaduc), on traverse... Là, maintenant, il y a des lotissements parce que l'urbanisation a fait que sur les versants des lotissements ont été construits.

On traverse et on arrive, M. BARTHELEMY a raison, au niveau du Collège Soutine. Donc, on a bien fait des relevés. Nous nous excusons, sur le document nous avons dit que l'autoroute passerait à 100 mètres, en fait c'est à 200 mètres. En aucun cas, on ne peut déplacer, c'est impossible techniquement, parce qu'il n'y aura pas la place. Donc c'est à 200 mètres d'un collège ; imaginez les villages alentours qui accueillent 700 élèves ! Cela nous semble complètement invraisemblable.

On sort au niveau du collège et on rejoint la jonction de l'A 11 et de l'A 10.

Concernant les dégâts sur l'eau : nous l'avons écrit dans notre cahier d'acteur, c'est vraiment une atteinte à l'eau. Il y a, au niveau du Gorget, un château d'eau ; c'est ce qu'il y a dessous qui nous intéresse : une source de captage d'eau potable qui alimente toute la rive gauche du Gorget. On sait qu'à ce niveau-là la nappe est très fragile, donc on ne sait pas comment cela se passera. Nous savons que des périmètres de protection permettent en principe de préserver ce captage.

On passe au-dessus d'un étang qui est entre autres une réserve pour les oiseaux migrateurs, donc : atteinte à la biodiversité. Je ne sais pas comment feront les oiseaux lorsque tout cela sera perturbé.

**Alain OHREL** : Madame, je suis obligé de vous demander de presser l'allure.

**Nicole FERRIERE** : La conclusion, très rapide. Nous voulions intervenir aussi sur les accidents mais c'est déjà fait.

Pour revenir à l'objectif de notre association, qui est une force de proposition, nous avons fait une étude très approfondie du contournement par l'ouest de Chartres. Nous demandons avec insistance au Maître d'ouvrage d'étudier de façon très sérieuse cette proposition.

Evidemment, on déporte un peu le problème, mais ce contournement nous semble être humainement, écologiquement, financièrement, moins dommageable.

**Alain OHREL** (30s) : Merci, Madame, vous avez pu exposer comme vous le souhaitiez le point de vue de Saint-Prest Environnement. Je fais un rappel du programme de nos rencontres, à l'occasion d'une des séances spécifiquement consacrée à l'examen du contournement de Chartres, il y a aura toute occasion de revenir là-dessus.

Nous avons encore deux intervenants.

**Claire MARTIN-LABICHE, Collectif d'Habitants de Marville-Moutiers-Brûlé** (6 mn) : Merci, bonjour. Je vais parler au nom du Collectif d'Habitants de Marville-Moutiers-Brûlé et je vais centrer mes propos sur les problèmes de sécurité. Je pense que les autres sujets ont déjà été abordés.

Je suis étonnée que dans le dossier du Maître d'ouvrage, ces problèmes de sécurité de

traversée de villages n'aient pas été abordés, et nous n'avons pas eu de réponse à nos questions écrites lors des dernières réunions.

Le village de Marville qui est entre Dreux et Chartres avait retrouvé, grâce à la mise en place de sa déviation en 94, une homogénéité et un calme qui jusque là étaient troublés par la traversée de la RN154, dont le trafic ne cessait d'augmenter d'année en année.

Or le projet de mise en concession autoroutière, et donc à péage, de l'axe reliant Nonancourt à Allaines, en solution alternative, comme le dit joliment le document de contribution au débat, remet très largement en cause les acquis de l'aménagement antérieur de cette route en voie express, entièrement réalisée (grâce à un financement public, faut-il le rappeler ?). Dès lors, il est difficile de comprendre l'économie du projet, sa pertinence et l'intérêt que pourraient y trouver des populations locales. La remarque n'étant nullement en contradiction avec le souci pour ces mêmes habitants de défendre l'intérêt général.

Je vais donc centrer mes propos sur cette sécurité du village, qui concerne aussi tous les villages qui se situent entre Orléans et Dreux.

La mise en concession autoroutière de la portion existante Dreux-Chartres à 2 x 2 voies aura pour conséquence certaine une utilisation accrue des itinéraires de substitution, et pas seulement pour des véhicules légers.

On a parlé aussi de ces voies concernant uniquement les vélos et les tracteurs, en fait, on s'aperçoit que puisqu'il y a des travaux actuellement entre Dreux et Chartres, il y a un accroissement de circulation très important sur ces voies de substitution et dans les traversées de villages (nous verrons peut-être une photo que j'ai faite à 8 heures du matin). C'est un flot continu de voitures.

Pour l'heure, on ignore encore quels pourront être les points d'accès à cette route mise en concession. Le dossier du Maître d'ouvrage est à cet égard peu éloquent.

L'hypothèse d'entrée et sortie tous les 15 kilomètres est évoquée dans le document. Autant dire qu'entre Dreux et Chartres, outre les embranchements pour ces deux villes, il n'y aurait tout au plus qu'un accès possible. Cela signifie très clairement que sur cette même portion de trajet, aucune commune irriguée par l'actuelle RN154 ne pourra directement accéder à cette liaison autoroutière future.

Entre Dreux et Chartres (la constatation vaut pour l'ensemble de la liaison Nonancourt-Allaines), les usagers locaux retrouveront donc par obligation l'ancien tracé de la RN154, avec le gabarit que l'on connaît, et la traversée des villages, Marville-Moutiers-Brûlé étant l'un de ceux-là.

S'ajoutera inmanquablement à ce flux strictement local le nombre incompressible des usagers interurbains Chartres-Dreux, à des fins professionnelles, qui refuseront le principe du péage, et ils risquent en ces temps de crise d'être fort nombreux.

Les comptages qui datent de 2005 font état dans le dossier du maître d'ouvrage d'un trafic journalier de 4.928 véhicules, pour les seules voitures légères.

Du point de vue de la sécurité, le danger potentiel pour les communes traversées existe bien, même si l'on considère qu'une partie seulement du trafic interurbain basculera sur

cette voie de substitution.

Il fut un temps où Marville comptait tristement ses morts de la RN154 (je vous ai montré des articles anciens de journaux), des piétons surtout, enfants y compris. On pensait cette époque révolue. Le projet de concession tel qu'il est présenté nous fait craindre légitimement un retour en arrière, ce qui est tout sauf synonyme de sécurité et de progrès. On retrouverait un village coupé en deux ; le chemin pour se rendre au stade nécessiterait la traversée de cette voie et redeviendrait une source de danger.

Les ralentisseurs, les aménagements envisagés, tels que nous en avons parlé tout à l'heure, la signalisation, auront un coût, dont ne s'acquittera évidemment pas le futur concessionnaire, mais cela n'y fera pas grand-chose. Ce n'est pas jouer les Cassandre que de le dire, les habitants de Marville seront de nouveau des victimes en puissance de la RN154.

Un point sur le Grenelle de l'Environnement.

Le projet, tel qu'il est présenté, est en contradiction totale avec ce qui est préconisé dans le Grenelle de l'Environnement : redéfinir le rôle de la route en conséquence et en cohérence, avec l'ambition de ne plus augmenter la capacité routière globale, sauf pour éliminer des points de congestion et des problèmes de sécurité ou d'intérêt local.

Les problèmes des villages n'intéressent peut-être pas les intervenants économiques, mais on a quand même suffisamment payé.

Nous aimerions qu'il n'y ait pas de régression et nous gardons en mémoire les deux dernières victimes décédées en 1993, juste avant le début des travaux de contournement. C'était un argument de poids, suffisamment traumatisant pour tous les habitants de la commune pour ne pas souhaiter revivre de tels moments.

*(Applaudissements)*

**Alain OHREL** : Merci Madame, nous vous avons écoutée attentivement. Je vous rappelle que tout cela étant enregistré, je suis obligé de vous dire que pour tenir les délais annoncés, nous devons appeler maintenant un des deux derniers intervenants. Il s'agit, selon le tirage au sort, de M. Bertrand THIERRY.

**Bertrand THIERRY** (9 mn) : Beaucoup de choses ont été dites. Nous aimerions être aussi sûrs que Maître FARO de l'avenir de la RN154. Si nous l'étions autant, nous ne serions pas ainsi présents à chaque réunion. Tout le monde en est maintenant certain, il est notoire, a déclaré M. DE MONTGOLFIER que le dossier « *devenir de la RN154 est incomplet et mal ficelé* ». De nombreuses incohérences dans la rédaction du dossier n'ont pu être corrigées par la CPDP avant l'impression du document.

Le débat ne porterait donc que sur des hypothèses. « *Rien n'a été étudié, nous répondons par des modèles mathématiques aux questions sur l'avenir du trafic routier* », déclare le Maître d'ouvrage. Réfléchir en suivant des modèles mathématiques, c'est ce que faisaient les banques il y a encore peu, avec les résultats que nous connaissons. Il paraîtrait qu'elles recommencent.

Etudier le bilan carbone, les études de trafic pour la future A 154... « *Mais on ne demande pas la couleur du lino à un architecte qui n'a pas fait les plans de la maison* », avez-vous



dit dans la presse. Mais, pour reprendre votre image, ce débat porte sur la nécessité ou non de construire cette maison, d'en définir sa taille, d'étudier les crédits proposés pour la financer. Comment le faire sans études sérieuses ? Ces études existent-elles vraiment ? Sont-elles cachées au public ? Comment l'Etat prendra-t-il en fin de compte sa décision ?

La CPDP l'a si bien compris qu'elle a demandé à Horizon, notre Bureau environnemental, de travailler avec elle pour l'aider à contrôler ces points importants. C'est quand même un peu le monde à l'envers.

Nous participons activement et régulièrement au débat, mais quel débat ? Ou sont les pro-autoroute ? Certes, la Chambre de Commerce et d'Industrie ici présente joue son rôle. Au passage, vous verrez, M. OHREL, que la pétition qu'elle a fait signer ne parle à aucun moment d'une mise en concession.

*(Applaudissements)*

Il y a bien les trois courageux membres de « Un euro pour la vie », mais où est le débat ? Qui veut vraiment l'autoroute en Eure-et-Loir ? Qu'avons-nous appris depuis le début du débat ?

Concernant l'étude des trafics, M. de SORAS, vous avez bien déclaré dans une réunion à Chartres que l'accidentologie sur le nord du tracé était nulle. Vous serez donc d'accord pour dire qu'il ne faut pas renvoyer des véhicules dans les villages.

Vous avez indiqué que le prix de la mise aux normes des voies de substitution entre Dreux et Chartres était inclus dans le chiffrage proposé, puisque d'après vous aucuns travaux n'étaient nécessaires. Quid des ralentisseurs, des ronds-points, que vous proposez néanmoins dans votre dossier pour sécuriser les voies de substitution ?

L'A 19 : nous constatons une très légère augmentation de trafic de l'ordre de 1 % entre Allaines et Chartres ; aucune répercussion entre Dreux et Nonancourt. Surtout, et je vous remercie de le confirmer, vous avez déclaré à plusieurs reprises que la gratuité entre Chartres et Dreux, estimée à 130 millions en 2006, puis à 80 millions en 2007, par vos services, devant les grands élus, est maintenant improbable dans le cas d'une concession autoroutière. Décidément, les chiffres évoluent considérablement ces temps-ci.

Etudions la mise en concession, rapidement.

Vous proposez dans votre dossier un péage de 8,4 centimes d'euro par kilomètre, mais si nous observons cette carte des tarifs au kilomètre sur les autoroutes qui nous entourent, nous observons que vous annoncez un tarif assez irréaliste. La moyenne pour les autoroutes anciennes allant de Paris vers la province, avec plus de 20.000 véhicules par jour, est de 9,2 centimes par kilomètre.

Pour les autoroutes radiales, catégorie dans laquelle s'inscrirait l'A 154, cette moyenne est de 13,2 centimes. D'où ce chiffre de 8,4 sort-il ? Encore certainement de modèles mathématiques.

Et cette autoroute : pour combien de véhicules ? Il suffit de regarder le chiffre que vous espérez à l'ouest de Dreux : 7.000, 8.000, 9.000 véhicules ; en espérant d'ici 2018 une augmentation de trafic de 2,5 % par an. Ces modèles mathématiques, c'est incroyable ! Ce sont donc ces 7.000 véhicules qui amortiraient les 300 millions d'euros de construction

entre Marville et Nonancourt ! Tout cela pour une vingtaine de kilomètres ; moins de véhicules qu'il n'en passe entre Tréon et Vernouillet. Il serait bon de calculer le prix du ticket pour cette portion.

Regardons quelques instants la vue des quatre voies de l'agglomération drouaise que nous laisserons peut-être aux générations futures. Impressionnant !

Vous avez déclaré : « *Il nous paraît aujourd'hui probablement plus intéressant pour la fluidité et pour les usagers de travailler sur l'optimisation du rond-point de Vernouillet (au niveau de l'Hyper U). C'est l'état de la réflexion aujourd'hui. Ces travaux sont à l'étude et devraient pouvoir commencer dans un délai assez court* ». Parfait, là, je vous trouve tout à fait remarquable... Peut-être le début du barreau ouest. En tout cas, un investissement primordial, mais expliquez-nous comment vous pourrez éviter de gigantesques bouchons quand, entre 7 heures et 8 heures 30, les Euréliens qui auront tous pris dans la joie et la bonne humeur votre autoroute, se présenteront en masse à la barrière de péage de Marville-Moutiers-Brûlé. Votre gare de péage à cet endroit devra être surdimensionnée, et il y aura du CO<sub>2</sub> !

Un document récent vient d'être mis en ligne sur le site de la CPDP ; il présente une analyse fine et précise des options pour les contournements de Dreux et de Saint-Rémy-sur-Avre. Il nous a obligés à retirer en urgence le cahier d'acteur que nous avons réalisé pour comparer les contournements de Dreux. « Nous n'avons aucun tracé », n'avez-vous cessé de répéter. Tout n'est qu'hypothèse ; mais avez-vous seulement évoqué ces propositions lorsque vous avez rencontré les élus de Dreux Agglomération, le lundi 9 novembre 2009 ? Ne trouvez-vous pas cavalier de ne pas leur avoir indiqué l'existence de ces documents lors de cet entretien ? Les élus de nos villages ont le droit au respect.

Depuis de nombreuses années nos élus, toutes tendances confondues, demandent le barreau est. C'est certainement l'une des solutions possibles pour absorber et fluidifier le trafic local. Vous avez présenté le coût de celui-ci dans votre dernière intervention. Alors que les terrains sont achetés, qu'il est plus court, que l'emprise est déjà réalisée sur la plupart du tracé, qu'il n'y a pas (comme pour le contournement ouest) d'ouvrages d'art importants à réaliser, ce barreau est ne coûterait que 50 millions d'euros de moins.

Regardez ce document que l'on trouve dans la présentation aux élus en avril 2006. Il y est écrit que l'économie réalisée pour une simple liaison entre RN154 et RN12, serait de 100 millions d'euros. On passe de 600 millions à 500 millions par ce contournement, donc cela fait 100 millions.

Vous dites que vous n'avez fait aucune nouvelle étude, alors comment expliquer le doublement du montant de la réalisation du barreau est ? Comment pouvons-nous croire à vos autres estimations ? Les deux contournements de Saint-Rémy ont donc maintenant le même coût ; encore une curieuse évolution des estimations. Nous présenterons bientôt un cahier d'acteur où nous proposerons des alternatives à votre projet. Pour cela, il faut que le débat progresse encore, que les études des bilans carbone des différentes options soient réalisées.

Nous continuerons inlassablement à défendre notre nationale et la qualité de vie de notre département.

M. PAPINUTTI, Directeur des Infrastructures au MEDAD, déclarait que suite au Grenelle, l'Etat conseillait l'aménagement de l'existant ; et si l'aménagement nécessaire à la RN154 ne consistait pas à la mise en 2 x 2 voies de celle-ci sur tout le tracé ?

Dernière question, mais primordiale, Monsieur le Maître d'ouvrage : où en est le grand contournement sud évoqué dans votre dossier complet ? Contournement réalisé par l'addition du barreau est et du contournement ouest ; contournement qui transformerait la RN12 au nord de Dreux en voie urbaine départementalisée et qui rendrait caducs les très importants et très onéreux travaux réalisés au niveau des ponts SNCF, devant l'ancienne radiotechnique. N'oublions pas la remise en état des chaussées entre Chérisy et le carrefour de Livraindière. Une étude bilan carbone de cette option, est indispensable. Merci.

*(Applaudissements)*

**Alain OHREL** (11mn) : Merci. Nous écoutons attentivement, tout cela est noté. Il est midi et demi ; je pense que le Maître d'ouvrage sera d'accord pour considérer que ce serait manifester trop peu d'importance, et ce serait donc inadéquat, de répondre à la sauvette à tous ces exposés. C'est à la faveur des séances spécialement consacrées aux points faisant l'objet des présents exposés que le Maître d'ouvrage pourra répondre.

Le dernier intervenant est M. Gérard DANIEL, pour le compte de Dévier Saint-Rémy.

**Gérard DANIEL, Dévier Saint-Rémy** (11mn) : Merci, je suis désolé mais certains ont un peu dépassé leur temps de parole, donc je vais essayer de faire l'intervention que j'ai prévue la plus courte possible ; mais je tiens à ce qu'elle ait lieu puisque c'est la première fois que nous pouvons nous exprimer.

Je vais vous parler d'une partie du projet dont on parle peu, qui nous concerne directement et est très particulière, c'est le tronçon commun entre Dreux et Nonancourt.

Le collectif Dévier Saint-Rémy a été créé assez récemment, en mars 2009, notamment pour sensibiliser à une situation préoccupante et intenable qui est liée au cumul de la route 154 et de la route nationale 12, qui traversent en son centre la commune de Saint-Rémy-sur-Avre, et qui bordent également les quartiers nord-est de Nonancourt. Donc, nous voulons alerter sur l'insécurité et les nuisances, toujours grandissantes d'ailleurs, et prévenir qu'il y a une réelle urgence à dévier la commune de Saint-Rémy-sur-Avre.

Nous parlions tout à l'heure de pétitions, nous en avons mis une en ligne et nous avons recueilli 11.732 signatures à ce jour, dont 2.842 rien qu'en Vallée d'Avre. Ne craignez rien, je ne vous ferai pas défiler la liste.

La particularité de ce trafic est qu'il est vraiment supérieur à ce que l'on rencontre sur le reste du tracé. En octobre 2009, le trafic moyen a été de 28.742 véhicules/jour. Nous sommes loin des 4.000 ou 5.000 dont j'ai entendu parler tout à l'heure. Les jours de pointe, ils dépassent 36.000, ce qui est énorme. 81 % du trafic est concentré entre 8 heures et 20 heures, soit 23.347 véhicules dont 4.046 poids lourds, en moyenne.

Les jours de pointe, aux mêmes horaires, le trafic atteint 29.558 véhicules, dont plus de 6.000 poids lourds. Si on les mettait bout à bout, la longueur totale de ces poids lourds atteindrait 111 kilomètres !

Cela représente 2.463 véhicules/heure, dont 519 camions. Je vous laisse imaginer. C'est presque le trafic journalier de certains tronçons, dont on a parlé ce matin. J'ai entendu des chiffres scandaleux de 3000, 4000 véhicules. Que pourrions-nous dire, avec nos 30.000 ?

La particularité de ce tronçon est que contrairement au reste du tracé, d'après ce que j'ai entendu depuis le début, le trafic routier sur ce tronçon commun est en constante augmentation. Vous pouvez d'ailleurs le constater, tant sur la moyenne que sur les pointes.

L'autre aspect qui nous touche directement est bien sûr la pollution. La Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 reconnaît à chacun le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. Cette loi prévoit une surveillance de la qualité de l'air sur l'ensemble du territoire, depuis l'an 2000. L'Etat confie cette surveillance à des organismes agréés par le Ministère chargé de l'environnement.

Vous avez une diapositive qui traite du dioxyde d'azote. Quelques chiffres extraits d'une étude réalisée d'octobre à décembre 2008 par l'association Lig'Air, chargée de la surveillance de l'air en région Centre, qui concerne la pollution provoquée par la circulation routière aux abords de la route nationale, à Saint-Rémy-sur-Avre.

Je ne rentrerai pas dans le détail mais le dioxyde d'azote est un gaz qui provoque une irritation des yeux, du nez, de la gorge, des troubles respiratoires ; et des infections chroniques, j'en ai entendu parler tout à l'heure.

Les concentrations horaires enregistrées sur le site de Saint-Rémy-sur-Avre font partie des niveaux les plus élevés observés en région Centre pendant cette période d'étude.

Les particules en suspension, qui sont assez importantes également, proviennent notamment des véhicules automobiles. Les plus grosses parties sont retenues par les voies aériennes ; par contre, les particules de petite taille pénètrent facilement dans les voies respiratoires jusqu'aux alvéoles pulmonaires où elles se déposent. Elles peuvent donc altérer la fonction respiratoire des personnes sensibles. Le seuil d'information de ces particules, fixé à 80 microgrammes/m<sup>3</sup> sur 24 heures, n'a pas encore été dépassé. Cependant, la valeur limite journalière fixée à 50 microgrammes/m<sup>3</sup> sur 24 heures a été dépassée le 6 novembre 2008, et uniquement sur le site de Saint-Rémy-sur-Avre ; nulle part ailleurs dans la région Centre.

Nous enregistrons donc sur Saint-Rémy la moyenne la plus élevée de toute la région, qui représente 80 % de la valeur limite annuelle de 80 microgrammes/m<sup>3</sup>. Excusez-moi pour tous ces chiffres, mais il faut vraiment les dire.

Les risques de dépassement de la moyenne annuelle (Lig'Air le dit dans son compte rendu d'étude) sont plus importants sur le site de Saint-Rémy que sur tous les autres sites de la région Centre.

Parmi les nuisances subies par les riverains, que nous avons relevées (je vais me répéter sans doute un peu), figurent :

- L'insécurité : Dieu merci on ne déplore pas de décès, mais en moyenne, un accident par semaine, hélas !
- Le bruit : vous voyez à quelle distance des maisons les véhicules passent.

- La pollution, nous en avons parlé à l'instant.
- Les vibrations ; étant un riverain, je sais ce que cela veut dire.
- Les fissures sur les maisons.
- Les dégâts matériels sur les bâtiments et les clôtures. On récupère régulièrement des objets, voire des véhicules. Les objets tombent des véhicules de transport ; il faut rénover toutes les façades.
- L'impossibilité pour tous les riverains de laisser les fenêtres ouvertes, de vivre à l'extérieur, simplement parler ; ce n'est pas possible quand on est à côté d'une telle route.

Le fait de simplement sortir et rentrer les poubelles avec des véhicules passant à moins d'un mètre, la nuit et sous la pluie, je vous garantis que c'est une expérience qu'il faut vivre.

Je vais vous faire part de quelques témoignages, que vous pouvez retrouver sur le site « Dévier Saint-Rémy », j'en prendrai seulement quatre :

- *A six reprises, le bâtiment en bordure de voie a été percuté ; que des dégâts matériels heureusement. Par mesure de prudence, j'ai condamné les accès au bâtiment. C'est quand même dommage.*
- *Un tronc d'arbre, tombé d'un camion par-dessus la clôture. Là aussi, par miracle, pas de blessé.*
- *Un portail à repeindre tous les ans. Le ravalement est impossible, ce n'est pas la peine, il faut recommencer l'année d'après. Les fenêtres doivent rester fermées à cause du bruit, de la pollution.*
- *Le 6 février dernier, en pleine nuit, un véhicule a percuté notre mur et le portail d'entrée. Le porche s'est effondré. En attendant la réparation, nous étions contraints de stationner sur le trottoir. En sortant de son véhicule, mon mari a failli être happé par un camion qui l'a frôlé de si près que la porte de sa voiture de société a été arrachée. Cette mésaventure est arrivée aussi en 2009 à un de nos facteurs.*

Vous trouverez le reste des témoignages sur notre site.

Les contraintes que l'on impose aux usagers de la route, aussi bien véhicules que piétons, ce sont des bouchons quotidiens, ceux qui ont emprunté ce tronçon le connaissent. Les bouchons sont interminables les jours de grands départs, avec des kilomètres de retenues. Un danger pour les piétons également, parce que quand les gens ont fait la queue pendant des dizaines de minutes, ils ont tendance à moins respecter les feux ; donc les gens qui traversent en principe en sécurité aux feux, risquent leur vie parce qu'il y a régulièrement des feux grillés.

Il est dangereux de cheminer le long de cette route nationale. Ne serait-ce que pour amener les enfants à l'arrêt du bus scolaire, il faut souvent cheminer le long, et en plein hiver, avec des véhicules qui passent à 50 centimètres, cela fait peur.

Le quotidien des habitants de Saint-Rémy et de la vallée : difficultés et dangers permanents, soit pour traverser, soit pour s'engager ou emprunter la route, simplement. Les bouchons provoquent du stress, de l'énervement, donc une moins bonne attention : on augmente les risques routiers. A cause de ces bouchons notamment, il y a un transfert d'une partie du trafic sur des centres-villes, des voies de contournement ; les gens cherchent comment ne plus attendre et on arrive à un trafic au milieu des villes tout à fait disproportionné avec les capacités de ces rues.

Bien sûr, la nuit cela ne s'arrête pas, même si cela se calme un petit peu.

**Alain OHREL** : Vous avez utilisé intégralement le temps.

**Gérard DANIEL, Dévier Saint-Rémy** : Me permettez-vous de conclure, très rapidement ? Je vous remercie.

Le trafic qui se superpose entre la RN154 et la RN12 n'a cessé de croître ; c'est important. Les premiers projets qui prévoient le contournement ont vu le jour en 1965. Quand on nous dit qu'il faut être patient, vous comprenez que l'on en ait assez d'attendre ! Il faut absolument que le département, qui est déjà touché, puisse vivre, respirer.

Quelle que soit la décision qui sera prise suite au débat public, sauf bien sûr le maintien du tracé actuel en traversée de Saint-Rémy, auquel nous nous opposerons toujours farouchement (d'ailleurs il n'en est question dans aucun document officiel), nous serons surtout attentifs à ce que les nuisances ne soient pas déplacées simplement. Il n'est pas question de transférer sur d'autres communes les nuisances que nous avons.

Il faut savoir que quand on va transférer, quand on va contourner une ville, il n'y aura plus de feux, de giratoires, il y aura donc beaucoup moins de pollution, de bruit. Les nuisances seront nettement inférieures.

Néanmoins, nous serons vigilants pour que ce tracé, ce projet, concerne toutes les communes en question, protège les habitants et leurs maisons, propose des accès suffisants, préserve l'environnement avec une prise en compte forte dans la phase d'étude préalable, et respecte les parties agricoles en réorganisant les parcelles afin de maintenir la pérennité des exploitations.

*(Applaudissements)*

**Alain OHREL** : Merci beaucoup, M. DANIEL.

Nous avons dépassé de très peu le temps que nous nous étions fixé. Je ne voudrais pas que nous nous quittions sans donner la parole au Maître d'ouvrage qui veut dire un mot très rapide. Je rappelle que nous avons devant nous bien des occasions de nous retrouver mais que surtout, plusieurs séances devant nous concernent des sujets qui ont été à l'instant abordés.

**Olivier de SORAS** (2mn) : Merci, Président, de me donner un petit peu de temps.

Il y a eu beaucoup de prises de positions, d'éléments de réflexion apportés dans ces auditions, des contributions riches et intéressantes. C'est important de le souligner.

Je voudrais dire quand même qu'il y a aussi des imprécisions ou des informations qui,

sorties de leur contexte, peuvent dans certains cas fausser l'appréciation. Je ne veux pas focaliser sur tel ou tel exemple, j'en donnerai juste deux.

On a entendu que l'on reconstruirait ou que l'on doublerait les parties déjà aménagées. Non, l'aménagement de la RN 154 est bien un objectif à terme, quel que soit le mode sous lequel on le réalise ; on ne va pas doubler ce qui est déjà fait.

Sur les questions d'exploitation, avec un petit clin d'œil pour nos collègues qui s'occupent de l'exploitation, la réorganisation par gestion des routes nationales par itinéraire se rapproche beaucoup plus des comparaisons que l'on fait.

Nous avons eu dans la présentation tout à l'heure quelques éléments comme, par exemple, les panneaux à messages variables ; ils existent également sur le réseau national, sur son exploitation courante.

Ce qui me paraît essentiel pour la suite du débat, c'est que sur les propositions qui ont été faites, sur les éléments qui ont été annoncés, l'on puisse concrétiser au mieux ; que l'on puisse aussi extraire, parmi le matériau qui n'a peut-être pas été totalement exploité et présenté, les éléments de propositions, pour que le débat dans la suite puisse être productif.

On touche à la complexité de nos métiers. Un projet est un exercice toujours difficile, un équilibre délicat à trouver parfois entre des objectifs qui peuvent apparaître contraires. C'est toute la difficulté de la conduite de projet.

*(Applaudissements)*

**Alain OHREL** (30s) : Merci beaucoup, M. de SORAS. Je crois qu'il y a une approbation générale à votre propos et la perspective de la prise en compte de tout ce que vous avez entendu, comme moi.

Je vous rappelle que la prochaine séance est le mardi 1<sup>er</sup> décembre, sous l'intitulé « La conception et la conduite d'un projet routier ».

Je pense que cela fait partie de la question, et je le dis à l'attention du Maître d'ouvrage : le débat public fait partie de la conception et la conduite d'un projet routier. J'en suis sûr.