

## DÉBAT PUBLIC SUR LE DEVENIR DE LA RN154

CINÉMA LES ENFANTS DU PARADIS, CHARTRES, LE 12 DÉCEMBRE 2009

### BILAN D'ÉTAPE

#### Commission Particulière de Débat Public :

- Alain OHREL, Président, Préfet de région honoraire, ancien conseiller d'Etat et membre de la CNDP, membre puis Président de CPDP (LGV Paca et Terminal méthanier d'Antifer
- 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, Centre

\*\*\*\*\*

#### **Alain OHREL, Président de la Commission Particulière du Débat Public**

(6mn) : C'est délibérément que nous commençons avec un quart d'heure de retard pour laisser à la salle une chance d'accueillir d'autres participants, en espérant que des visiteurs du marché de Noël nous rejoignent. La journée du samedi a été choisie en pensant que c'était un élément de distraction intellectuelle certes mais effectif, offert pendant le week-end. J'espère que cette prévision ne sera pas trop démentie par les faits, et spécialement compte tenu de l'importance de cette rencontre.

Cette rencontre porte comme intitulé « bilan d'étape ». C'est un peu nouveau dans la conception des débats publics que d'introduire une telle réunion ainsi dénommée. Nous le faisons avec l'idée qu'il s'agit pour tous de tenter un exercice de diagnostic finalement sur le point exact du débat : sa vitalité, sa vigueur, sa fécondité ; et

également pour permettre à chacun de situer sa position par rapport à celle des autres.

Déjà, nous avons eu un exercice permettant quelque chose du genre, avec la présentation successive des différents cahiers d'acteurs. Aujourd'hui, c'est plus un exercice d'introspection auquel je vous invite et de rétrospection aussi quant à voir les choses depuis leur début.

Nous devons préciser à ce stade ce qu'il en est de la portée au bout du compte et au-delà de la signification que je viens d'évoquer, du bilan d'étape.

Le premier objectif consiste à offrir l'occasion au maître d'ouvrage de pouvoir reprendre certains aspects qu'il a déjà présentés, et au vu de ce qu'ils ont déjà suscité d'interrogations, de demandes d'explication, revenir sur ces aspects pour mieux les expliquer et combler d'éventuelles lacunes. Tout ceci, et j'aurai sans doute l'occasion d'y revenir en conclusion, sans changer le projet soumis au débat à ce stade.

La Commission particulière du débat public ne peut et ne doit pas avoir d'avis à formuler sur le projet, mais elle doit enregistrer tous les avis ici émis par les acteurs du débat. Elle devra, le moment venu, et va s'y efforcer aujourd'hui même à propos de cette séance de bilan, récapituler tous les avis entendus et enregistrés.

Enfin, le rôle majeur revient évidemment au public pour démontrer les facilités d'invention dont il bénéficie, et présenter éventuellement des solutions alternatives. C'est vraiment le fait des acteurs du débat et des membres que vous êtes tous et toutes de ce débat.

Ces propositions et suggestions seront donc écoutées et entendues par la Commission particulière du débat public avant d'être retransmises. Voilà ce qu'il en est de la signification, de la portée à ce stade de cette séance. Je voudrais vous dire qu'il y a pour l'introduction une occasion très féconde et très importante offerte à l'attention de tous, avec l'exposé qu'a bien voulu accepter de faire devant nous, M. Daniel TARDY, rapporteur d'un rapport adopté par le Comité économique, social et environnemental le 23 septembre 2009. Depuis, il a fait l'objet d'une publication officielle, et je suis heureux de dire qu'il figure sur notre site Internet depuis pratiquement l'ouverture du débat.

Même si vous avez déjà pu vous y référer, vous aurez grâce à M. TARDY la synthèse majeure de ce débat qui se situe bien à l'ouverture d'une séance de bilan, dès lors qu'il donne le point de toute la problématique afférente aux infrastructures de transport en France aujourd'hui.

Donc, merci à M. TARDY, rapporteur général, d'être venu nous rejoindre et je lui cède d'emblée la parole.

**Daniel TARDY, Conseil économique, social et environnemental** (18mn) :  
Bonjour Mesdames et Messieurs, je vais donc vous donner les éléments essentiels d'un rapport qui a été commis par le Conseil économique, social et environnemental, en sa section dite de l'économie régionale et des transports. C'est un travail qui a occupé une trentaine de conseillers pendant 8 à 10 mois, et qui a finalement été

adopté par l'ensemble du CESE sans aucun vote contre, avec simplement 20 abstentions et 170 votes favorables.

J'ai par le passé exercé des fonctions de Président de la Fédération de l'industrie européenne de la construction, et je rencontrais régulièrement les commissaires européens pour échanger sur les problèmes que rencontrait cette industrie, et l'apport qu'elle pouvait amener au développement de l'Europe.

Un jour, l'un d'entre eux me dit qu'il fallait faire cette infrastructure, en parlant des autoroutes de la mer, car cela ferait une économie de 1,5 million de tonnes de CO<sup>2</sup> et donc il était urgent de faire cet investissement. Je lui ai demandé s'il avait une idée de ce que représentaient les 1,5 million de tonnes de CO<sup>2</sup> en valeur monétaire, puisqu'il s'agissait d'engager environ 5 milliards d'euros pour ce projet.

Le rapport Boiteux et les chiffres retenus par la Commission européenne évaluent à environ 100 € la tonne de carbone, ce qui met la tonne de CO<sup>2</sup> à 27 €. Donc, 1,5 million de tonnes de CO<sup>2</sup> économisées chaque année représentent 40 millions d'Euros.

Faire un investissement de 5 milliards d'euros pour économiser 40 millions d'euros par an, soit moins de 1 %, il y a certainement d'autres usages plus rentables, ayant un meilleur retour sur investissement de l'argent public.

Pourquoi se mobilise-t-on sur les investissements ? Effectivement, il faut le faire, et le Commissaire avait raison en disant qu'il faut investir. Le développement durable des territoires est lié, on le dit souvent, à plusieurs facteurs : la recherche, la formation et les infrastructures.

Les infrastructures ont fait l'objet de nombreuses études depuis une quarantaine d'années. Tout récemment, les municipalités canadiennes ont posé le problème à des sociétés d'ingénierie du Québec, en disposant d'un milliard de dollars à investir pour relancer la machine, que faut-il faire ? Fait-on un milliard de réduction d'impôts, un milliard de réduction des taxes sur le diesel ou met-on un milliard dans les infrastructures ?

Pour chacune de ces versions, les consultants ont donné le nombre d'emplois créés et l'accroissement du produit intérieur brut résultant de la solution choisie. De loin, la solution la plus rentable, en termes d'emplois créés et de produit intérieur brut, consistait à consacrer le milliard de dollars aux infrastructures.

En regardant l'évolution des éléments jugés fondamentaux pour le développement de l'économie, on pense dépenses de recherche, dépenses de formation et investissements en infrastructures de transport.

Ces courbes vous montrent l'évolution de ces trois paramètres au cours des 30 dernières années. Ceci est rapporté au PIB avec un indice 100 en point de départ en 1981. Les dépenses de recherche ont augmenté, puis se sont quelque peu réduites en proportion du PIB de 2,1 %.

Les dépenses de formation représentent aujourd'hui 6,6 % du PIB (courbe orange).

Les infrastructures montrent deux aspects. Elles ont d'abord connu un comportement chaotique (courbe bleue). La création d'infrastructures a souvent servi de variable d'ajustement budgétaire, et surtout entre 1991 et maintenant, on a réduit d'un tiers l'effort annuel d'équipement du pays en infrastructures de transport.

Aujourd'hui, on se rend compte que notre patrimoine vieillit et que les répartitions de populations ont changé. Donc, l'enjeu auquel nous sommes confrontés, avec un patrimoine en infrastructures vieillissant, dans une France qui bouge, les déplacements de population vers la ville, vers la métropolisation, vers le littoral, font que les besoins de déplacements, et la répartition de population dont il faut satisfaire le besoin a changé.

Donc, il y a vraisemblablement des changements à opérer aussi sur les infrastructures. Ceci risque, si l'on ne fait pas l'effort voulu, de compliquer l'attractivité et la compétitivité de notre pays dans un monde qui, faut-il le rappeler, s'est globalisé.

Nous avons aujourd'hui une double opportunité : toutes les réflexions faites à l'occasion du Grenelle de l'Environnement, le plan de relance et les réflexions menées à l'occasion du grand emprunt.

Si l'on arrive à avoir une vision partagée, on doit pouvoir moderniser, renforcer et adapter nos infrastructures ; ceci afin d'accompagner la mutation de notre société, en protégeant notre modèle social et en maintenant la croissance. Si vous voulez à la fois protéger les plus faibles par des transferts sociaux et protéger la planète par des luttes contre la consommation excessive de matières premières, et donc assurer la protection de l'environnement, il vous faut de l'argent. Vous trouverez l'argent dans la croissance vraisemblablement et pas ailleurs.

Les modes de vie bougent. Internet est un bouleversement fantastique, et nous sommes simplement au début de la constatation de ce que cela apporte. Mais, cela ne remplace pas le besoin de mobilité.

En fait, la mobilité a continué et s'est même accrue avec Internet. Comment cette mobilité se répartit-elle aujourd'hui, entre les voitures particulières, le système ferroviaire, les autocars et le transport aérien ? En voyageur-kilomètre, la route représente environ 90 % des voyageurs-kilomètre qui circulent dans notre pays.

Le ferroviaire, tout compris c'est-à-dire les grandes lignes, les chemins de fer régionaux, les tramways et les métros, représente 10,5 %.

Si l'on augmente d'un tiers la capacité d'accueil en voyageur-kilomètre du système ferroviaire, tout mode confondu, cela ne correspond qu'à l'équivalent de 3,5 % du transport voyageur-kilomètre de la route.

Au cours des trois dernières années, même s'il y a eu un léger fléchissement récemment, les 3,5 % représentent la tendance classique compte tenu de l'évolution sur cette période. De toute façon, la route continuera et il faudra l'adapter ainsi que les véhicules. Ce n'est pas la route elle-même qui pollue, mais ce qui roule dessus.

Là, on se rend compte d'un énorme effort à faire de recherche, d'adaptation pour améliorer les matériels, pour lutter contre la production de CO<sup>2</sup> particulièrement importante dans le transport routier et pour mettre en œuvre de nouvelles technologies.

Si l'on regarde les productions de CO<sup>2</sup> au kilomètre par voyageur liées à l'usage d'un mode de transport, la voiture particulière représente 90 g de CO<sup>2</sup> par kilomètre par voyageur, les TER la moitié. Cela résulte sans doute du coefficient de remplissage différent expliquant d'ailleurs que les autocars produisent moins de CO<sup>2</sup> au voyageur transporté par kilomètre que les TER. Ensuite, les transiliens ou systèmes majoritairement purement électriques produisent beaucoup moins.

Pour lutter contre la production de CO<sup>2</sup>, il faut bien entendu améliorer la gestion des flux. On se rend bien compte que dans un bouchon de véhicules, il n'y a pas plus producteur de CO<sup>2</sup> au voyageur kilomètre, car chacun laisse tourner son moteur.

On pense que l'un des développements à venir porte sur la multiplication des véhicules électriques, à condition bien entendu que l'électricité soit d'origine propre, c'est-à-dire soit de l'éolien, soit des énergies renouvelables, soit dans un certain nombre de cas l'énergie considérée comme moins nocive pour le gaz carbonique de la planète, à savoir l'énergie nucléaire.

Beaucoup de travaux se font sur les voitures électriques, parce que le rendement des moteurs électriques est bien meilleur que celui des moteurs à explosion, parce que c'est vraiment le système qui doit être propre, mais le problème porte sur le stockage de l'énergie électrique, qui conditionne directement l'autonomie des véhicules.

En regardant l'évolution des batteries permettant de stocker l'électricité, on s'aperçoit qu'en 75 ans environ, on a multiplié par dix la capacité de stockage d'énergie dans un kilo de batteries. On est passé de 22 à 220 w/h par kilo. Un kilo d'essence contient 60 fois plus d'énergie que la batterie (lithium ion) la plus moderne actuellement. Si l'on veut avoir par des véhicules électriques une autonomie se rapprochant de celle que l'on connaît avec les véhicules à combustible fossile, il faut impérativement un saut technologique sur les batteries.

Ce saut technologique interviendra sans doute. Qui pouvait penser il y a 40 ans que nous aurions des téléphones portables aussi petits, que nous aurions un numéro de téléphone toute sa vie. Mais, le seul problème étant : à quel moment interviendra ce saut technologique qui, lui, permettra de révolutionner complètement le transport routier ? Ainsi, si les infrastructures sont convenablement dimensionnées, on n'aura pas à toucher à notre modèle économique.

Le risque rencontré est que la prise de conscience de la nécessité de faire quelque chose au niveau planétaire, pour protéger la planète, ne se traduise par une récession économique. Celle-ci effondrerait notre modèle social et nous priverait d'ailleurs des moyens de lutter efficacement contre les évolutions climatiques.

Dans les évolutions, il ne faut pas se tromper d'objectifs. Le problème du réchauffement climatique, rappelons-le, a été fortement négligé il y a 25 ans. C'est une découverte relativement récente. Ce problème est à l'échelle du siècle. Par contre,

le fait que 3 milliards d'êtres humains aient décidé d'avoir le même niveau de vie que le milliard actuel qui vit dans les pays dits développés, ceux-ci se situent en grande partie en Chine, en Inde, au Brésil et dans un certain nombre d'autres pays également importants ; avec le modèle d'économie que nous avons, ils vont tirer sur les ressources fossiles. Le pétrole à 70 \$ risque fort d'arriver à 300 \$ dans un délai beaucoup plus rapide que celui auquel on pense habituellement.

C'est là où l'on estime qu'il faut vraiment faire un énorme effort sur une économie plus drastique en énergie. Un des secteurs où, sans prendre aucun risque, on peut faire des économies considérables, c'est le secteur du bâtiment, du domaine bâti qui, en France, consomme 240 kWh par an par mètre carré, alors qu'on construit en Autriche des maisons qui consomment 30 kW/h (le 8<sup>ème</sup>). Il y a donc là une marge de progression formidable. L'objectif de réduction de 20 % de la consommation d'énergie en Europe d'ici 2020 peut sans doute être atteint, à condition de faire un énorme effort sur le bâtiment, qui ne présente aucun risque pour le modèle économique, et aucun risque sauf celui de créer des emplois nouveaux. Alors que pour un effort sur la réduction de la mobilité et des transports, vous prenez un gros risque sur le modèle économique, sans parler de la liberté des gens.

Le CESE a été amené à faire un certain nombre de recommandations à la suite de ce rapport. La recommandation première a consisté à satisfaire le besoin de mobilité accrue. Ce n'est pas en restreignant la liberté qu'on fera progresser notre pays sur tous les plans.

Il a recommandé d'adopter une gestion patrimoniale des infrastructures. Quand on hésite entre deux types d'infrastructures, faut-il développer tel axe ou tel autre axe, que ce soit géographique ou par les modes de transport ? Fait-on ici du ferroviaire ou de la route ? Il est évident qu'à Paris, avec la densité de population actuelle, pour transporter les gens, il faut faire du ferroviaire, du métro. Par contre, dans le cœur du Limousin, le métro n'a pas tellement de chance d'être prospère.

Donc, il faut faire des études économiques en même temps que des études d'impacts, essayer de chiffrer ce que l'on peut. Bien sûr, le bonheur ne se chiffre pas, mais il y a beaucoup de choses qui, sur le plan économique, peuvent se chiffrer : combien coûte la réalisation de l'infrastructure, combien coûte son entretien, quelle est sa durée de vie ? A partir de là, on peut arbitrer entre les différents choix qui s'ouvrent, en ayant fait des classements.

La gestion patrimoniale est un peu une nouveauté dans nos pays. Les chefs d'entreprise donnent à leurs actionnaires un bilan de l'entreprise, avec le compte de pertes et profits et l'évolution des actifs.

Les personnages fortunés font la même chose vis-à-vis du fisc avec leur déclaration d'impôt de solidarité sur la fortune. Pourquoi les décideurs politiques ne font-ils un bilan ? Habitant une ville, j'aimerais bien que le Maire, au lieu de me donner simplement un compte de trésorerie, me dise si la ville s'est enrichie de nouveaux bâtiments, leur estimation, afin que je puisse suivre le patrimoine dont je suis copropriétaire avec mes voisins.

Même chose pour les départements et pour le pays.

Un effort est en cours, et le message est passé : il faut impérativement accentuer les efforts dans ce domaine, parce que cela permet de faire des choix beaucoup plus éclairés.

Il ne faut pas freiner l'économie, danger dont je vous parlais tout à l'heure, si l'on ne fait rien, on ne produira pas trop de CO<sup>2</sup>, mais il faudra vivre par ailleurs et laisser à nos enfants des possibilités de développement qui les intéressent.

Bien entendu, il faut prendre en compte tous ces problèmes, et de nouvelles infrastructures sont à réaliser, la population n'étant plus répartie de la même façon, les modes de vie ne sont plus tout à fait identiques. Il faut construire ces infrastructures avec un regard sur le développement durable et les concevoir dans la durée.

#### D'autres recommandations du CESE :

Améliorer la réflexion sur le lien entre économie et infrastructure. Il faut faire des études, développer la compatibilité patrimoniale et surtout développer les évolutions a posteriori.

Nous sommes très frappés de voir qu'une infrastructure se fait généralement sur une décision politique. Ensuite, on oublie de débriefer. Il est intéressant de voir qu'en Vendée on a développé un certain réseau routier, les réalités de trafic ont été du double de ce qui a été pris en compte au moment de l'étude. Cela peut être intéressant pour une étude ultérieure, cela peut aider à faire un choix.

Dans certaines lignes ferroviaires à grande vitesse, les résultats de trafic ont été largement supérieurs à ce que l'on avait prévu à l'étude.

Quand le viaduc de Millau a été construit, la ville de Millau était divisée entre les personnes favorables et les défavorables, le commerce de cette ville a augmenté de 50 % après la mise en place du viaduc, permettant justement de contourner de Millau. Les gens n'avaient plus la crainte de perdre leur place dans la queue permettant de continuer à avancer, ils pouvaient s'arrêter à Millau et repartir, le viaduc avait créé la fluidité de l'autoroute.

Donc, il faut réaliser ces études, parfois on se trompe et parfois on réussit.

Il faut donc améliorer les délais de réalisation également, et sans occulter la concertation, point fondamental. Pourquoi améliorer ? Le temps, c'est de l'argent. Quand on met trop longtemps à réaliser, on n'a pas le gain optimal qu'on obtient qu'on va vite. Or, les choses ont évolué, les délais de réalisation des infrastructures se sont plutôt rallongés. La première ligne à grande vitesse Paris-Lyon a été faite en 6 ans, entre la décision et l'entrée en service. Il a fallu 8 ans pour le TGV Bretagne, 9 ans pour la LGV Nord. Il aura fallu 15 ans pour la LGV Est. Par contre, l'itinéraire à grands gabarits entre Langon et Toulouse, qui représentait 250 km, a été réalisé en 2 ans.

Mais, dans ce dernier cas, il y avait un patron, une équipe qui avait l'argent, un budget financier et une forte volonté politique.

Donc, les délais sont une question d'organisation et de volonté. Là, nous avons sans doute encore des progrès à faire.

Enfin, et ce sera la conclusion : investir en éducation, en recherche, est évidemment fondamental. Mais, il ne faudrait pas oublier les infrastructures de transport nécessaires au développement durable des territoires, notamment des territoires urbains.

Nous avons sans doute une marge de progrès possible sur la réalisation d'infrastructures.

**Alain OHREL** (30s) : Merci beaucoup à vous, M. TARDY pour cet exposé extrêmement intéressant, dont je loue les conditions de présentation dans le temps imparti. Maintenant, s'ouvre le moment des questions-réponses.

**Germaine FRAUDIN, AVERN** (30s) : Quand on n'a pas le budget, que fait-on ? Passe-t-on par une concession ? C'est la vraie question. On peut aussi avoir la volonté politique pour ne pas faire de concession.

**Daniel TARDY** (3mn) : Si l'on n'a pas d'argent, on a le choix entre ne rien faire, ou trouver un système pour emprunter cet argent. De toute façon, à un moment donné, il faut bien que le coût de l'infrastructure soit remboursé. La concession est une manière, les partenariats publics-privés ont de très nombreuses formes, des mixages de fonds publics et de fonds privés peuvent intervenir. Il y a un certain nombre de grandes infrastructures qui se sont faites ainsi. Le Pont de Saint-Nazaire sur l'estuaire de la Loire a été réalisé par une concession, qui a ensuite d'ailleurs été récupérée par le département. C'était une société d'économie mixte qui l'avait construit, et était à majorité très légèrement privée, c'est l'entrepreneur qui était majoritaire.

Au bout d'un certain nombre d'années, le département a récupéré son bien. Il n'avait pas coûté aux contribuables ce qu'aurait coûté le fait de disposer du budget. C'était un budget préfinancé par les contribuables.

En disant qu'il faut un budget, il faut que les responsables de l'exécution de l'infrastructure aient en main les moyens financiers de cette exécution. Pourquoi par exemple, l'itinéraire à grands gabarits Langon-Toulouse a-t-il été un succès assez remarquable ? Car Airbus Industrie avait mis une certaine somme à la disposition des personnes chargées de la réalisation de l'infrastructure. Les responsables avaient le carnet de chèques.

Quand il s'agissait de négocier avec un village sur le tracé, sur la manière de faire passer l'itinéraire en gênant le moins possible, ils avaient la liberté d'essayer de gérer au mieux par des négociations de proximité la réalisation. Cela s'est fait dans le budget et dans un délai extrêmement court, car ils avaient la liberté et la responsabilité avec les moyens d'actions. C'était une cellule d'une dizaine de personnes qui avait le soutien politique du Ministre de l'époque, Jean-Claude GAYSSOT.

Voilà ce que j'entends par budget. Si l'on n'a pas d'argent, il faut trouver des amis qui en ont et faire avec eux.



**Germaine FRAUDIN** (30s) : Je suis persuadée qu'il faut un saut technologique, mais ne faut-il pas parier sur ce saut technologique maintenant plutôt que démolir du point de vue environnemental tout un territoire ou en tout cas traverser trois vallées, etc. ?

**Daniel TARDY** (1mn) : Je n'ai pas de réponse à cette question tout à fait politique. C'est le problème d'un pari, vous pouvez le gagner comme vous pouvez le perdre. Des gens jouent à la loterie, d'autres n'y jouent pas, cela dépend des tempéraments.

Personnellement, j'ai un tempérament prudent et je me méfie des paris que l'on rate, mais c'est la liberté de chacun.

**Germaine FRAUDIN** (1mn) : Qui aurait dit il y a 10 ans voire même 5 ans qu'Internet prendrait une telle dimension, que nos portables s'amélioreraient à ce point, toutefois ils dépensent beaucoup de CO<sup>2</sup> dans leur fabrication ? On peut aussi parier que les véhicules seront beaucoup moins polluants, qu'ils rouleront à l'électricité ou autres. Donc, on aura beaucoup moins de pollution, beaucoup plus de silence aussi. Pourquoi ne pas utiliser l'infrastructure actuelle et pourquoi faudrait-il une deuxième voie ? Ou alors il nous la faut tout de suite.

**Daniel TARDY** (5mn) : Je vois les choses un peu de l'extérieur. Le développement économique est lié à la mobilité. En France, 45 % de la richesse produite sont liés au fait que des êtres humains bien formés travaillent ensemble. Ils peuvent travailler ensemble car ils se rencontrent grâce à une mobilité facile, qui s'est améliorée au cours de décennies précédentes.

Demain, quelle sera la forme de la mobilité ? Une infrastructure d'un certain type ne laissera passer qu'un certain nombre de véhicules à l'heure. Indéniablement, ultérieurement, les véhicules seront moins polluants.

La flotte de véhicules particuliers roulant sur les routes de France produisait en moyenne 176 g de CO<sup>2</sup> par kilomètre, les nouvelles normes nous amènent à 130 g et on descendra à 100 g. Rien que par le changement de normes, on a gagné 27 %, même s'il faut un certain temps car il faut éliminer le parc ancien, mais le mouvement est en route. Les véhicules seront de moins en moins polluants.

Par contre, les besoins de mobilité iront croissants. Je vous rappelle que le problème de la pollution atmosphérique pour la France n'est pas le vrai problème. Ce n'est pas la France qui représente 1 % de la production de CO<sup>2</sup> mondiale qui va sauver la planète. D'ailleurs, si tous les pays du monde avaient la même production de CO<sup>2</sup> par unité de produit intérieur brut, la production mondiale de CO<sup>2</sup> serait la moitié de ce qu'elle est, s'ils avaient notre performance. Nous sommes déjà parmi les meilleurs.

Nous devons veiller à ne pas perdre cette avance, bien entendu, mais notre vrai problème porte sur une économie certaine en énergies fossiles. C'est beaucoup plus important que le CO<sup>2</sup>, car c'est un problème beaucoup plus urgent, qui va nous rattraper beaucoup plus vite que l'autre.

Personnellement, j'ai vu beaucoup d'infrastructures se faire, j'ai vu beaucoup de discussions sur le fait de les réaliser ou non. Je suis originaire de la Loire-Atlantique et j'ai vu des décennies de disputes entre Nantes et Saint-Nazaire sur le fait que l'on

mette une voie à grande circulation entre Nantes et Saint-Nazaire ou non. Le jour où cette voie a été en service, l'agglomération Nantes Saint-Nazaire a pris une autre dimension.

Je me souviendrai toujours d'une discussion avec Olivier GUICHARD sur ce même problème. On plaidait pour qu'on réalise l'autoroute Nantes-Angers. Il y avait ceux qui pensaient qu'il fallait commencer par Le Mans-Angers, etc. En discutant sur l'utilité économique, Olivier GUICHARD a dit : « quand nous avons des problèmes de reconversion des Charbonnages dans le Nord, nous avons mis des missions et des tas d'organismes pour essayer de résoudre le problème social, on a ouvert l'A1 et d'un seul coup le problème a chuté dans des proportions conséquentes ». C'est cela l'autre pari.

**Germaine FRAUDIN** : C'est du passé !

**Daniel TARDY** : C'est l'expérience du passé. Le CESE a essayé d'avoir un regard tourné vers l'avenir et voilà le fruit de ses réflexions qui n'ont pas été partagées par tous, mais qui n'ont pas eu d'opposition sur les 232 membres de ce Conseil, d'avis d'habitude extrêmement divers.

**Laurent BORDEAU, Association « Agir unis A154 »** <sup>(3mn)</sup> : Bonjour Monsieur et merci pour votre exposé qui a été très intéressant, que je qualifie un peu de plaidoirie en ce concerne la défense du modèle économique et social. On ne va pas rentrer dans cette conversation, même si elle serait intéressante ultérieurement.

Par rapport au contenu de votre exposé, je retiens le fait que vous avez développé votre exposé autour de la notion de mobilité et de développement. Nous sommes d'accord pour dire qu'effectivement ces deux notions sont extrêmement liées pour le développement de notre département. Après, nous sommes effectivement en désaccord quant au choix du maître d'ouvrage.

Je voulais revenir sur les contrôles a posteriori des équipements effectués. Je veux notamment parler des rapports Loti. Vous avez cité Langon-Toulouse où ce sont des spécificités liées au relief et à l'intérêt économique. Heureusement, qu'Airbus a participé financièrement car c'était pour transporter le matériel.

Par rapport à notre département, nous avons une spécificité : la ruralité du département. Que constatons-nous ? Que le maître d'ouvrage n'en a pas tenu compte dans le choix proposé à l'ensemble de la population. C'est là où je pointe du doigt les rapports Loti. De nombreux rapports ont dénoncé l'impact sur la ruralité, sur la population, que les agriculteurs ont été absents et qu'il n'y ait pas eu assez de mesures.

Quand vous parlez d'études économiques et d'études d'impacts, et qu'il y a absence non négligeable d'une partie importante de l'économie d'un secteur, c'est aussi un point qu'il faut éclaircir en urgence pour la suite des débats et sur nos choix par rapport à ce département.

Le réchauffement ne date pas de 20 ou 25 ans, même si les médias n'en parlent que depuis cette date, dans les années 50-60 des nombreux intellectuels s'étaient déjà mobilisés et avaient pointé du doigt ce problème.

**Daniel TARDY** (2mn) : Vous évoquez la ruralité qui a été très présente dans les préoccupations du CESE. Dans le rapport, nous citons notamment le fait que la France est le plus gros consommateur d'espace agricole de l'Europe. Il faut savoir dessiner et concevoir les infrastructures pour être plus économique en prédation d'espaces naturels.

Par ailleurs, concernant le réchauffement climatique, certains n'abordaient pas le problème sous cet angle mais sous l'angle de la consommation d'oxygène par les centrales thermiques. En augmentant de 15 % par an la production d'électricité d'origine thermique, cela signifie doubler tous les 7 ans. Le petit jeu de l'échiquier avec le grain de riz qu'on pose sur une case et qu'on double de case en case montre que l'on arrivera un jour, assez rapidement, à l'asphyxie complète.

Le Groenland dans les années 1400 était vert. Aujourd'hui, les glaces fondent mais il n'est pas encore redevenu vert. Sur ce problème, il y a de grandes discussions de spécialistes. Une chose est certaine, nous n'aurons pas assez d'énergie fossile pour alimenter 5 milliards de personnes voulant avoir notre mode de vie actuel. Il y a indéniablement quelque chose à faire. Il est grand temps que tout le monde s'y mette.

**Maryse DEJONGHE, Présidente de l'Association « Un euro pour la vie »** (4mn) : J'ai écouté avec beaucoup d'attention vos réflexions notamment celles de M. TARDY, très intéressantes d'ailleurs, au cours de toutes les réunions auxquelles j'ai assisté. Tout le monde parle de beaucoup choses et oublie certains sujets. Certes, on parle d'agriculture, et je côtoie de nombreux agriculteurs qui se plaignent de la RN154, qu'ils traversent difficilement pour se rendre d'une parcelle à l'autre. Ils demandent qu'un changement soit opéré.

Comment peut-on faire ce changement ? Que par des voies autres que par le Conseil général ou l'État, mais celui-ci n'a pas suffisamment d'argent pour réaliser la 2 x 2 voies. L'Eure-et-Loir est le parent pauvre de la France, car c'est un petit anneau partant d'Artenay jusqu'à Rouen, où l'on se trouve constamment derrière les camions, car on ne peut pas doubler. Tous les sujets stériles dont on a parlé passent après la sécurité. Je n'ai jamais eu l'occasion de l'exprimer, et le temps est arrivé de la décision.

Je viens d'une région, la vallée de la Maurienne, où l'on a mis en place le ferroutage, qui ne marche absolument pas. Chacun comme en Eure-et-Loir était contre l'autoroute, maintenant l'autoroute est réalisée, toute la vallée est très heureuse car cela apporte un flux considérable pour les stations de ski.

**Alain OHREL** : Pardon de vous interrompre, avant de remonter entièrement la vallée de la Maurienne, votre propos est intéressant mais pourriez-vous le résumer dans la formulation d'une question, en précisant d'ailleurs à qui elle s'adresse ?

**Maryse DEJONGHE :** Je suis pour l'autoroute, car pour aller d'un point à un autre en Eure-et-Loir, on se trouve confronté à des bouchons constants. J'emprunte la RN154 tous les jours avec ces difficultés de circulation.

**Alain OHREL :** Votre question s'adresse plutôt au maître d'ouvrage, mais si M. TARDY est inspiré pour répondre, notamment concernant la référence au ferroutage.

**Daniel TARDY** (1mn) : Vu les précautions prises vis-à-vis de l'environnement, l'autoroute de la Maurienne a été une amélioration d'ensemble. L'ancien maire de Chambéry, quand il était Secrétaire d'État au Logement, m'expliquait que l'on disait qu'autrefois, à Saint-Jean-de-Maurienne, les corbeaux volaient sur le dos pour ne pas voir l'horreur qu'il y avait dessous. Aujourd'hui, ils volent toujours face à terre !

**Alain OHREL :** Avez-vous d'autres questions ?

**Jean ROUME :** Je souligne que la sécurité est importante.

**Alain OHREL** (1mn) : Nous en parlerons tout à l'heure.

Nous remercions vivement M. TARDY. Sachez que vos propos auront des lecteurs très au-delà de cette salle, car ils figureront sur Internet. Nous vous sommes très reconnaissants d'être venu jusqu'à nous. Je sais que vous nous quitterez avant la fin de la réunion, et je tiens à vous souhaiter un bon retour à Paris.

**Daniel TARDY :** Merci de votre accueil.

**Alain OHREL** (9mn) : Pour continuer le déroulement de cette matinée, nous en venons à la rapide évocation des données quantitatives, c'est-à-dire chiffrables, du débat au point où nous en sommes.

Au moment où s'achève la 9<sup>ème</sup> semaine du débat public sur les 16 qu'il comporte, nous achevons notre 10<sup>ème</sup> réunion publique sur les 14 prévues. Nous avons encore prévu pour la date du 11 janvier prochain à 15 h un atelier de travail. Nous vous en communiquerons l'endroit.

C'est un petit groupe restreint constitué sous la conduite de deux membres de la Commission, Mme BREVAN et M. PAVAUX. Ce groupe de travail associera bien entendu le maître d'ouvrage, les collaborateurs de l'administration de l'équipement dont il souhaitera avoir le concours et les volontaires, auxquels je fais encore appel dans votre assemblée, pour qu'il puisse réfléchir très précisément à deux choses : les modèles utilisables pour le calcul des bilans carbone et les perspectives de trafic, sans s'interdire d'autres aspects concernant la pollution.

J'indique d'ailleurs et la présence de M. TARDY m'en fournit l'occasion, qu'il y a dans le rapport, dont il est le rapporteur général, des données très intéressantes chiffrées sur les différents types de pollutions afférents aux différents types de transport en termes de pourcentage de la pollution globale. Ce sont des éléments dont le groupe de travail pourra faire grand profit.

Je complète ce rapide bilan quantitatif en indiquant que nous avons eu depuis l'ouverture du débat quelques 1840 participants. Il faut retenir dans la variété que

nous avons délibérément introduite dans le choix des jours de semaine et des horaires aussi, que celle-ci devra exclure le samedi, car contrairement à ce que nous avons cru, le samedi n'est pas un jour de grande affluence. Nous remercions ceux qui sont venus.

348 coupons T, dont 139 questions et 219 demandes de documentation, sont parvenus.

306 demandes de documentation ont été formulées et 247 questions ont été posées, tout mode d'interpellation confondu.

Nous avons été destinataires de 164 avis, de pétitions dont l'une signée par 11.732 signataires « Dévier Saint-Rémy ».

Nous avons produit deux journaux du débat. Le deuxième est paru ce matin même, exprès en coïncidence avec cette séance dite de bilan. Vous le trouverez sur les tables à l'entrée de la salle.

Par ailleurs, nous avons reçu et diffusé à ce jour, 11 cahiers d'acteurs figurant sur le site Internet ou aussi en version papier à l'entrée de la salle.

Je ne reviens pas sur leur intitulé et sur leur contenu, car ils ont fait l'objet d'une présentation lors d'une séance générale. Nous avons aussi des contributions qui se distinguent des cahiers d'acteurs en ce qu'elles comportent généralement plus de pages que le modèle type des cahiers d'acteurs limités à 4 pages.

Ce sont des contributions qui peuvent être assez abondantes, comme celles par exemple de la Chambre de commerce de Chartres, et aussi le SCOT de Chartres.

Nous avons eu 11 délibérations de Conseils municipaux, et une délibération du Conseil général de l'Orne, et d'autres sont annoncées du Conseil général d'Eure-et-loir.

Il y a 211 retombées de presse.

Je me réjouis, et les membres de la Commission, de la constance et de l'assiduité de la presse à nos rencontres et à nos travaux. Elle vient très régulièrement pour s'informer et rend compte de ce qu'elle entend et ce qui est dit. C'est tout à fait conforme à ce que nous devons souhaiter. La presse, dans toute sa variété et ses composantes, doit intervenir comme un acteur du débat par la contribution qu'elle apporte à une meilleure information du citoyen sur les échanges qui ont lieu dans ces rencontres, par l'avis qu'elle donne.

Nous avons sur le site Internet depuis sa création enregistré un nombre de visites approchant les 10.000 visites pour 38.200 pages consultées. Je suis frappé par le fait qu'il y a presque eu autant de visites sur le site avant l'ouverture du débat que depuis.

Avez-vous des observations ou des précisions à demander sur ces chiffres ?

**Germaine FRAUDIN** (30s) : La presse nationale a-t-elle parlé du débat ? Le chiffre de 211 ne paraît énorme, je n'en ai pas trouvé autant.

**Alain OHREL** (14mn) : Ce chiffre correspond au recensement des articles parus, quels que soient leur auteur et leurs supports. Le pourcentage est écrasant d'articles parus dans la presse locale. Dans la presse nationale, il n'y a pas eu beaucoup d'écho. Ce n'est pas le signe qu'il n'y en aura pas avant la fin.

Je ne vous fais pas de révélation en vous indiquant qu'à l'évidence le débat a une implication à dominante locale, mais il pose des questions de principe débordant très largement l'aire géographique concernée. Ainsi, y aura-t-il des esprits informés et avisés qui s'exprimeront dans d'autres organes de presse que locaux.

J'ai été sollicité pour donner un point de vue sur FR3.

Nous aurons une conférence de presse lors de la clôture du débat. D'ici là, nous donnerons un communiqué qui résumera toutes ces données quantitatives ou qualitatives, auxquelles nous allons maintenant en venir, avec l'indication que quelques observations que nous inspire le point actuel du débat.

Je voudrais à cet égard faire quelques observations concernant la mobilisation proprement dite des personnes intéressées par ce débat. Parmi vous, il faut distinguer ceux qui constituent un noyau dur, c'est-à-dire les éléments permanents tels qu'ils sont à peu près là aujourd'hui, soit une centaine de personnes, les plus assidus à nos rencontres. A ce titre, nous constatons qu'il y a de nombreux représentants d'associations dont les propos ne sont pas tous à dominante spécifiquement géographique, quand bien même leurs adhérents ou leur implantation à ces associations correspondent à un endroit bien déterminé de l'aire géographique considérée. Des associations s'expriment régulièrement par référence à des données générales de l'environnement, du Grenelle de l'Environnement et qui sont implantées dans la région drouaise.

Ce sont des observations générales.

Les expressions recueillies sur le projet ne viennent pas forcément des zones les plus peuplées. Je remarque que l'on a assez peu d'associations spécifiquement chartraines ou de regroupement de populations chartraines riveraines de la rocade ouest qui viennent nous faire part de leur ressenti, de leur souhait ou de leur crainte. De la même façon, nous n'avons pas les riverains de la rocade Est de Dreux. C'est un constat, dont je serais heureux d'entendre le démenti.

Il y a évidemment une très forte expression, et l'abondance des signatures de leur pétition le démontre, des habitants concernés par la déviation de la RN12 à Saint-Rémy-sur-Avre. Près de 400 participants ont assisté à la réunion à Saint-Rémy-sur-Avre.

Les expressions individuelles dans ce débat n'apparaissent pas, et de loin, comme les moins argumentées. Elles sont très argumentées techniquement. Nous avons noté l'expression forte que vous avez pu tous entendre de l'inquiétude de quelques représentants syndicaux du service public routier ; une expression très construite de la part des milieux économiques à travers la CCI ; une expression du monde agricole qui tend à s'amplifier. Elle n'était pas jusqu'alors très explicite.

Je rappelle que nous avons le 14 janvier une réunion spécifiquement consacrée à l'impact sur l'agriculture de ce projet. La question particulière des prélèvements fonciers qui revient de façon récurrente sera abondamment traitée lors de cette séance du 14 janvier.

Je constate que les représentants élus semblent marquer une préférence pour l'expression écrite. Il reste encore quelques séances devant nous. D'ailleurs, il n'est pas anormal, et c'est le jeu même de la démocratie participative par rapport à la démocratie représentative, que celle-ci s'exprime à la lumière des apports de la démocratie participative. Par conséquent, cette expression se situe plutôt en fin de parcours, et nous y comptons bien.

Trois types de publics :

- Les associations qui défendent souvent une cause d'intérêt général : l'environnement, l'enjeu climatique, la sécurité, la gratuité du service public, l'alternative ferroviaire ou tout le moins la pluri-modalité ; les associations qui défendent le cadre de vie de leurs adhérents, l'atteinte au milieu naturel préservé actuellement ;
- Quelques instances professionnelles représentatives, et spécialement l'établissement public dont c'est le rôle, la Chambre de Commerce ;
- Les Maires, conseillers municipaux, et élus en général.

Ceci démontre la zone des absents, c'est-à-dire :

- Les usagers à longue distance qui transitent par la RN154 pour effectuer Orléans-Rouen. Nous ne sommes peut-être pas allés suffisamment au devant d'eux. J'ai noté récemment que l'on aurait dû prévoir des débats dans le Loiret. L'opinion du Loiret s'est déjà exprimée au travers du CESR.
- Les usagers de la rocade de Dreux et de Chartres.
- Nous n'avons pas entendu dans le débat RFF, la SCNF nous exposer leur projet en matière de réouverture de lignes ou de politique de fret et de transport de voyageurs. Peut-être pourrait-on les solliciter pour un cahier d'acteurs. Je livre cela à vos réactions et réflexions.

Ce projet, dont vous débattiez, me paraît comporter deux aspects, entre lesquels vous semblez alterner selon vos convictions.

Il y a ceux pour qui le projet répond à un projet d'ensemble (c'est-à-dire celui d'un grand nombre kilomètres compris entre Nonancourt et Allaines). Ce projet apparaît, tel que le maître d'ouvrage vous l'expose, avec une certaine cohérence et a priori insusceptible de fractionnement dans l'appréhension que l'on peut en avoir.

Il y a ceux qui éprouveraient un effet « Nimby ».

Là, ce n'est pas le cas. Vous avez une vue du projet comme étant fragmentable, c'est-à-dire susceptible d'être traité différemment selon la section dont il s'agit. Je crois

que c'est un apport du débat intéressant que nous enregistrons, et à l'égard duquel les membres de la Commission n'ont aucun avis.

Pour compléter cette présentation qualitative, je vais demander à Mme BREVAN qui a beaucoup réfléchi à la question avec son expérience professionnelle aux problèmes de route de nous dire ce qu'elle en pense.

**Claude BREVAN, membre de la Commission Particulière du Débat Public** (11mn) : A ce point du débat, il nous est apparu et nous pensons refléter ce que nous avons entendu du public, un certain nombre d'ambiguïtés qu'il serait peut-être utiles d'essayer de lever.

La première ambiguïté en l'état actuel du débat et des réponses du maître d'ouvrage, nous avons beaucoup de difficultés à voir clair dans ces motivations, notamment à distinguer ce qui relève d'arguments proprement techniques quant à la conception d'une infrastructure et des choix liés à la concession de cette infrastructure. Cela apporte-t-il des contraintes supplémentaires ou pas ?

Le maître d'ouvrage indique que le concessionnaire devra prendre l'ouvrage tel qu'il est conçu, nous avons le sentiment que ce n'est pas convaincant pour vous, car en réalité le maître d'ouvrage dans la conception même de son projet, en quelque sorte, consciemment ou inconsciemment, anticipe les contraintes du concessionnaire. Le concessionnaire est inconnu et invisible à ce jour. Il prendra l'ouvrage tel qu'il sortira de l'enquête publique, si nécessaire, mais pour autant il est omniprésent. Tout projet n'est pas concédable et la rigidité dans la conception de ce projet vous apparaît directement liée à sa « concédabilité ».

Il y a des perceptions très différentes du champ même du débat public entre le maître d'ouvrage et le public. Nous avons senti que vous étiez parfois très agacés quand le maître d'ouvrage disait : « Nous n'en sommes pas encore là, nous sommes à la question de l'opportunité ». Vous avez le sentiment que s'il vous répondait affirmativement, il serait lié par cet engagement. Pour le moment, il n'a pas répondu ainsi aux trois questions répétées à l'introduction de chaque réunion. Vous avez envie d'en savoir davantage et d'aller plus loin dans ce qui serait véritablement soumis à l'enquête publique.

L'opportunité étant : faut-il achever l'aménagement de la RN154 ? Faut-il accélérer cet aménagement ? Comment le financer ? Avec une seule vraie réponse de sa part : la concession, car l'hypothèse de 2070 vous apparaît repoussoir.

Des ambiguïtés viennent de la définition même du champ, de l'étude du projet. Le maître d'ouvrage présente son projet globalement, avec une impasse sur la RN12. Cette impasse est très présente dans vos interventions. Non seulement, il y a un tronçon commun entre la RN154 et la RN12, mais si la solution Est était retenue, il faudrait réaménager la RN12 qui ne pourrait pas subir le trafic. On ne peut pas en tenir rigueur au maître d'ouvrage, car ce n'était pas dans son cahier des charges de travailler sur la RN12. Cette absence de réponse ou prise en compte des problèmes spécifiques de la RN12 plombe le débat. Ce débat est partiellement global.



L'absence de réactions du maître d'ouvrage à des ébauches de propositions alternatives que vous avez pu faire a quelque peu alourdi le climat de ce débat. Il aura peut-être quelques explications tout à l'heure.

Le fait que les réponses soient systématiquement d'ordre technique fait que nous considérons à ce point du débat, qu'il y a un enjeu réel afin que la technique n'occulte pas intégralement les possibilités d'un dialogue entre le public et le maître d'ouvrage, qui ne peut pas se positionner comme étant le seul sachant. Le public aussi a des connaissances, il est là pour les communiquer et pouvoir en débattre, quitte à se voir contester.

La question du financement du projet a été constamment au cœur des débats. Elle a extrêmement peu évolué puisque, à la quasi unanimité, à l'exception de la réponse de la Chambre de Commerce pour laquelle la concession est un pis-aller, car on ne trouve pas d'autres moyens, et « Un euro pour la vie », la question de la concession et du péage a été unanimement écartée.

Nous avons maintenant l'impression que les questions du public se concentrent sur un certain nombre de points. Il n'y a pas de hiérarchie entre ces différentes questions.

Où passera la route ? Vous voulez en savoir plus et ne pas simplement reporter dans quelques années le fait de savoir si cela passera au nord ou au sud, à l'est ou à l'ouest.

Y a-t-il d'autres moyens financiers que la concession pour permettre la réalisation dans des délais raisonnables ? Si par hasard, cette concession s'avérait inévitable, porterait-elle nécessairement sur la totalité de l'itinéraire ? C'est apparu dans les débats.

Il faut bien noter que pour le moment la partie sud de l'itinéraire a été peu abordée et que peut-être les personnes de la partie sud auront exactement le même rejet du péage que celles que nous avons rencontrées aujourd'hui dans la partie nord.

Comment éviter un report massif du trafic à l'intérieur des villages ? Il vous paraît un peu trop technocratique d'avoir comme réponse que l'on peut s'accommoder d'un passage de 3 ou 4.000 véhicules par jour. Je force un peu le trait de la réponse, mais j'ai le sentiment de traduire la manière dont vous l'avez ressenti.

Bien que parfois vous ayez le sentiment que le débat tourne un peu en rond, en réalité, en relisant les verbatim, tout ce qui a été dit et écrit sur le sujet, le débat a évolué. A part très peu d'interventions et quelques arguments qui viennent remettre en cause des arguments comme celui de la sécurité comme une argumentation pour l'achèvement rapide de la voie, sans pour autant dire qu'il est inutile de réaliser cette 2 x 2 voies, vous répondez globalement « oui » aux deux premières questions du maître d'ouvrage : faut-il achever l'aménagement ? faut-il l'accélérer ?

L'évolution justement liée à ces deux premières réponses est que vous allez vers la recherche de solution de compromis. Le Grenelle est là pour cela, le débat actuel à Copenhague également. Vous êtes en train de rechercher des « solutions douces » pour permettre d'atteindre cet objectif de mise en sécurité de cet itinéraire et de facilitation des déplacements, tout en rejetant assez massivement la question du gain

de temps, de la fiabilité et de la vitesse, qui vous apparaissent des points assez secondaires dans l'argumentation développée par le maître d'ouvrage.

**Alain OHREL** (2mn) : Je vais demander à la salle de nous faire part de ses réactions sur ce premier bilan. Ce constat est-il fidèle à ce que vous avez entendu ? Qui souhaite la parole ?

**Jean ROUME, ASCVEG** (7mn) : Je voulais intervenir sur la sécurité et répondre à « Un euro pour la vie », dont la fondation elle-même repose sur ce problème de sécurité, et aussi à la CCI qui répète à plusieurs reprises dans ses interventions que c'est sa priorité. Je me joins tout à fait à ces deux groupements pour envisager ce problème.

Peut-on regarder rapidement le montage ? Il est important de comprendre et de tordre le coup à quelques idées fausses, si vous le voulez bien.

Nous avons déjà vu le tableau, qui est assez indigeste. Par contre, il ne faut pas se servir de la valeur N°3 pour la comparer à la valeur N°2 ; si l'on prend des valeurs particulières, on ne va pas s'en sortir. C'est la vue d'ensemble qui est importante.

**Alain OHREL** : Je me permets simplement d'indiquer que vous avez présenté ces tableaux.

**Jean ROUME** : Tout à fait, par contre, nous arriverons à des conclusions décoiffantes, j'en ai été étonné et ému.

Cette courbe montre la réalité, mais là aussi, nous ne comprenons pas trop. Nous avons l'ensemble des accidents sur 10 et 11 ans, ce sont des valeurs données par le maître d'ouvrage. Pour mieux comprendre ce qui se passe, nous pouvons établir une chronologie avec des hauts et des bas ; une tendance va se généraliser. On peut comparer 2000 avec 2001 et en tirer la conclusion qu'il y a une augmentation fulgurante. On peut dire la même chose deux ans après une baisse. On ne peut pas tirer de conclusion générale sur deux ou trois ans, il faut vérifier l'ensemble. A la télévision, nous entendons que 2009 sera une année catastrophique, la tendance qui apparaît n'est pas influencée par cette année 2009, il est possible qu'il y ait des hauts et des bas, mais ce n'est pas ce qui va influencer.

On trace une droite qui simplifie encore plus et qui montre ce qui se passe. Il y a des écarts au-dessus et en dessous, cela se neutralise. On peut raisonner non plus sur des variations mais uniquement sur cette droite. On peut même préciser que cette droite est descendante.

**Alain OHREL** : Si vous permettez, je voudrais vous poser une question. Ce que vous dites n'est pas contestable, j'imagine que ce sont des chiffres qui ont été relevés. Cela se résume à ceci, et c'est en soi une bonne chose, que le nombre des accidents sur la RN154 va se réduisant avec quelques écarts à la moyenne, de 60 en 1997 à 15 ou 18 dix ans plus tard.

Qu'en concluez-vous ? Qu'il ne faut pas aménager la RN154 ?

**Jean ROUME** : Laissez-moi encore trois minutes pour conclure.

**Alain OHREL :** Il nous intéresse de savoir quelle conclusion vous en tirez.

**Jean ROUME :** Je voudrais que vous la tiriez vous-même. Il ne me reste plus que deux minutes maintenant, c'est très important, Monsieur le Président.

2008 et 2009 montrent également des hauts et des bas, même si c'est une année catastrophique pour 2009, la tendance ne change presque pas. Il est important de le comprendre.

Voici mes questions avant d'en arriver aux conclusions.

Jusqu'où veut-on baisser le nombre d'accidents ? Où va cette tendance ? Ce n'est pas moi qui le dis, mais les chiffres qui nous nous donnés représentent la réalité : où va-t-on ? Quand aura-t-on cette réponse ?

Si l'on écoute les chiffres tels qu'ils nous parlent, on va vers une accidentologie zéro.

**Alain OHREL :** Tant mieux.

**Jean ROUME :** Quand cela va-t-il arriver ? Cette question est importante. Vous n'avez qu'à suivre le bout de la flèche pour avoir la réponse. Croyez-vous que ce soit 2070, 2030, 2018 ? Non, 2013, si toute chose reste identique, et si les efforts se poursuivent ainsi que nos comportements sur la route.

A la question N°2 du maître d'ouvrage : faut-il accélérer ? Nous avons la réponse déjà au niveau accidentologie, et je rassure « Un euro pour la vie » et la CCI, ce problème est solutionné.

**Alain OHREL :** Nous avons tout à fait compris, mais peut-être que les experts pourraient s'interroger sur la valeur asymptotique zéro de 2013. C'est une très bonne nouvelle que vous nous commentez, et elle inspire forcément la question suivante : quelle conclusion en tirez-vous ? Il ne faut pas aménager la RN154 ?

**Jean ROUME :** C'est une conclusion personnelle. Les efforts réalisés pour réduire l'accidentologie depuis des années par la DRE et les personnels qui travaillent sur la route portent leurs fruits, et continuent de le faire.

En continuant ainsi, on arrive tout naturellement, car ces efforts paient et continueront à payer, à réduire vers zéro, et on arrive à solutionner ce problème. Après, nous avons le temps nécessaire. Nous continuons ainsi, et nous n'avons pas besoin d'une concession.

**Alain OHREL :** L'accidentologie, point important, n'est pas le tout du problème. Pour supprimer les accidents, on n'a qu'à fermer la route.

**Jean ROUME :** Des gens se battent depuis 10 ans pour améliorer la sécurité, des doubles voies ou 2 x 2 voies sont réalisées. On résout sans arrêt ces problèmes. Continuons nos efforts, nous n'avons pas besoin d'une concession supplémentaire, en tout cas au niveau accidentologie. Après, au niveau commercial, etc., on peut en discuter.

**Jacques PAVAU**X, **membre de la CPDP** (1mn) : Je voudrais faire une remarque, vos chiffres sont exacts, vos tendances sont bien représentées par les droites que vous avez montrées sur les graphiques, mais la conclusion consistant à prolonger la tendance pour arriver à zéro en 2013 est totalement fautive. Je sais que vous êtes mathématicien, et moi aussi d'ailleurs, je tiens à vous dire que vous n'avez pas le droit, en statistiques, de prolonger une tendance en dehors du nuage de points que vous observez.

Vous ne pouvez pas savoir si cela va continuer à diminuer ou si cela va rester constant, voire même augmenter. L'analyse mathématique ne vous permet absolument pas de conclure à une tendance vers zéro en 2013. C'est une très grosse erreur de votre part. C'est tout ce que je voulais dire.

**Michel LETHUILLIER**, **Maire de Cherisy** (2mn) : J'ai particulièrement apprécié l'exposé de Mme BREVAN, notamment concernant son questionnement sur la RN12 et la RN154. Pour nous qui sommes dans le nord, il nous semble impossible de ne pouvoir solidariser les deux axes. Actuellement, ils sont présentés dans le projet comme étant désolidarisés, sauf un peu à l'ouest. Je l'avais exposé lors d'une précédente réunion.

Il est bien évident que tout le flux qui arrive de la RN12 à l'Est doit pouvoir être relié directement par le barreau Est sur l'A154, ce qui serait un apport pour l'A154 aménagée, éventuellement sous concession pour la rentabilité.

On ne peut pas imaginer que le flux s'arrête à Dreux. Je pense qu'il serait utile de pouvoir envisager non seulement le barreau Est, mais qu'il soit relié au barreau ouest pour faire la déviation sud de Dreux.

Actuellement, le point de jonction entre la RN12 et la RN154 se trouve à l'Est de Dreux. Il faudrait remonter jusqu'à la jonction Cherisy (point Est) pour reprendre en commun une déviation sud de Dreux, qui serait RN154-RN12, puisqu'elle est commune jusqu'à Saint-Rémy. C'est mon point de vue au niveau du trafic. Je ne vois pas comment est solutionné actuellement le flux de la RN12 qui vient buter sur la RN12 nord de Dreux non adaptée et qui reçoit un trafic de 30.000 véhicules/jour.

**Nicolas ANDRE**, **Maire de Lèves**, **Conseil général** (2mn) : Je suis prof de maths aussi ! Je fais une petite différence en tant que prof de maths entre les maths et les statistiques. Les mathématiciens ne sont pas toujours très forts en statistiques, et quand il faut les enseigner en tant que prof, on est vraiment obligé de s'y plonger.

Ceci étant, le graphique était indiscutable sur la décroissance, et l'approximation proposée était elle aussi incontestable sur le nuage de points, mais ce n'est pas tellement cette analyse que je vais vous fournir. Je n'ai rien du tout contre l'association « Un euro pour la vie », quoique, c'est la seule association qui défend donc assez fortement la mise en concession. Pour elle, c'était la « concession ou la mort sur la route ».

J'apprécierais qu'une association présente le même type de graphique en justifiant sur la période considérée 1997-2008 de son argumentaire. Simplement déclarer

vouloir l'autoroute et payer pour rouler en sécurité, sans apporter le moindre graphique, c'est un peu pauvre pour le débat.

J'invite l'association « Un euro pour la vie » à faire un petit travail de recherche et à pouvoir nous présenter ses conclusions sur un graphique aussi simple que celui que nous avons vu, qui est à la portée d'un élève de 6<sup>ème</sup>.

**Didier BERTHUY, « Jouons collectif à la 154 »** (5mn) : Je souscris tout à fait au bilan fait par Mme BREVAN et j'aimerais y ajouter quelques commentaires. Nous notons que la population est quasi unanime à rejeter ce projet, que ce soit sur le plan du financement, de l'aménagement du territoire ou des conséquences environnementales du projet.

Le deuxième point du bilan est que nous avons vu un dossier qui ne tient pas la route. Je vais passer très rapidement sur quelques exemples. Les itinéraires de substitution, en 2006, le trafic était de 4.800 véhicules à Ymonville. En 2008, le trafic est de 3.000 véhicules. On nous explique qu'il y a eu un changement de logiciel. Cela me paraît complètement délirant.

Le projet est basé sur des évolutions de trafic de 2,5 % par an, ce qui nous donnait 30 % en 2018. Franchement, ces prévisions de trafics ne tiennent pas la route, puisque nous savons tous que la part modale de la route baisse. Donc, ces évolutions, à la base financières du projet, qui serviront au concessionnaire à se rémunérer ne tiennent pas la route.

En 2018, quel péage faudra-t-il payer pour aller de Chartres à Dreux ? Aujourd'hui, on nous parle de 2,70 €. Ce sera le double pour que la concession puisse avoir 8 % par an. C'est un point qui me paraît très important.

Sur le plan environnemental, nous avons vu et c'est inscrit dans le dossier du maître d'ouvrage, la meilleure solution est d'aménager l'existant. Il ne faut pas consommer de nouvelles terres agricoles, nous en aurons besoin demain et d'ailleurs nous en avons déjà besoin aujourd'hui. C'est un point vital que nous ne saisissons pas.

Il y a eu le sommet de la FAO récemment. Nous savons que la production mondiale de céréales devrait augmenter de 70 % pour alimenter la population. Le moindre hectare de terre sera de l'or demain. Le maître d'ouvrage nous l'explique très bien, d'une manière très juste, mais il tire les mauvaises conséquences. Il nous parle d'aménager l'existant, mais il va créer un barreau ouest pour contourner Dreux. Il va créer un contournement Est pour contourner Chartres. Là aussi, il va prendre des terres agricoles. Il se contredit.

Tout le monde l'a vu et l'a bien compris, c'est du bon sens. Nous avons vu que ce dossier ne tient pas la route.

Le plus important, qui n'a pas été beaucoup dit et que l'on a appris de la bouche de M. de SORAS, est qu'en fait l'État ne veut pas de ce projet. Ce débat public a été organisé à la demande des élus locaux qui ne sont pas là. Je vais citer leur nom : Jean-Pierre GORGES, Député-maire de Chartres, qui en est le principal instigateur. Nous ne l'avons jamais vu dans le débat public. Soit il a le courage de venir expliquer pourquoi il faut faire une concession autoroutière, c'est son rôle d'élu. Il est possible qu'un élu

ait à soutenir des projets qui ne soient pas populaires, cela fait aussi partie du rôle, mais il doit le faire, et c'est pour cela qu'il a été élu comme Député.

**Alain OHREL :** Je m'excuse de vous dire, comme vous le constatez, il n'est pas dans la salle, il ne faut pas s'adresser à quelqu'un d'absent.

**Didier BERTHUY :** Je tire simplement les conséquences, de tous les élus qui soutiennent ce projet, aucun n'a eu le courage de venir s'expliquer.

**Alain OHREL :** Le débat n'est pas terminé. Continuez, mais cela n'a rien à voir avec la teneur du projet.

**Didier BERTHUY :** Si, cela me paraît très important, car cela rend peut-être un peu plus crédible les propos de Me FARO qui a dit dans la presse que l'État n'avait jamais eu l'intention de faire ce projet. Cela les rend un peu plus crédibles.

La conclusion à tirer de ce débat, même si l'on n'est qu'à mi-parcours, est que je ne vois pas quelles évolutions fondamentales ce projet pourra connaître. L'argument fondamental de ce projet est de nous dire qu'il n'y a pas d'argent. On sait très bien qu'il y a une prise de position politique, et non pas technique. L'argent a existé pour d'autres endroits.

La conclusion que nous devons tirer est que ce projet est à rejeter car il est rejeté par la population d'Eure-et-Loir. Maintenant, c'est à l'Eure-et-Loir de se prendre en main pour exiger que :

- La problématique de Saint-Rémy-sur-Avre soit réglée. Nous avons pu constater que la situation était épouvantable. Ce n'est plus un problème de sécurité routière, ni d'aménagement routier, mais de santé publique qui se pose à Saint-Rémy-sur-Avre. A cet endroit la responsabilité de l'État est double, car il y a deux routes nationales qui passent : la RN12 et la RN154. Comme nous l'avons dit dans notre cahier d'acteurs, c'est la priorité.
- A nous de nous battre, tout l'Eure-et-Loir, tous les gens qui sont pour cet aménagement, pour obtenir de l'État un aménagement 2 x 2 voies de l'ensemble de l'itinéraire. Qu'on règle en priorité la solution de Saint-Rémy et ensuite qu'on s'intéresse au contournement de Chartres et de Dreux, mais allons-y par priorités.

En tout cas, la conclusion que j'en tire est : « Rejetons ce projet et travaillons tous ensemble à ce que l'État fasse son travail ».

**Alain OHREL :** Je vais maintenant demander au maître d'ouvrage d'intervenir et nous verrons tout à l'heure les autres questions. C'est le bon moment pour lui de répondre à l'ensemble de ces questions.

**Olivier de SORAS** (16mn) : Je vais répondre à quelques éléments. J'entends bien des arguments très intéressants. Je ne vais pas rentrer dans la technique accidentologie, si vous voulez M. ROUME, nous y reviendrons après et il y aura aussi les ateliers techniques du 11 janvier.

Je voudrais retourner la question à M. BERTHUY sur sa dernière intervention. Nous avons peut-être des ambiguïtés ou des contradictions, mais de ce que vous avez dit, je retiens tout de même que dans les contradictions que vous nous prêtez, nous maître d'ouvrage, de proposer à la fois effectivement un discours préservant l'agriculture, optimisant autant que faire se peut l'aménagement de la RN existante, et dans vos conclusions vous dites que la priorité est de dévier Saint-Rémy.

Comment pouvez-vous dévier Saint-Rémy sans imaginer sortir le trafic de là où il est ? C'est toute la difficulté d'un projet, on a forcément des éléments contradictoires à prendre en compte à un moment donné, et selon les enjeux de tel ou tel endroit, on positionne le curseur différemment.

Je ne le dis pas en termes de contradiction, mais en termes de difficulté d'appréhension, et de complexité d'un projet.

Vous avez souhaité, Monsieur le Président, que nous fassions un point d'étape, car il est encore un peu tôt pour sortir un bilan. Le débat est effectivement engagé, il a fait l'objet, et vous l'avez rappelé d'un point de vue qualitatif et quantitatif, de nombreuses contributions, de nombreux apports et de nombreuses questions posées en séance, de questions écrites et de cahiers d'acteurs. C'est une matière extrêmement importante, et je ne doute pas qu'elle soit productive et riche, et qu'elle apporte de nombreux éléments d'éclairage.

Il reste de nombreuses questions par rapport à tout cela, mais comme nous ne sommes qu'à une phase intermédiaire du débat, je mets beaucoup d'espoir sur la suite du débat quant à sa capacité contributive. Des contributions sont encore en préparation.

Nous avons écoutés avec attention tous les apports que vous nous avez transmis. Certains méritent encore des précisions qu'il nous reste à apporter.

Sur ce point d'étape, je reviendrais juste sur l'objet du débat, les différents points d'étape que l'on peut en tirer et quelques interrogations.

Le débat a pour objet, et le Président l'a rappelé en ouverture, d'éclairer le maître d'ouvrage sur les suites qu'il aura à donner à ce projet d'aménagement de la RN154. Nous nous étions proposés, et vous l'avez rappelé aussi Mme BREVAN, de lister trois questions qui posent la question de ce débat public :

- Faut-il achever l'aménagement de la RN154 ?
- Faut-il accélérer cet aménagement ?
- Quels sont les financements mobilisables et dans quel délai ?

On s'aperçoit bien, et vous l'avez rappelé, les échanges avec la salle aussi, que les deux premières questions ont été assez rapidement appréhendées. Vous vous êtes beaucoup exprimés. Le débat public n'est pas un référendum, mais nous sentons bien que ces deux premières questions sont bien prises en compte, et que votre position sur le sujet est assez claire. C'est ainsi que je l'interprète à ce stade.

Par contre, et il faut reconnaître que la troisième question est probablement la plus complexe, car on ne répond pas forcément par « oui » ou « non », à savoir : comment concilier une notion d'un délai objectif quant à l'aménagement imaginé pour la RN154, et les moyens pour parvenir à réaliser cet aménagement dans le délai que l'on s'est fixé ?

Finalement, nous avons un peu deux questions : quel délai objectif et quels moyens pour y arriver ? La deuxième partie de cette question sur les moyens est assez complexe, car ce sont des questions de montage financier et d'organisation.

C'est probablement cette troisième question qui va plus nous mobiliser sur la suite du débat. La question qui m'était posée par la Commission particulière était : quels « enseignements » tire-t-on du débat ? Il m'est difficile de parler d'enseignements, mais plutôt d'approches ou quels éléments provisoires, puisque le débat n'est pas terminé. J'ai noté essentiellement deux aspects, le premier que j'ai cité en propos introductifs, il y a un certain nombre d'éclaircissements qui sont attendus. Nous avons largement commencé à y travailler.

Un atelier technique, qui n'était pas prévu dans le déroulement du débat, se tiendra justement le 11 janvier pour approfondir certaines données techniques, des questions sur les trafics. J'entends souvent d'ailleurs sur les trafics, et j'ai déjà eu l'occasion de le dire en cours de réunion où l'on remet en cause les modèles de trafics, où l'on interroge les modèles de trafics sur les prévisions, et ce qui me gêne dans cette approche, soit dit en passant, est que l'on oublie la situation actuelle.

Je profite de cette tribune pour le redire avec force, ma conviction ne se trouve pas tellement dans l'évolution, qu'elle soit positive, négative, en tendance des trafics mais bien sur une prise en compte de la situation actuelle.

La situation actuelle nous paraît-elle satisfaisante ? Doit-elle être maintenue dans une situation de moyen ou de long terme ? Est-ce ce que nous voulons léguer à nos enfants ? Il faut se poser ce genre de questions.

Moins que les controverses sur les modèles de trafics et les projections, c'est vraiment à partir de la situation actuelle et d'imaginer ce que l'on veut avoir pour demain qui est important.

Je ne vais pas rester sur les trafics, d'autres questions portent sur l'accidentologie, M. ROUME l'a rappelé. Nous pourrions sur certains aspects, après mon intervention, reprendre plus en détails ces points. Il y a les questions liées à l'approche, l'évaluation environnementale des projets, les émissions de gaz à effet de serre.

A un moment donné, vous avez évoqué la question de bilan carbone. Je parlerai pour ma part beaucoup plus d'évaluation carbone, car pour le bilan le projet doit être connu et suffisamment précis, il y a des méthodologies sur ces aspects.

Encore une fois, l'atelier du 11 janvier permettra d'évoquer tous ces points. Il y a aussi un certain nombre de questions sur lesquelles il est nécessaire d'apporter des précisions, et vos interventions toutes récentes le prouvent. J'en citerai quelques-unes : les emprises foncières, les itinéraires de substitution. J'ai le sentiment que



nous n'avons pas été assez clairs dans la présentation de ce que peuvent sous-entendre ces aspects et nous y travaillerons donc.

Il y a aussi la question de desserte des territoires et des activités, de relation entre l'activité, la desserte, l'accessibilité. Ce sont des points importants. Encore une fois, nous y travaillerons pour les réunions à venir et pour l'atelier du 11 janvier qui sera très important.

Nous pouvons tout à fait pour certaines d'entre elles, si vous le souhaitez, à la fin de cette réunion, si le Président et la Commission en sont d'accord, en aborder quelques-unes.

Je ne serai pas exhaustif, et ne dresserai pas une liste à la Prévert non plus. Au-delà de ces questions d'éclaircissements, je retiens au stade actuel du débat que des hypothèses ont été avancées, proposées et ont fait l'objet de cahiers d'acteurs, de contributions. Dans toutes ces hypothèses, ou parfois des prises de position, qui expriment un ressenti utile, dont nous avons besoin en termes d'éclairage, mais que nous avons aussi besoin d'amener vers une présentation argumentée de cette position, un certain nombre d'interrogations sont posées notamment sur les questions de déplacements. C'est un peu le cœur du sujet de notre débat, il faut bien le reconnaître.

Dans ces questions de déplacements, nous avons à la fois des interrogations liées à l'aspect comportemental du déplacement : pourquoi choisir telle ou telle forme de déplacement, quel projet de société on veut ? Il y a aussi cette question d'une nouvelle politique des transports.

J'ai noté des questions diverses et variées parmi les différentes hypothèses avancées dans vos contributions : peut-on se passer d'une réflexion multimodale ? Notre mode de vie actuel correspond-il à ce que l'on voudrait transmettre aux générations qui vont nous suivre ? Que signifie l'infléchissement des évolutions de trafic ? Est-ce une tendance durable ?

J'ajouterai la même question sur l'accidentologie pour faire écho à vos propos.

Est-on dans une logique de complémentarité ou d'opposition entre les différents modes de transport ? Veut-on changer de modèle ? Vous le disiez, Madame FRAUDIN, par rapport à ce que l'on a imaginé jusqu'au paravant ?

Ce sont des éléments de réflexion extrêmement importants sur la phase amont du débat. Pour autant, le sentiment que j'ai et la question que je me pose aujourd'hui est : quelle en est l'application concrète à la RN154 ?

Je ferai écho à la question que vous avez reformulée, Monsieur le Président, le débat avançant, on a besoin de poser un certain nombre d'éléments généraux. Pour toutes ces questions que nous avons vues, nous aurons aussi besoin, et c'est le travail qui est encore devant nous, de décliner cela de façon concrète et pragmatique à l'application du sujet qui nous concerne au cœur de ce débat : qu'attend-on de la RN154 ? A quelle échelle veut-on réfléchir sur ce projet ? Quelles sont les différentes hypothèses que l'on peut argumenter et construire en termes de réponse aux deux premières

questions : oui, il faut achever ; oui, il faut accélérer, mais comment fait-on maintenant ?

Il y a aussi un certain nombre de frustrations, et cela a été rappelé par la Commission dans son bilan, car on n'a pas forcément dans le détail les réponses à toutes les questions. Permettez-moi de profiter de cette occasion aujourd'hui pour dire que les frustrations ne sont pas que dans le public, nous les partageons pour une grande partie.

Il est extrêmement difficile de se projeter sur un objet qui n'est pas complètement défini, mais c'est aussi la règle du jeu, le principe même d'une concertation en amont, à savoir que le dossier n'est pas complètement ficelé et arrêté. Justement, on travaille un peu sur du flou à cette phase de débat.

Je voudrais également ajouter que le débat n'est qu'une étape d'un projet, à la fois d'un point de vue de ses études, en termes de projet qui se définit progressivement mais aussi en termes de différentes concertations qui accompagnent ces différentes étapes du projet. En disant cela, vous pourriez penser que je préjuge des suites du débat. Je le dis de façon générale, tout comme le débat peut être la dernière étape d'un projet, car c'est aussi l'une des hypothèses qui peut exister.

Revenons à notre débat, et surtout je voudrais le mettre en perspective : qu'est-ce qui nous attend pour la poursuite de ce débat ? Nous avons un mois et demi devant nous. Pour avoir eu l'occasion de discuter avec certains d'entre vous, certains acteurs travaillent sur des contributions avec un certain nombre de recherches documentaires et argumentaires. Il faut du temps pour arriver à cette production.

Il me semble absolument essentiel que ce débat se poursuive, et qu'il s'attache à préciser, à nourrir ces différentes contributions. Nous notons cette évolution et je partage tout à fait l'analyse faite par la Commission particulière, et nous devons continuer sur cette voie.

Aujourd'hui, nous devons absolument explorer un certain nombre de questions. Il n'y a pas d'ordre de hiérarchie, mais je m'en suis listée quelques-unes en préparant cette intervention :

Quel est le bon angle d'approche ? Quelle est la bonne échelle de réflexion pour la RN154 ? Cette question a été abordée tout à l'heure et nous pouvons avoir une vision assez locale d'un aménagement à proximité d'une situation que l'on connaît, qui peut être proche de chez soi ou d'une agglomération en particulier. On peut avoir une approche plus globale sur l'ensemble de l'itinéraire, et je constatais d'ailleurs une réaction dans la salle, quand vous parliez du local, Monsieur le Président, en disant que c'est aussi un axe plus grand.

La position de l'État, telle qu'elle vous est présentée, est une réflexion à l'échelle générale de l'axe en une vision d'un itinéraire global, un itinéraire a priori homogène. Vos interventions ont aussi comporté des propositions d'aménagement plus nuancé, de type : niveau de service variable, approche sécurité, etc. Il faudrait peut-être que l'on puisse aller jusqu'au bout de ces propositions, et en discuter. Cela fait partie des hypothèses qui peuvent être réfléchies et examinées.

Surtout, et j'en arrêterai quasiment là, la question de fond, encore une fois cette fameuse troisième question des trois questions du débat public : c'est la (ou les) façon(s) que l'on aura de résoudre cette difficile équation entre le délai et les moyens pour parvenir à ce délai. Posons le délai et réfléchissons aux moyens permettant d'y arriver. C'est à mon sens le programme qui est devant nous pour la poursuite de ce débat.

Je terminerai par un constat et une question. Le constat, et nous l'avons entendu avec l'intervention de M. TARDY, y compris vos questions et réactions, est que la route, en tant qu'objet ne pose pas trop de questions, mais elle en pose un peu plus en tant qu'usages, notamment car dans le modèle qui a prévalu depuis au moins une trentaine d'années, est que la route a été le vecteur d'un développement d'une société organisée autour du « tout automobile ». Nous sentons bien qu'aujourd'hui ce n'est plus la situation de référence dans laquelle on veut continuer « à prospérer ».

De ce point de vue, et je l'entends très bien, la route n'est pas la solution idéale. C'est ce que vous exprimez, et ce n'est pas une découverte mais une confirmation de ces tendances Grenelle, etc.

Au-delà de ce constat, et j'en arrêterai là car je suis plus long que ce que j'avais imaginé, une fois que l'on a constaté que la route n'était peut-être pas la solution idéale, il faut aussi se poser une question : y a-t-il une solution sans la route ?

Je laisse le temps à garder au débat ou répondre à vos questions si vous le souhaitez.

**Alain OHREL** : Merci M. de SORAS. Y a-t-il encore des questions dans la salle ?

**Christian GIGON, Maire de Champhol, Conseiller général d'Eure-et-Loir** (4mn) : Pour nourrir le débat, les Conseillers généraux ont connaissance d'une lettre écrite et signée par Jean-Louis BOORLO en novembre 2009, évoquant le diffuseur d'Illiers-Combray sur l'autoroute A11, et nous avons eu l'occasion d'en parler.

Il est indiqué dans cette correspondance aux députés d'Eure-et-Loir que le montant de l'investissement et le déficit d'exploitation de cette opération devront être pris en compte en totalité par les collectivités locales. Je parle de cela, car sur l'A154, il y a des diffuseurs en point d'interrogation.

Ce diffuseur d'Illiers, dont on ne voit pas très bien à quoi il va servir, va coûter hors déviation d'Illiers, hors voies de liaison entre la déviation et le diffuseur, 14 millions d'euros hors taxes. C'est en valeur mars 2008.

Il est aussi indiqué un déficit d'exploitation, non négligeable, de 3,07 millions.

Nous ne connaissons pas la durée de ce déficit d'exploitation. Est-ce une somme forfaitaire pour la totalité ? Cela me paraît assez invraisemblable que ce soit une somme annuelle. En tout cas, ce document écrit très clairement que ceci aurait dû être totalement supporté par les collectivités concernées. On ne sait pas lesquelles, s'agit-il du Conseil général, de la communauté de communes, de la commune d'Illiers ?

Jean-Louis BOORLO termine sa lettre ainsi : « Je vous informe que j'envisage d'inscrire cet échangeur dans le prochain contrat de plan de Cofiroute ». Cela signifie, et c'est là toute mon interrogation, que l'on peut adosser un projet à une concession existante. Dans le cas présent, il demande que Cofiroute prenne en compte 50 % du coût d'investissement. Par contre, le solde hors taxes plus le déficit d'exploitation devront être pris en compte par les collectivités concernées. C'est un montage assez curieux, d'autant plus que Jean-Louis BOORLO termine : « Une fois le contrat de plan entre Cofiroute et l'État signé » (et ce n'est donc pas encore demain), « et la convention de financement établie » (ce n'est pas encore demain), « les procédures et les travaux pourront être engagés que j'aurai moi-même approuvés dans le dossier de demande de principe ». On risque d'avoir encore une dizaine d'années devant nous. Notre interrogation forte porte sur le fait que les collectivités locales sont appelées largement à contribuer à ce diffuseur unique.

Sur l'A154, il y a obligatoirement plusieurs diffuseurs pour irriguer le territoire.

Concernant l'adossement, je suis un peu interrogatif, car j'avais cru comprendre que ceci n'existait plus dans le cadre des concessions autoroutières existantes.

**Alain OHREL** : Pouvons-nous vous demander pour la bonne compréhension de votre question et de votre intervention, quel est le destinataire de la lettre dont vous venez de parler ?

**Christian GIGON** : Le député Philippe VIGIER, cela a été transmis à l'Assemblée nationale. La lettre date du 5 novembre 2009. Elle a d'ailleurs fait l'objet de quelques commentaires dans la presse, sans que l'on rapporte la totalité de ce qui est indiqué dans cette lettre, à savoir le déficit d'exploitation, l'adossement, etc. Je peux vous en donner une copie ou je la déposerai à l'Hôtel Ibis.

**Olivier de SORAS** (7mn) : Nous avons effectivement pris connaissance de cette lettre, sur votre blog, Monsieur GIGON. Vous m'interrogez sur une position que prend le Ministre dans le cadre d'un dossier, sur lequel je n'interviens pas à titre fonctionnel, ni directement opérationnel, donc je n'ai pas de commentaire à apporter sur le sujet.

Par contre, vous posez de vraies questions. La première porte sur le fait qu'il n'y ait plus d'adossement. Je vous confirme qu'il n'existe plus d'adossement. Cela consistait à créer une nouvelle section, et l'on demandait à celui qui n'était pas trop loin du concessionnaire, en contrepartie du rallongement la durée de la concession, de financer quelque chose que l'on ne saurait pas forcément sortir. C'était la création de nouvelles sections d'autoroutes. A ce titre, en son temps, et ce n'est plus d'actualité aujourd'hui, cette solution a aussi permis de réaliser des tronçons qui n'auraient pas été réalisés.

La question que vous soulevez est d'un autre ordre. Elle n'a rien à voir avec l'adossement. Elle fait partie de la gestion normale d'un contrat dans lequel à un moment donné il peut être amené, et je suppose qu'en tant qu'élu cela vous arrive dans le cadre des marchés publics au cours de la réalisation d'un contrat de travaux, d'un contrat d'affermage ou d'une délégation de service public, on peut très bien être amené à imaginer quelque chose qui n'était pas prévu initialement. Dans ce cas, on fait un avenant. Il doit être justifié, ne pas bouleverser l'économie du projet, etc.

Imaginez que dans le cadre d'une délégation de service public, il y ait un service que vous n'aviez pas imaginé, que vos concitoyens vous demandent, qu'à l'évidence la demande est intéressante, vous ne pouvez pas exiger de votre partenaire, délégataire du service public qu'il le fasse pour vos « beaux yeux ». Donc, vous allez discuter avec lui sur le comment et le pourquoi, vous mettre d'accord sur des conditions. Si celles-ci ne sont pas aberrantes et acceptables, vous concluez un avenant pour répondre à cette question.

A défaut, vous envisageriez de conclure une autre délégation de service public si l'avenant n'était pas la bonne façon d'y répondre.

Je ferai le même parallèle. Dans le cadre d'une concession en cours avec une demande locale, en l'occurrence de création d'un nouvel échangeur, comment est-ce pris en charge ? Soit on considère que cela peut être traité dans le cadre d'un avenant à la concession. Je pense que c'est le cas grâce aux éléments que j'ai pu lire sur votre blog. Soit on est dans un autre cas, et dans l'hypothèse où l'on serait sur une modification plus importante, l'avenant n'étant pas la bonne solution, il faudrait envisager une nouvelle concession. On imagine bien que concéder un échangeur sur une concession d'un itinéraire qui existe déjà, on n'est pas sur la même échelle et que la voie de l'avenant est probablement la meilleure.

Dans l'organisation du calendrier de notre débat, car un certain nombre de thèmes avait été identifié, et qu'il y avait des questions de disponibilité des uns et des autres, nous avons des sujets qui seront traités en janvier. C'est le cas de l'agriculture.

Il avait été envisagé par la Commission de traiter ce sujet beaucoup plus tôt, mais ce sont des questions de disponibilités liées au calendrier des discussions européennes, qui ont fait que la réunion thématique se fera en janvier. Il en est de même pour la question thématique plus particulière de la concession : qu'est-ce qu'un contrat de concession ? Comment cela fonctionne-t-il ? Quelles sont les limites ? Nous travaillerons pour apporter des éléments plus clairs.

J'insiste, il s'agit bien d'une délégation de service public ; c'est un contrat public, sur un objet public. Simplement, la délégation de service public confie à un opérateur privé la gestion et l'exploitation pendant un temps donné.

L'avenant ne doit pas bouleverser l'économie d'un contrat initial. Nous en parlerons en janvier et ces éléments sont importants.

Un contrat de concession, l'adossement n'étant plus de rigueur, ni légal depuis l'année 2000 et transposé en droit français en 2001, une concession doit être équilibrée au moment de sa conclusion. Au moment d'un éventuel avenant, nouveauté demandée ou évolution contractuelle, on doit vérifier que cela ne bouleverse pas l'économie du contrat initial, c'est-à-dire que ce contrat reste équilibré. Voilà pourquoi, lors de demande de création d'un échangeur supplémentaire, le concessionnaire ayant des charges supplémentaires, il faut revoir l'équilibre, d'où l'appel aux collectivités.

Par contre, la question peut être quelque peu différente pour l'A154, et cela me semble un point important. Pour l'instant, nous n'avons pas beaucoup parlé des

points d'échange et de dessertes du territoire. Cela a été évoqué en disant que la desserte sera moins fine notamment. Il y a eu aussi des interventions précisant que l'on allait peut-être détruire ce que l'on avait déjà construit, c'est un point à regarder plus précisément.

En faisant le parallèle avec l'A154, s'il y a des échangeurs complémentaires, tels que présentés dans le dossier, ils viendraient en plus à la charge des collectivités locales. A ce stade, je ne suis pas convaincu que ce soit l'option à retenir.

Dans le cadre d'un contrat déjà passé, si la demande complémentaire vient des collectivités, elle doit être prise en charge par les collectivités. C'est la réponse qui est faite sur l'échange d'Illiers.

Dans le cadre de la RN154, on n'a pas du tout conclu de concession aujourd'hui. Nous sommes sur des phases de concertation en amont. Si une suite est donnée à ce projet, il y aura des phases de conception, de concertation qui préciseront le projet jusqu'à l'enquête publique et ensuite à la conclusion d'un contrat de concession. Il n'est pas inenvisageable que la question des échangeurs soit traitée avant la conclusion du contrat de concession. Je ne dis pas « oui » ou « non », mais je me mets plutôt dans une situation où cette question sur les points d'échange serait traitée en amont et ne ferait pas l'objet d'un avenant à une concession ultérieure.

**Alain OHREL** (4mn) : Vos propos sont très importants. Et si vous me le permettez, je vous pose une question pour être sûr de vous avoir bien compris, le problème soulevé par le Conseiller général au titre de la lettre qu'il avait en main, comme vous nous l'avez expliqué, concerne un avenant à un contrat de concession. Encore que l'on peut se demander si le fait, comme envisagé dans cette lettre, qu'il soit recouru aux collectivités locales, même si cela n'a pas d'importance sur le plan théorique, mais cela nous intéresse sur le plan pratique, de savoir si cela ne peut pas être considéré comme une forme de partenariat. C'est aussi le cas du contrat de concession. Mais, c'est peut-être un peu distinct des données du contrat de concession initial. Cela a beaucoup d'intérêt quant à l'ouverture « philosophique » que cela comporte sur les aménagements routiers éventuels futurs, et notamment celui qui nous intéresse.

Je voudrais être sûr d'avoir bien compris que l'on peut très bien imaginer quant à la teneur des travaux envisagés, que l'on puisse distinguer ce qui tout à fait en aval de la procédure concernerait strictement le contrat de concession, figurant dans le cahier des charges de l'appel d'offres visant à recruter un concessionnaire, à distinguer de ce qui en amont quant à la réflexion des travaux à conduire et envisagés, concernerait des travaux relevant d'un autre financement, n'étant pas dans la concession mais au titre de tel ou tel échangeur éventuellement offert à la négociation ou l'entente entre les collectivités locales intéressées par exemple.

Hier, nous avons entendu que le CESR considère que les collectivités locales constitutives du bassin parisien peuvent être intéressées. C'est pour montrer que le champ, offert à la réflexion et surtout à la prospection dans ce domaine, est vaste.

Est-ce bien cela que vous avez dit, à savoir qu'il y aurait éventuellement possibilité d'envisager ? Je trouve cette ouverture extrêmement intéressante, et c'est pourquoi nous avons hâte d'avoir votre réponse.

**Olivier de SORAS** (4mn) : Pardonnez-moi de devoir préciser, si je n'ai pas été suffisamment clair dans mes premiers éléments de réponse.

Je répondais à M. GIGON, dans le cas de l'échangeur d'Illiers, un contrat est conclu, sur lequel intervient une modification. La façon de traiter de cette modification ne peut se faire que sous deux formes, soit un nouveau contrat s'il est justifié, mais ce n'est pas le cas en l'occurrence, soit un avenant au contrat existant.

La deuxième partie de ce que j'ai exprimé, dans le cadre de la RN154, on n'a pas beaucoup parlé des points d'échange. Certains aspects de cette question sont dans le dossier du débat. J'estime à ce stade, et dans l'hypothèse où des suites sont données au projet : poursuite d'études puis de concertation, que l'objectif ne sera pas de réaliser une infrastructure, puis six mois après constater qu'il faudra un échangeur de plus pour les collectivités, mais bien d'avoir concerté en amont et trouvé le système d'échange le plus pertinent pour les besoins du territoire, et que celui-ci, dans l'hypothèse où l'on irait vers un recours au financement privé par la concession, soit le système d'échange contractualisé dès le départ.

**Alain OHREL** : Contractualisé avant la concession ?

**Olivier de SORAS** : Bien sûr.

**Alain OHREL** : Nous vous avons bien compris.

**Olivier de SORAS** : Je n'ai pas connaissance de concessions qui auraient fait l'objet rapidement après leur mise en service de modifications.

**Alain OHREL** : En plus, c'est un moyen d'aller plus vite.

**Olivier de SORAS** : C'est comme si, à Boullay-Mivoye, que l'on a mis en service en décembre 2008, il manquait des choses que l'on devrait ajouter et refermer la circulation pour effectuer des travaux complémentaires.

**Alain OHREL** : Nous vous avons bien compris, mais merci de l'avoir à nouveau précisé. Je suis sûr que tout le monde est sensible à cet argument.

**Olivier de SORAS** : Je voudrais ajouter une précision, et c'est un peu de la sémantique, mais c'est important au demeurant. Il y a un ensemble de montages financiers, soit le financement budgétaire classique, soit l'appel au financement privé. En droit français, ce sont les contrats de partenariat.

Les contrats de partenariat comprennent différentes formes de partenariats publics-privés. Le partenariat public-privé est une appellation équivalente à celle du contrat de partenariat. Il me semblait que nous l'avions présenté avec Marc PAPINUTTI, mais nous devons le repreciser. Les contrats de partenariats comportent différentes formes de contractualisation : la régie ou la régie intéressée, la délégation de service public dont la concession, le partenariat public-privé en contrepartie de loyers budgétaires, le prêt financier. Il y a toute une boîte à outils extrêmement complexes.

**Alain OHREL** (1mn) : Vous avez à juste titre déjà tout à l'heure indiqué que la séance intitulée « la concession, ses limites, ses enjeux, ses contours » pourrait être consacrée à tous ces éléments et aux différentes formes possibles de partenariats.

**Didier BERTHUY** (1mn) : Nous assistons à des appels du pied à la négociation, au compromis. C'est un exemple ici, puisque les échangeurs sont négociables, les péages ouverts ou fermés sont peut-être aussi une solution. On nous a montré aussi une concession qui s'arrêterait entre Allaines et Chartres.

Nous ne mettrons pas le pied dans ces compromis. Pour nous, ce projet doit être retiré.

**Olivier de SORAS** (3mn) : Je suis vraiment navré, M. BERTHUY, car je croyais que vous aviez une connaissance fine du dossier. Ce que vous appelez « des compromis », ce sont des éléments qui sont présentés dans le dossier complet, vous nous en aviez d'ailleurs fait la démonstration, apparemment, vous n'en avez lu que des extraits, ce que je regrette.

A quoi sert le débat public ? Ce n'est pas une recherche de compromis, il y a une situation de référence, des demandes qui ne correspondent pas à la situation de référence qui est un aménagement accéléré, comment peut-on y répondre ? Nous apportons une solution pour concilier cette très difficile équation entre le délai et les financements publics mobilisables, à savoir la concession de type autoroutière. C'est ce qui est mis au débat.

Le début de débat a été un peu vif, c'est classiquement la phase normale d'entrée dans le débat, il nous faut prendre mutuellement connaissance du dossier. Je ne suis pas du tout dans une logique de justification d'un projet, qui est un peu une enquête publique. Le débat doit avoir sa juste place, c'est-à-dire que vous posez des questions, et je parlais tout à l'heure de frustrations, autant côté public, côté maîtrise d'ouvrage, côté commission particulière, car on est sur cette question de l'opportunité d'un aménagement qui est moins précise qu'une enquête publique.

Je ne suis pas dans une logique de compromis ou de justification d'un projet, mais dans une logique d'une question posée qui ne trouve pas sa réponse aujourd'hui dans le mode existant, voilà une solution de référence autour de laquelle on réfléchit, je vous invite à réfléchir à comment résoudre cette équation délai souhaité et moyens pour y parvenir. S'il faut que ce soit immédiat sans moyens, on ne le fera pas et l'affaire sera entendue, mais je pense que ce serait dommage.

Encore une fois, je ne suis pas dans une logique de défendre un projet, mais j'apporte une première solution et une première réflexion. Il y a des pistes, et vous les avez rappelées, qui ne sont pas des compromis, car elles sont présentées dans le dossier, support du débat public. Je pourrais vous retrouver très rapidement les pages concernées. Je vous invite à lire le dossier.

On n'est pas dans une logique de démontage, d'attaque ou de défense du dossier, mais vous posez une question ou émettez une hypothèse, à nous de voir ensemble comment on peut concilier ces différentes hypothèses pour avoir une solution sur les



suites à donner à l'aménagement de la RN154. C'est en tout cas, ce que j'attends du débat public.

J'ai été un peu long, mais il me paraissait important de le dire.

**Alain OHREL :** Nous n'avons pas pour autant, contrairement aux apparences, excédé la durée prévue puisque nous avons commencé en retard, délibérément.

**Yves GLAYSE, ASCVEG (1mn) :** Comme vous, j'ai beaucoup constaté l'absence des élus. Je me demande quel pourrait être le rôle de la commission pour les faire venir. Depuis trois ans, les élus nous rabâchent que ce projet a été demandé par l'État et nous avons appris depuis peu que c'étaient surtout eux qui l'avaient demandé. Quelle est la position de la Commission pour faire venir ces élus et qu'on puisse discuter ?

**Alain OHREL (6mn) :** Je vous réponds très clairement, pour qu'il n'y ait aucune ambiguïté. Aujourd'hui, nous en avons levé certaines. La Commission n'a, et d'ailleurs n'en revendique aucun, à cet égard, aucun pouvoir. Le débat public, comme son nom le suggère, est ouvert à tous ceux qui veulent y venir.

Je l'ai dit dès la première séance, où l'on a fait une remarque similaire à la vôtre. Il y a des élus présents que je salue à nouveau. De plus, ceux qui veulent venir viennent. Nous ne convoquons ou convions personne expressément. Nous ne pouvons que constater qu'un élu a un empêchement plusieurs semaines de suite à l'heure de notre réunion, et éventuellement le regretter, mais le débat n'est pas terminé. Donc, nous verrons bien.

Je voudrais avant de nous séparer vous indiquer que notre séance « bilan d'étape » ou « point d'étape » a été l'occasion de tout se dire, sans détours inutiles, chacun donnant sa conviction et son ressenti sur le déroulement du débat, avec ses insuffisances et ses omissions. C'était important.

C'était une occasion de s'interroger sur la nature profonde du débat public, qui, en dépit de ce que beaucoup rêvent, ne peut pas produire vraiment une intelligence collective à ce point aiguë et surtout argumentée de la situation, qu'il ferait surgir spontanément des rangs de nos rencontres un projet admis à l'unanimité et devenant par conséquent le projet commun à cette assemblée des populations ainsi représentées et enthousiastes à une telle découverte. Ce n'est pas ainsi malheureusement que cela peut se passer, même si j'en ai moi-même aussi rêvé.. L'expérience de la RN154 ne fait que confirmer cette conviction.

Il est possible que les problèmes reçoivent des solutions communes et peut-être qu'il y ait au stade de la décision pour le maître d'ouvrage des éclairages suffisamment convergents pour désigner des points qui mériteraient de figurer dans sa décision, dont en tout état de cause il est le seul maître. Il n'est pas dépossédé de son pouvoir exclusif de décision.

Ceci étant, nous sommes dans la position où le maître d'ouvrage ayant conçu un projet le présente et ne peut pas à chaque séance apporter un projet nouveau. Néanmoins, il peut être envisagé le moment venu que ce projet s'infléchisse en fonction de vos interventions. Si vous pouvez faire surgir des solutions alternatives ou

des éléments de solutions, le maître d'ouvrage en est preneur ; les membres de la Commission également.

Les membres de la Commission n'ont pas d'avis, mais répercuteront ceux que vous émettrez. Nous sommes attentifs à vos propos en souhaitant qu'ils soient toujours, comme ce fut le cas et je vous en félicite, argumentés, complémentaires et faits pour enrichir la solution définitive quand elle interviendra.

Je tenais à vous dire ce qu'il en est pour qu'il n'y ait pas trop d'espoirs. Le maître d'ouvrage, pour rester fidèle à sa mission, doit reprendre invariablement l'exposé de son projet . Mais bien entendu il n'est pas sourd à vos arguments ! Ne renoncez pas à les exposer. A bientôt.