

DÉBAT PUBLIC SUR LE DEVENIR DE LA RN154

RÉUNION À CHARTRES, LE 28 JANVIER 2010

Réunion de clôture

Commission Particulière du Débat Public :

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

Maîtrise d'ouvrage

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

* * * * *

M. Alain OHREL, Président de la CPDP : C'est aujourd'hui la quinzième réunion publique de notre débat public et c'est une réunion dite de clôture. Je serais tenté de penser que l'appellation est un peu impropre. S'il est vrai que c'est la clôture du débat public, après quatre mois de sa durée, ce n'est pas pour autant, et de loin, la clôture de la réflexion au sujet du thème même de ce débat. Comme vous le savez, cette réflexion reste ouverte et active, j'en suis sûr, jusqu'à la décision par le maître d'ouvrage concernant ce

projet. Je vous indique en passant que le terme sous lequel cette décision doit être prise est celui afférent à l'échéance de cinq mois à dater de maintenant, c'est-à-dire de la clôture du débat, autrement dit pour le 28 juin prochain au plus tard.

Il s'agit ici de conclure par ailleurs, car cela pourrait s'appeler séance de clôture et de conclusion. Cependant, là encore, le terme est impropre puisqu'il s'agit de conclure sans donner d'avis. Vous le savez, la Commission particulière du débat public a pour mission et pour obligation de susciter le débat, de l'écouter, de l'entendre, de l'enregistrer, de le retenir, de le diffuser mais elle n'a en aucune façon à se prononcer, par quelque avis que ce soit, ni avant, ni pendant, ni après. Notre préoccupation est, en cet instant, plutôt de fournir la synthèse de l'ensemble des points de vue exprimés d'une telle réunion publique, la dernière de la série. Nous souhaitons faire en sorte que l'ensemble des points de vue exprimés puissent être rapidement rappelés au gré de cette séance et aussi, de même coup, démontrer la multiplicité des facettes que comporte le sujet du débat.

Le déroulement de notre réunion publique que je vous propose est le suivant : immédiatement après moi, un membre de la Commission, M. Jacques PAVAUX, vous présentera l'ensemble des chiffres du débat. C'est une bonne façon de mesurer rétrospectivement quelle a été son intensité, sa variété, l'affluence qu'il a ou non suscitée selon les jours et les sujets.

Ensuite, un autre membre de la Commission particulière du débat public, Mme BRÉVAN, qui, parmi nous, a la plus grande familiarité des choses de la route en général, nous présentera la synthèse des contributions qui se sont exprimées au cours du débat.

Puis nous en viendrons à un aspect particulier, qui concernera le cœur même du débat – vous le savez déjà mais le ressentirez encore plus au cours de cette séance –, c'est-à-dire les questions du financement, présentées par Mme AGUILA, membre également de cette Commission particulière du débat public.

M. Jean-Yves AUDOUIN, également membre de la Commission, organisera ensuite un échange avec le public qui, de façon prioritaire, concernera ceux et celles d'entre vous qui, jusqu'alors, n'ont pas pu ou pas voulu s'exprimer lors d'une séance publique. Ils pourront le faire ce soir sans préjudice d'autres interventions. Je signale à cet égard qu'il serait opérant et judicieux que ceux qui envisagent d'intervenir à ce moment-là du débat, qui est un des moments très largement ouvert au public, sous la conduite de M. AUDOUIN, que ceux qui envisagent d'intervenir veuillent bien le manifester dès maintenant, en signalant simplement leur intention à Mme Anne-Laure CHARTOIRE. Elle notera simplement votre nom et l'organisme au titre duquel vous souhaitez intervenir. Je vous demande de faire de la sorte, parce que le temps qui sera alloué à chacun sera très exactement le temps disponible total divisé par le nombre d'inscrits.

Après ce débat public, nous aurons une conclusion sur la nature profonde de ce débat, que je m'efforcerai de définir pour vous, avant que nous n'en venions à un dernier échange avec la salle, pour recueillir ses impressions quant aux modalités d'organisation du débat.

Enfin, pour conclure, nous aurons l'intervention de M. le préfet de région, M. FRAGNEAU. Je vous prie de l'excuser de ce retard, étant entendu qu'il va nous rejoindre et interviendra

à la fin du débat. Nous avons, à cette séance, le plaisir de voir le secrétaire général de la préfecture d'Eure-et-Loir, qui représente le préfet dont vous savez qu'il est en instance de départ pour la Roche-sur-Yon et ne peut être là lui-même ce soir. Le sous-préfet de Dreux avait l'intention de nous rejoindre mais est malheureusement retenu par un deuil familial.

Voilà donc les modalités de déroulement de cette séance et je donne immédiatement la parole à M. Jacques PAVAUX.

M. Jacques PAVAUX, Membre de la CPDP : Merci, Monsieur le président. Je vais vous donner quelques chiffres, pour faire une partie du bilan de ce débat. Au bout du compte, ce débat aura duré 16 semaines, du 12 octobre 2009 jusqu'à aujourd'hui, le 28 janvier 2010. Nous aurons tenu 15 réunions publiques, en comptant celle de ce soir, plus un atelier qui s'est tenu ici à Chartres le 11 janvier dernier et a porté sur les trafics, y compris les prévisions de trafic, la sécurité et le bilan carbone des infrastructures routières.

Nous avons enregistré 2550 présences aux 14 réunions passées, en comptant également l'atelier. Avec la réunion de ce soir, nous pouvons considérer que nous aurons enregistré près de 3000 présences à ces débats.

Il y a eu en moyenne 200 participants par réunion, avec toutefois une assistance particulièrement fournie dans le Nord du département, avec près de 400 participants à Dreux et à Saint-Rémy-sur-Avre. Concernant l'information du public, notamment de tous ceux présents ce soir et qui ont participé à ces réunions, plus ceux qui n'ont pas pu venir, nous avons édité deux journaux du débat, nous avons distribué 3000 dépliants. Avant l'ouverture du débat, une distribution a eu lieu du journal n° 1 et de la synthèse du maître d'ouvrage à 70 000 particuliers, directement dans les boîtes aux lettres de toutes les communes réparties le long de la 154 entre Nonancourt au Nord et Allaines au Sud. D'autre part, une centaine de collectivités nous ont aidés également à diffuser tous ces documents.

Nous avons aussi tenu une conférence de presse, diffusé plusieurs communiqués de presse. Nous avons constaté que, jusqu'à hier soir, 300 articles sont parus dans la presse, dont près de 250 dans la presse régionale. Il y a eu également de nombreux commentaires sur le Web.

Pour ce qui est de la participation du public, nous constatons aujourd'hui que nous avons 22 cahiers d'acteurs rédigés par vous et édités par la Commission. Les deux derniers viennent d'être édités, vous avez pu les trouver à l'entrée. Il s'agit de celui de l'association Vivavre et de celui de la FDSEA et du CDJA, c'est-à-dire la Fédération départementale des syndicats d'exploitants agricoles et du Centre départemental des jeunes agriculteurs.

Nous avons d'autre part reçu trois pétitions, une pétition de l'association « Dévier Saint-Rémy », avec 11 732 signatures ; une pétition de l'association « Le crampon à malices », avec 255 signatures ; une pétition des membres de la CCI Eure-et-Loir, avec 1078 signatures de chefs d'entreprise. À cela, s'ajoutent 64 contributions écrites diverses publiées sur notre site et 39 délibérations d'organismes divers avec une majorité de communes ou de communautés de communes. Nous avons également reçu de nombreuses visites à la permanence de la CPDP ici à Chartres. On nous a adressé 401 coupons T, qui

ont été diffusés avec le journal n° 1 du débat. Sur ces coupons, nous avons enregistré 149 questions et 252 demandes de documentation. Au total, nous avons reçu 334 demandes de documentation et 293 questions, donc près de 300 questions ont été posées, essentiellement au maître d'ouvrage. Aujourd'hui il n'en reste que 46 en attente de réponse et vous trouverez les réponses prochainement sur le site. Certaines seront adressées directement par la Poste à ceux qui les ont posées.

Par ailleurs, pour en terminer avec tous ces chiffres, nous avons enregistré jusqu'à hier soir près de 14 000 visites sur le site Internet. Ce site sera encore consultable pendant deux ans, avec tous les documents d'information qui y ont été placés.

M. Alain OHREL : Merci, M. PAVAUX. Je vais donc, à moins qu'il n'y ait une question sur cette présentation chiffrée, en venir au point suivant qui sera présenté par Mme BRÉVAN. Le temps qu'elle vienne vers la tribune, j'en profite pour saluer, car c'est la première fois qu'il assiste à notre réunion publique et c'est pour nous un signe très important, la présence du nouveau Dreal, c'est-à-dire le directeur régional qui fusionne l'équipement, la DRIR, etc., en la personne de M. FORRAY, que je salue chaleureusement. Mme BRÉVAN, nous vous écoutons.

Mme Claude BRÉVAN, membre de la CPDP : Merci, Monsieur le Président. Tout d'abord, ce débat est passionnant, extrêmement riche et effectuer une synthèse presque à chaud, puisque nous avons reçu des contributions jusqu'au dernier moment, est une tâche assez difficile et, forcément, cette synthèse sera imparfaite. Elle a été préparée à partir de la lecture de l'ensemble des contributions écrites, des cahiers d'acteurs, des délibérations et des vœux des collectivités locales, des instances représentatives socioprofessionnelles, ainsi que des verbatim des quatorze séances publiques et des comptes-rendus de l'atelier du 11 janvier. Tous les documents écrits ont été exploités, ainsi que les comptes-rendus des séances orales.

En préalable, ce débat a été l'occasion pour certains acteurs d'infléchir et d'enrichir, jusqu'à ces derniers jours, leurs positions, en tenant compte d'autres logiques et d'autres préoccupations. Certains cahiers d'acteurs imprimés dans les premières semaines doivent être lus avec les contributions complémentaires parvenues en cours de débat et il en va de même pour les délibérations de communes intervenues avant le débat et amendées par la suite.

Enfin, ces derniers jours ont vu affluer un grand nombre de contributions et délibérations très intéressantes, dont tous les éléments n'ont pu être repris dans cet exercice. Jean-Yves AUDOUIN y reviendra tout à l'heure. En tout état de cause, l'ensemble figurera dans le compte rendu.

Venons-en au débat lui-même.

Un quasi consensus sur la nécessité d'achever l'aménagement de la RN154, dans des délais ne dépassant pas dix ans

Le premier point abordé et qui émerge de ce débat est un quasi consensus sur la nécessité d'achever l'aménagement de la RN154, dans des délais ne dépassant pas dix ans. Les

divergences d'approche que vous avez connues entre le maître d'ouvrage et plusieurs associations, sur les perspectives de trafic et les questions de sécurité, ont donné lieu à de multiples interventions. Elles ont été approfondies en atelier, sans se conclure par un accord sur les méthodes employées. Elles n'ont pour autant pas remis en cause la reconnaissance partagée de l'opportunité d'agir rapidement. Aucune partie prenante au débat n'a considéré comme durablement acceptable l'insécurité de la RN154 dans ses parties encore bidirectionnelles.

La question de l'évolution des trafics n'est pas close pour autant, et ceci pour deux raisons. Elle servira de base à l'hypothèse d'une concédabilité de l'ouvrage si celle-ci est retenue. À ce titre, la demande d'un recalage des paramètres ayant servi à cet exercice de modélisation sur des bases plus conformes au contexte actuel, notamment le prix du carburant et le rapport entre l'euro et le dollar, qui était apparu comme assez peu conforme au contexte actuel dans le dossier, est apparu recevable à la Commission, non seulement pour répondre à la demande du public mais aussi pour éclairer l'État, maître d'ouvrage, lors de sa prise de décision.

Le débat a très vite porté sur le « comment » achever cet aménagement

Le deuxième point, qui est le plus important, est la question de l'opportunité. Une fois cette question considérée comme réglée, le débat a très vite porté sur comment achever cet aménagement, c'est-à-dire les caractéristiques de la voie nouvelle, ses fonctionnalités et son financement. Nous allons distinguer ces deux aspects dans l'exposé mais ils sont assez rapidement apparus comme difficilement dissociables, quelles que soient les options défendues par les diverses parties au débat.

Une question préalable : la RN154 et les conclusions du Grenelle

Une question préalable s'est posée, celle de la compatibilité du projet avec les conclusions du Grenelle. L'éligibilité du projet autoroutier aux exceptions du Grenelle, dont je rappelle que ce sont des questions de sécurité, de congestion et la réponse à des besoins d'intérêt local, n'est pas unanimement admise et a d'ailleurs été évoquée, surtout lors des réunions publiques. Elle est évidente pour le réseau des Chambres de commerce et d'industrie du Centre et de l'Orne, le Conseil général de l'Orne et le Conseil régional de Haute-Normandie. C'est logique, en fonction de la congestion au niveau de la RN12. Elle est évidente aussi pour deux associations, « A154 : un euro pour la vie » et « Dévier Saint-Rémy » pour les mêmes raisons que celles évoquées tout à l'heure.

Par contre, la majorité des associations de défense de l'environnement considèrent que l'aménagement de la RN154 en autoroute concédée ne répond ni aux trois exceptions déjà mentionnées, ni aux exigences environnementales du Grenelle. Elles contestent l'acuité des problèmes de congestion de trafic qui sont limités à des points particuliers, Saint-Rémy, la rocade de Chartres et l'accès Sud de Dreux, et considèrent qu'une autoroute n'apporte rien à l'économie et aux conditions de vie locale. Elles mettent en avant l'augmentation de capacité et l'appel de trafic induit par le projet, la non optimisation du réseau existant, le report de l'insécurité sur les itinéraires de substitution, la dégradation des dessertes locales, l'atteinte au milieu naturel, l'émission des gaz à effet de serre liée à la vitesse pratiquée sur autoroute et l'allongement de parcours. Tous ces aspects leur apparaissent

incompatibles avec l'esprit et le texte du Grenelle. L'absence d'approche intermodale est présentée par la FNAUT, la Fédération nationale des usagers des transports et plusieurs associations, comme également contraire aux principes du Grenelle.

Nous avons néanmoins noté que cette contestation sur la compatibilité avec le Grenelle ne porte que sur le projet d'autoroute concédée tel qu'il est soutenu par le maître d'ouvrage et non sur le principe d'un aménagement à 2x2 voies de la RN154.

Le Conseil général d'Eure-et-Loir, la Chambre d'agriculture et l'agglomération de Dreux soulignent l'importance de respecter les exigences environnementales post-Grenelle dans la réalisation du projet.

Quel aménagement pour la RN154 ?

C'est à l'évidence un des points qui restent les moins consensuels au terme du débat. Les positions vont de l'adhésion en bloc au projet du maître d'ouvrage, à une adhésion de principe mais assortie de multiples demandes d'amendements pour atteindre à l'autre extrême une opposition affirmée aux choix d'aménagement en ce qui concerne notamment les contournements d'agglomération.

Première question : autoroutes ou voies express à 2x2 voies ? (le choix autoroutier étant considéré dans le débat comme lié à la concession)

Les clivages se sont faits en fonction :

- de l'objectif que chaque partie au débat assigne à l'aménagement : réalisation d'un axe régional voire interrégional, sécurisation et amélioration des échanges locaux, éloignement du trafic de transit des rocades d'agglomérations, suppression des zones de congestion ;
- de la sensibilité des parties aux questions d'environnement ;
- de l'impact direct du projet sur leur cadre de vie ;
- des effets indirects du choix autoroutier en particulier sur la desserte locale et les transferts de trafic ;
- des coûts estimés de chaque solution.

La position des différents acteurs

Les acteurs économiques

Ils mettent surtout l'accent sur la vocation régionale et interrégionale de la RN154 mais n'en tirent pas tous les mêmes conclusions quant à son aménagement :

- Le réseau des CCI Centre considèrent que le projet est vital, urgent et non phasable afin d'éviter la marginalisation du département d'Eure-et-Loir. Ils demandent la réalisation à court terme d'un axe à haut niveau de service et adhèrent au projet du

maître d'ouvrage ;

- le Grand Port maritime de Rouen souligne l'enjeu de compétitivité représentée par le coût en temps et en péage du transport des céréales, il ne se prononce pas sur le statut de la voie mais met l'accent sur la fluidité et la sécurité attendue de l'aménagement ;
- l'UNICEM est favorable à un aménagement autoroutier doté d'accès supplémentaire ;
- les CESR du Centre et de Haute-Normandie apportant des éclairages plus complets, compte tenu de leur vocation et de leur composition, reconnaissent l'importance de l'enjeu interrégional de l'axe mais souhaitent un élargissement de la réflexion à une approche globale et concomitante sur la complémentarité rail-route d'une liaison Orléans-Rouen. Le CESR Centre opte *in fine* pour une voie express à 2x2 voies comme meilleur compromis entre l'ensemble des impératifs économiques, sociaux et environnementaux.

Les représentants du monde agricole

Pour l'ensemble du monde agricole, la question essentielle est celle des prélèvements fonciers. Ils considèrent majoritairement qu'en dépit des démonstrations répétées du maître d'ouvrage sur la similitude des emprises des deux types de voies, une 2x2 voies est moins consommatrice d'espace qu'une autoroute.

Leurs positions apportent néanmoins des éclairages divers :

- La Chambre d'agriculture d'Eure-et-Loir n'a pas arrêté de position définitive sur le choix entre une 2x2 voies et une autoroute concédée. Elle émet un souhait impératif : aller vite, mais elle n'adhère pas totalement aux choix du maître d'ouvrage, notamment pour les contournements d'agglomération, ce qui n'est pas sans incidence sur le statut de la voie future, une autoroute concédée s'accommodant mal de reprise de voies qui n'ont pas été conçues selon des normes autoroutières ;
- la Fédération départementale des syndicats d'exploitants agricoles demande un élargissement sur place à 2x2 voies de la RN154 dans les parties non réalisées, avec déviation des villages traversés ;
- la contribution agricole de l'association « Contre le tracé Sud » (ACTS) se prononce nettement en faveur d'une 2x2 voies, irriguant mieux les lieux de production et de collecte, et souligne l'enjeu du coût du transport des céréales dans la compétitivité nationale, notamment avec les céréales issues de Normandie et de Picardie, et la compétition internationale.

Les collectivités locales et territoriales

Plus de vingt-cinq communes – et peut-être n'ai-je pas le dernier chiffre parce que d'autres

délibérations sont arrivées tardivement – et trois structures intercommunales ont délibéré ou émis des vœux et contributions. Les Conseils généraux d'Eure-et-Loir, du Loiret et de l'Orne ont également délibéré sur le projet soumis au débat, ainsi que le Conseil régional du Centre. Toutes les collectivités se sont prononcées en faveur d'un achèvement dans un délai d'une dizaine d'années de l'aménagement à 2x2 voies de la RN154, à l'exception du maire de Marboué, qui souhaite une autoroute nouvelle beaucoup plus à l'Ouest. C'est une position singulière. Au-delà de cette unanimité de principe, le débat a fait apparaître un clivage assez net entre, d'une part, les petites et moyennes communes et leurs groupements, qui optent pour une 2x2 voies classique qui recueille également l'adhésion de la région Centre et, d'autre part, la communauté d'agglomération de Dreux et les Conseils généraux, qui soutiennent le projet du maître d'ouvrage d'une réalisation autoroutière.

- Si la plupart des petites et moyennes communes du Nord au Sud et leurs groupements optent pour une mise à 2x2 voies classique, certaines suggèrent une solution mixte. Plusieurs communes du Nord de Chartres veulent une 2x2 voies gratuite pour le segment qui les concerne mais considèrent comme acceptable la solution autoroutière pour la partie Sud du tracé, ce qui est évidemment formellement rejeté par les élus concernés, notamment au titre de l'équité. Saint-Rémy-sur-Avre, particulièrement concernée par l'urgence d'une déviation, reporte son choix à l'examen des questions de financement.
Les arguments en faveur d'une 2x2 voies portent sur plusieurs points : l'accessibilité de tous à l'axe et la meilleure desserte des villages ; le maintien ou le retour au calme et à la sécurité des villages anciennement ou encore traversés ; les nuisances que ne manquerait pas d'induire une autoroute en reportant le trafic dans les bourgs leur paraissent absolument inacceptables, quels que soient les chiffres, considérés comme modestes, par le maître d'ouvrage.
Notons que trois communes ne se prononcent pas sur le statut de la future route mais souhaitent simplement la solution la plus rapide.
- Le Syndicat mixte d'études et de programmation en charge du SCOT de l'agglomération chartraine s'est très tôt positionné en faveur d'une autoroute.
- La communauté d'agglomération de Dreux, quant à elle, souhaite une voie à haut niveau de service, à l'écart des zones urbanisées mais n'écarte pas l'hypothèse d'une autoroute concédée d'usage en partie gratuit.
- Les Conseils généraux d'Eure-et-Loir, du Loiret et de l'Orne, qui souhaitent une solution globale, optent clairement pour une autoroute à réaliser rapidement. Le Conseil général de l'Orne, qui ne traite que de la partie la plus au Nord, souhaite un traitement global de la RN12, d'Est en Ouest, allant de Dreux à Alençon.
- Le Conseil régional du Centre opte pour une 2x2 voies et souligne très fortement la nécessité d'un traitement global des déplacements en rééquilibrant le partage modal entre le ferroviaire et la route.

Le mouvement associatif

Une vingtaine d'associations, dont deux partis politiques et un syndicat, ont participé au débat. À l'exception de « A154, un euro pour la vie », « Dévier Saint-Rémy » et de l'association « Autoroute Atlantique Rhin Rhône », la totalité des associations et quelques particuliers qui ont émis des contributions s'opposent à la solution autoroutière. Certaines d'entre elles, très assidues aux réunions publiques, ont rédigé des contributions très argumentées.

Les motivations des associations en faveur de la solution autoroutière sont diverses. C'est la sécurité, pour « A154, un euro pour la vie », l'urgence de dévier Saint-Rémy pour l'association « Dévier Saint-Rémy » et la cohérence d'un réseau autoroutier au niveau national pour l'association « Autoroute Atlantique Rhin Rhône ».

Les arguments plaçant en faveur d'une solution non autoroutière se retrouvent à des degrés divers dans l'argumentation soutenue par l'ensemble des associations. Le rejet de l'autoroute est fondé sur :

- l'abandon d'un service public, l'autoroute étant assimilée à la concession. Cet abandon du service public a été également fortement souligné par un syndicat représentatif de la Direction interrégionale des routes ;
- la mauvaise desserte des bourgs et des villages, puisqu'il y aurait moins d'accès sur un axe autoroutier ;
- l'approche trop unitaire des dysfonctionnements actuels de l'axe. Ce point a été très souvent évoqué. Les associations distinguent en effet plusieurs segments posant des problèmes différents et appelant des réponses différentes : la partie Sud, le contournement de Chartres, Chartres Nord, Dreux Sud, le contournement de Dreux et le tronçon commun RN 154-RN12 ;
- elles dénoncent aussi une réponse disproportionnée et inadaptée aux problèmes posés et une sous-exploitation de l'existant ;
- les atteintes portées à l'environnement ; la consommation d'espaces agricoles et naturels ; l'allongement des parcours et l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre ; ces éléments leur font préférer la solution à 2x2 voies ;
- le risque qu'une solution de facilité fait porter à une approche multimodale peu présente dans le dossier ;
- les différences de coût entre une 2x2 voies pragmatique et une autoroute conçue pour être concédable leur apparaissent aussi comme des éléments déterminants.

Notons toutefois que le territoire concerné par le projet a été inégalement représenté par le mouvement associatif, la partie drouaise ayant fait l'objet d'une mobilisation particulièrement forte. La contribution de dernière heure de l'association « Pour la qualité de la vie collective » dans les communes de Moutiers-en-Beauce, Prasville et environs, a apporté un éclairage nouveau sur la question du transport des matériaux issus des carrières. Enfin, il y a eu une forte mobilisation de deux associations de communes

riveraines de Chartres et concernées directement par le projet. La mobilisation a été particulièrement forte sur les associations du Nord de l'itinéraire.

Cette quasi-unanimité du monde associatif sur les caractéristiques de la voie achevée ne se retrouve pas du tout, comme vous allez le voir, dans les choix géographiques d'aménagement de l'axe. Nous allons aborder la deuxième question.

2^{ème} question : quelles options pour le traitement des segments à achever ?

Le débat n'a pas permis de réduire les divergences entre les différents acteurs, tous acteurs confondus, sur les diverses options. Toutefois, il a été l'occasion de faire émerger un très grand nombre de questions et d'occupations légitimes quoique souvent difficilement conciliables. Il a aussi permis de faire émerger des solutions alternatives. Le dossier et les propos du maître d'ouvrage en réunions publiques sont souvent apparus au milieu associatif, aux représentants des agriculteurs et à de nombreux élus comme étant insuffisamment argumentés quant aux choix qui ont sa préférence. Ils ont souligné les différences de niveaux d'analyse entre les différentes options et le renvoi à la phase d'enquête publique de l'étude approfondie de toutes solutions alternatives a été interprété, à tort ou à raison, comme traduisant une décision déjà prise par le maître d'ouvrage.

Concernant les questions d'aménagement, les points les plus polémiques concernent les contournements d'agglomérations et la déviation de Saint-Rémy. Néanmoins, les élus des zones rurales et le monde agricole optent, sur l'ensemble de l'itinéraire, pour des choix qui réutilisent au maximum l'existant, afin de minimiser les prélèvements fonciers et de préserver les structures agricoles. C'est ainsi que la Chambre d'agriculture, la FDSEA et ACTS se prononcent contre le contournement de Dreux par l'Ouest et pour le tracé Nord pour la déviation de Saint-Rémy. La Chambre d'agriculture opte pour le contournement Est de Chartres, tout en demandant que soit approfondie l'option d'aménagement de la rocade Ouest existante. Tous demandent des diffuseurs suffisamment nombreux pour desservir correctement les lieux de production et de collecte.

Le Conseil général d'Eure-et-Loir adhère aux choix retenus par le maître d'ouvrage, en demandant néanmoins des accès complémentaires et en exigeant une exemplarité environnementale. Le Conseil général de l'Orne n'aborde que la partie Nord et opte pour les choix privilégiés par le maître d'ouvrage. Le Conseil général du Loiret ne prend pas position sur les choix locaux mais demande qu'une attention particulière soit portée aux aspects environnementaux. Les divergences de positionnement des divers opposants au tracé privilégié par le maître d'ouvrage ne recoupent pas leurs différents statuts mais plutôt leur sensibilité aux questions environnementales et leur implantation géographique. Nous allons donc analyser le tracé par tronçons.

La partie Sud Allaines-Chartres

Les élus souhaitent d'abord en savoir plus sur le projet et s'interrogent sur le point de raccordement à l'A10. Le président du Conseil général du Loiret souhaite que le raccordement se fasse à la hauteur d'Artenay afin de mieux desservir la future plateforme intermodale Artenay-Poupry. Les élus souhaitent au moins un échangeur au niveau de Voves. Ce point fait absolument l'unanimité. La commune de Gellainville souhaite un

aménagement rapide afin de soulager Bonville et opte pour un raccordement à l'Est de l'agglomération chartraine en prolongement de la déviation de Prunay-le-Gillon.

Le contournement de Chartres

Le clivage se fait très nettement entre les élus directement concernés par le passage à l'Est inscrit au SCOT et dans les PLU, auxquels ils sont opposés en raison de l'impact sur l'environnement et la vie locale, et d'autre part ceux pour lesquels la rocade actuelle allégée du trafic de transit permet un aménagement urbain.

Les élus de Champhol et de Saint-Prest sont très soutenus dans ce rejet du passage à l'Est par les associations locales mais la proposition de la commune de Champhol de créer une circulation douce permettant de rejoindre Poisvilliers ne semble pas recueillir l'accord de Saint-Prest. Ces deux communes et leurs associations se prononcent en faveur de l'aménagement de la rocade Ouest de Chartres, par création de trémies, le réaménagement des giratoires et l'achèvement de la mise à 2x2 voies au Nord-Ouest.

A l'inverse, l'ensemble des élus des communes traversées ou limitrophes de la rocade actuelle se prononce pour un passage à l'Est, complétant la rocade autour de Chartres permettant d'éviter le mélange entre trafic de transit et trafic local.

Le segment Chartres-Nord – Dreux-Sud

Ce segment est presque achevé, il ne pose pas de problème insoluble. Les exigences portent sur le nombre de diffuseurs, dont un à la hauteur de la zone d'activité de la Vallée du Saule à Tremblay-les-villages et sur les réaménagements des traversées de bourgs en cas de concessions autoroutières.

Le contournement de Dreux

Il a fait l'objet de débats vifs en séance publique et les prises de position tardives des villes les plus importantes n'ont pas permis de faire avancer le débat autant qu'il aurait été souhaitable. La contribution récente de Dreux agglomération permet de connaître sa position mais n'a pas été débattue en réunions publiques. Comme à Chartres, le clivage entre élus se fait en fonction de l'impact du projet sur leur territoire et sur la vie locale. Les communes qui ne subissent pas actuellement de nuisances de trafic de transit optent tout naturellement pour un aménagement de l'existant et un achèvement de la rocade Est inscrit dans le PLU de Dreux en tant que projet d'intérêt général. Comme à la quasi-totalité des associations, cette solution apparaît moins consommatrice d'espaces naturels et agricoles et porte moins atteinte à l'environnement et à la qualité de la vie locale. Elle est enfin plus compatible avec les conclusions du Grenelle, qui préconisent l'optimisation de l'existant. Elle éviterait, selon ses défenseurs, la détérioration irrémédiable de sites de vallées et des allongements de parcours et, à ce titre, présenterait un meilleur bilan carbone.

Les associations notent toutefois que le passage par l'Est nécessite un réaménagement de la 12 au Nord de Dreux mais elles considèrent que cela est en tout état de cause nécessaire, indépendamment de la question de la déviation. Un collectif d'associations regroupant

cinq associations – l'association Vivavre, Vivre en Vallée d'Avre, l'association contre le tracé Sud, une association plus globale pour l'environnement, une association de Garnay et une association de Marville – a fait des propositions de réaménagement de la RN12 au nord de Dreux.

Dreux agglomération a délibéré avant-hier, en faveur du projet du maître d'ouvrage, en assortissant son accord d'exigences et notamment la réalisation prioritaire et préalable de l'achèvement de la rocade Est, et un traitement particulièrement respectueux de l'environnement, du passage de la RN154 au Sud et à l'Ouest.

Au cours du débat, le maître d'ouvrage a eu des difficultés à justifier son choix de contournement par le Sud, n'ayant que très superficiellement étudié la solution par l'Est avec réaménagement de la RN12.

Le commentaire de la Commission est que, si les participants au débat acceptent qu'à ce stade, le détail du projet ne soit pas arrêté, le renvoi aux études préalables à l'enquête publique du choix entre un passage à l'Est et un passage au Sud et à l'Ouest ne permet, ni au niveau local, ni au décideur final, d'être totalement éclairés au moment où ils doivent se prononcer.

La déviation de Saint-Rémy-sur-Avre

Tous les participants soulignent aujourd'hui l'aspect prioritaire du traitement de ce point noir. Comme pour les deux autres contournements, les avis divergent sur le choix du passage de la déviation. Trois positions se font jour :

- le passage au Sud, auquel s'opposent les associations et les élus du Sud, et en particulier Saint-Lubin-des-Joncherets – et la commune, et les associations – ;
- le passage au Nord, auquel s'opposent la commune de Saint-Rémy et l'association « Dévier Saint-Rémy-sur-Avre », qui soutiennent la déviation par le Sud ;
- une troisième position, sous forme d'une proposition émanant du collectif déjà évoqué, est parue récemment et propose un réaménagement sur place de la RN12 dans la traversée de Saint-Rémy ou la création d'un barreau court. Cette proposition n'a pu être débattue en séance et se heurte déjà à l'opposition formelle de la commune de Saint-Rémy.

Plus généralement, à Saint-Rémy comme à Dreux, l'inégalité de niveau entre les études des tracés Nord et Sud a été de nouveau soulignée. Il semble paradoxal aux contradicteurs et à la Commission que le maître d'ouvrage émette une préférence pour un fuseau, alors même qu'il déclare ne pas disposer d'études suffisantes pour analyser les diverses solutions. La Chambre d'agriculture a d'ailleurs émis un doute sur les différences d'appréciation de l'impact sur l'environnement des deux solutions figurant dans le dossier.

En conclusion de ces deux aspects – Mme AGUILA traitera la question du financement –, nous souhaiterions dire qu'il est apparu que les oppositions entre les différentes hypothèses de fuseaux de contournement ne relèvent ni des questions de détail ni

uniquement de la défense des intérêts strictement locaux, même s'ils sont légitimement présents. Elles traduisent également, de la part de nombreux participants, une préoccupation d'économie dans l'utilisation de l'espace et une volonté de passage à l'acte dans la lignée des conclusions du Grenelle, visant à minimiser les impacts et les atteintes au milieu naturel.

Divers participants ont proposé des alternatives, sur des points précis ou sur la globalité de l'itinéraire. Il nous semble indispensable que ces propositions soient étudiées avec le même niveau d'approfondissement que les solutions privilégiées par le maître d'ouvrage, avant toute décision.

Mme AGUILA va maintenant vous parler des questions de financement qui ont été au cœur du débat.

(Applaudissements)

Mme Marie-Bénédicte AGUILA, membre de CPDP : Bonsoir à tous. Je vais aborder une question qui a déjà été traitée mais doit être à nouveau reconsidérée. Il s'agit du recours à la concession et au financement sur crédits publics. Je vais reprendre le texte écrit par Mme BRÉVAN et vous ferai part ensuite de ma synthèse sur ce point.

Cette question du recours à la concession, au financement sur crédits publics, bien qu'abordée en dernier lieu dans cette synthèse, a été constamment au cœur de ce débat. Elle a figuré dans la quasi-totalité des contributions, délibérations, cahiers d'acteurs, et il n'y a eu aucune réunion publique où cet aspect des choses n'a pas été évoqué.

Un constat évident à l'issue de ce débat : le rejet du recours à la concession pour l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN154, s'il n'est pas unanime, est néanmoins très important. Seuls les Conseils généraux du Loiret, de l'Orne, le réseau des CCI du Centre et la CCI de l'Orne adhèrent sans réserve au recours à la concession, considérant cette solution comme la seule réaliste. L'association « L'A154 : un euro pour la vie » voit la concession comme une mesure d'équité où chacun paye pour l'usage qu'il fait d'un équipement.

Par ailleurs, le Conseil général d'Eure-et-Loir se résigne au contrat de partenariat ou à la concession, considérant que l'urgence prime sur les autres considérations et que la situation des finances publiques ne permet pas d'autre solution. Toutefois, elle accompagne cette adhésion d'exigences importantes portant sur la desserte fine du département par cinq échangeurs supplémentaires, sur la gratuité des trajets internes à l'Eure-et-Loir et sur l'exemplarité de la réalisation.

Dreux agglomération n'écarte pas le recours à la concession, considérant même que l'autoroute offre un bonus marketing vis-à-vis des entreprises, mais elle demande à ce que les inconvénients propres à une autoroute payante soient compensés par un péage ouvert entre le contournement de Dreux et celui de Chartres, un maintien des diffuseurs existants, la création d'échangeurs à Saint-Rémy et Saint-Lubin, l'adaptation des itinéraires de substitution au trafic de report induit par le péage. Elle exige enfin que l'achèvement de la rocade Est soit fait préalablement sur fonds publics.

Seul le groupement de petites communes adhère à la concession et le pays drouais, qui demande néanmoins la gratuité du tronc commun de la RN12 et de la RN154 qui le concerne à titre principal.

De nombreuses communes, réticentes vis-à-vis de la concession, ne l'éliminent cependant pas totalement. La plupart demandent la gratuité entre Dreux et Chartres, ou des tarifs préférentiels pour les Euréliens. Certaines communes, situées dans le Nord du parcours, considèrent qu'une concession est envisageable entre Allaines et Chartres ou encore pour le contournement des agglomérations. Les élus de la partie Sud du parcours sont bien évidemment hostiles à cette suggestion pour des raisons d'équité.

L'importance des conditions mises au recours à la concession par ces diverses collectivités pose des questions d'ordre juridique mais surtout de leur compatibilité avec le montage envisagé.

La majorité des communes de taille moyenne ou petite rejoignent le mouvement associatif en rejetant le recours à la concession. Ensemble, ils mettent en avant des précédents de voie express gratuits et en particulier la RN154 entre Nonancourt et Évreux. Ils protestent contre l'apport au concessionnaire des parties réalisées à 2x2 voies sur fonds publics et sur lesquelles ils circulent librement. Ils ont le sentiment, en dépit des tentatives de démonstration du maître d'ouvrage, de payer deux, voire trois fois la même infrastructure. Quelques communes, Champhol en particulier, et plusieurs associations remettent en cause l'approche unitaire de l'aménagement entraînant une approche également unitaire du financement. Ils considèrent que chaque section peut trouver son financement. L'achèvement de la mise à 2x2 voies des sections courantes est réalisable sur fonds publics. Les contournements de Chartres et Dreux, relevant largement des agglomérations, peuvent y trouver une grande partie de leur financement et la déviation de Saint-Rémy revient à l'État, au double titre de la RN12 et de la RN154.

Par ailleurs, de très nombreuses communes et associations proposent des solutions d'aménagement moins ambitieuses et donc moins coûteuses. Les milieux agricoles sont soit réservés soit opposés à la concession, pour les raisons invoquées, en faveur d'une mise à 2x2 voies qui présente l'avantage de disposer d'un accès plus nombreux et ne fait pas peser des charges supplémentaires sur le transport de céréales. Une présentation vous a été faite par des experts de différentes solutions de partenariat public-privé débouchant sur des voies avec ou sans péage.

En l'état actuel du débat, le maître d'ouvrage n'a pas poussé plus loin ces hypothèses sans cependant les éliminer totalement. Il apparaît à la Commission indispensable d'explorer l'ensemble des dispositifs et montages financiers autorisés par les textes et les finances publiques en ce qui concerne le partenariat public-privé et l'éventualité d'une tarification préférentielle ou d'une gratuité partielle dans le cas de recours à la concession.

Très rapidement, je vais reprendre des éléments qui vous ont déjà été soumis lors d'une réunion en date du 19 janvier. Je souhaitais revenir sur les points qui représentent les questions de financement du projet. Avant toute chose, je souhaitais rappeler que le dossier qui nous est soumis propose deux options, un financement budgétaire ou une concession. Ces éléments ont été évoqués par le maître d'ouvrage mais je les reprends très

rapidement. Je vous rappelle que sur financement budgétaire, nous sommes dans le cadre d'un aménagement progressif de l'ordre de 50 millions d'euros par période de cinq ans, que ce financement se fait par l'impôt, que le montant du projet est de l'ordre de 650 à 700 millions d'euros et que la mise en service, dans ce contexte que nous pouvons appeler au fil de l'eau, se situera en 2070.

Je vous rappelle par ailleurs que la concession permet un aménagement global financé par les usagers et qu'une subvention d'équilibre pourrait être proposée, de l'ordre de 50 à 100 millions d'euros, avec une mise en service en 2018.

Outre les éléments développés par le maître d'ouvrage dans son dossier et lors de nos diverses réunions, un certain nombre de solutions alternatives ont émergé de l'ensemble de nos rencontres.

Je vais employer un mot qui déplaira peut-être à certains, mais je l'assume pleinement, le projet tel qu'il nous est présenté aujourd'hui est peut-être un peu monolithique. Le débat public a fait émerger de nombreuses données, et des données nouvelles. Compte tenu de ces données, il apparaît nécessaire de tenir compte de la disparité des situations géographiques, des situations accidentogènes, des données particulières à chaque territoire et des éléments spécifiques à la protection de l'environnement.

Il faut savoir que, dès lors que nous nous lançons dans une opération de construction, cette opération a un coût. Il n'existe pas de multiples solutions pour résoudre le problème du coût. Nous pouvons envisager des combinaisons de plusieurs options, avec des aspects juridiques et financiers distincts. Ces deux options contractuelles qui existent aujourd'hui sont assez différentes sur de nombreux points. Je reviens rapidement – cela a déjà été évoqué à de nombreuses reprises par M. PAPINUTTI, par le maître d'ouvrage, par M. BALDERELLI – sur ce que nous appelons une délégation de service public, dont une des formes peut être un contrat de concession qui, je vous le rappelle, est un contrat de droit public dans lequel le concessionnaire finance, construit, entretien l'ensemble de l'ouvrage. Point extrêmement important : dans le cadre de la concession, il y a un transfert du risque du concédant au concessionnaire, qui assume l'ensemble du risque, c'est-à-dire le risque financier, technique, un risque extrêmement large. Donc l'État délègue le service public à un opérateur privé. Tout est bien sûr encadré par un cahier des charges qui définit l'ensemble des éléments techniques, juridiques et financiers, qui sont tout à fait prévus et arrêtés. Dans ce contexte, le concessionnaire a une relation directe à l'utilisateur et il perçoit le prix du péage.

Un autre montage juridique et financier a été évoqué, notamment par des membres de la MAPP. Cette Mission travaille à l'appui des contrats de partenariat public-privé et dépend du ministère des finances. Lors de la réunion du 19 janvier dernier, elle vous a indiqué les aspects techniques. Très rapidement, je vous redis les textes fondateurs des contrats de partenariat public-privé. Le fondement est une ordonnance du 17 juin 2004, qui a été complétée par une loi de 2008, qui affine certains aspects non essentiels pour nous ce soir. Ce contrat est un contrat administratif conclu entre l'État et un établissement public. La différence avec la concession est que ce contrat, même s'il est confié à un tiers, qui est une personne privée, représente une mission globale qui va viser la conception, la réalisation, l'exploitation et la maintenance. À la différence de la concession, il y a une répartition du

risque, ce qui est un aspect intéressant en termes juridiques. Le financement se fait d'une façon tout à fait différente. Il s'agit d'un financement par un loyer annuel. Le préfinancement est assuré de façon complète par l'entreprise qui le supporte. Ce qui est intéressant dans ce contrat aussi est que l'État ou l'établissement public commence à payer une fois que l'ouvrage est livré. Dans ce contrat, il existe et je vous le reprecise, cela a été évoqué mais c'est intéressant pour nous ce soir, une possibilité qui s'appelle le péage virtuel. C'est issu d'un contrat anglais, sur le contrat de partenariat qui a eu ses origines en Angleterre. Un autre aspect non négligeable est que ce contrat de partenariat peut s'instaurer sur une durée longue. Je n'ai pas trouvé, en faisant des recherches, de cas précis aujourd'hui d'ouvrages extrêmement importants et notamment routiers mais sur des ouvrages importants, nous pourrions projeter sur une période de trente à quarante ans.

Cette procédure est d'autant plus intéressante que l'État a l'obligation, ce qui n'est pas le cas des collectivités territoriales qui veulent avoir recours à ce contrat de partenariat, à ce qu'on appelle une évaluation préalable, c'est-à-dire que la MAPP, mission spécialisée qui travaille pour le ministère des finances, fait une sorte de projection quand elle est saisie par le maître d'ouvrage, pour voir si ce contrat peut être réalisé et peut être, pardonnez-moi d'employer ce terme, « jouable ».

J'en viendrai à conclure par un point qui m'a paru important. En termes de disponibilité de l'ouvrage, nous sommes exactement dans le même cas. Dans le cadre tant de la délégation de service public, c'est-à-dire de la concession, que du PPP, la mise en service peut être rapide, même si le financement est différent, financement privé pour la concession et financement public, donc relativement sûr, pour le contrat de partenariat.

Mon propos s'achèvera sur un dernier point : il ressort du débat, des réunions, des différentes contributions, des cahiers d'acteurs, de l'ensemble des délibérations, tant des Conseils municipaux, du Conseil régional, des Conseils généraux, du CESR et des Chambres consulaires, un certain nombre d'éléments. Ces éléments, lorsqu'on les synthétise, on voit qu'il en émane un certain nombre de propositions, de combinaisons d'options, qui me paraissent tout à fait intéressantes dans le cadre du projet. Je me suis demandé s'il n'était pas possible de réaliser l'aménagement de la RN154 dans un délai acceptable en ayant recours à ces contrats.

Je vous rappelle, et vous redis avec force et vigueur, que le choix du contrat applicable appartient au maître d'ouvrage. La Commission ne prend pas la place du maître d'ouvrage. Ce choix appartient au maître d'ouvrage.

De nombreuses questions ont émergé sur les sections à péage ouvert, sur les types de trajet avec des adaptations tarifaires ou même hors péage. Toutes ces questions ont été posées. J'aimerais dire ce soir au maître d'ouvrage que, si des suites sont à donner à ce dossier, il nous paraît nécessaire, à l'ensemble de la Commission, que des études et des scénarios affinés soient prévus.

Je vous remercie, j'en ai terminé pour mon intervention concernant les questions de financement.

M. Alain OHREL : Très bien. Merci, Mme AGUILA. Nous allons maintenant en venir à

cette période de notre rencontre où pourront s'exprimer les personnes qui ont bien voulu signaler leur intention de s'exprimer en donnant leur nom et l'organisme au titre duquel elles vont s'exprimer. M. AUDOUIN va conduire ce débat, étant entendu que nous avons quinze demandes d'intervention. Il vous dira comment se répartit le temps.

M. Jean-Yves AUDOUIN : Merci, Monsieur le Président. Vous avez souligné à l'ouverture l'importance du nombre des délibérations et des contributions. Vous avez relevé parallèlement que plusieurs de leurs auteurs ne s'étaient pas exprimés en séance publique au cours de nos quinze réunions, d'où l'appel qui a été fait que ceux qui le souhaitent s'expriment, sans préjudice des autres intervenants et notamment tout ceux qui ont, depuis presque quatre mois, participé activement au débat et ont droit à la parole. Pour autant, vous êtes déjà quinze, ce qui va nous donner trois à quatre minutes par personne, d'autant que je suis persuadé que certains, après cette première liste de quinze, vont souhaiter également intervenir.

Je vous demanderai donc d'être très raisonnables dans le cadre de vos interventions. Pour pratiquement respecter la règle de neutralité, les quinze ont des numéros. Mme AGUILA va tirer au sort. Vous parlerez de votre place, un micro vous viendra. Vous annoncez votre nom et votre titre et vous vous exprimez. Il faudra aussi bien noter que ceux qui ont déposé des cahiers d'acteurs, ceux qui ont déjà exprimé des positions connues, veuillez, vous le comprendrez bien, être relativement plus brefs. Je rappellerai la centaine de contributions et délibérations, dont certaines sont arrivées très tardivement, Mme BRÉVAN les a résumées, elle en a citées quelques-unes. Certaines de ces contributions et délibérations, la distinction est d'ailleurs assez floue, sont extrêmement riches. Elles sont toutes sur le site. Certaines auraient pu être des cahiers d'acteurs si elles avaient été déposées avant mais vous savez qu'il y avait des limites pour les impressions. J'en citerai trois, qui sont quand même très significatives : Dreux agglomération, la commune de Garnay et la Chambre de commerce d'Alençon. Je ne résumerai pas ces textes mais je vous invite, pour ceux qui ne l'ont pas fait, à voir notamment les dernières pages du site. Il y a des contributions particulièrement intéressantes, dans tous les sens.

Mme AGUILA, tirez le premier numéro, d'une main innocente, allez-y, parce que la salle a envie de prendre la parole, je le sens. C'est le dossier n° 8, M. Alfredo DO ROSARIO, qui n'a pas parlé jusqu'à présent et s'intitule « citoyen ».

M. Alfredo DO ROSARIO, citoyen de gauche : Voilà ce qui m'amène. Si c'est une 2x2, cela m'est égal. Pour les concessions autoroutières, je veux bien. Mon intervention est simple : j'ai eu l'occasion cet été d'aller au Portugal, j'ai traversé toute l'Espagne, sur un axe autoroutier et une partie en nationale, et tout est gratuit. Au Portugal, j'ai été de la frontière du Nord-Est du Portugal jusqu'à Lisbonne et j'ai payé uniquement la modique somme de trois euros. Ils ont récemment créé deux autoroutes et je me pose la question : tout est gratuit. Pourtant, c'était coupé dans la roche, c'était dur, ce n'était pas évident à réaliser, tout en respectant l'environnement et les lois du Grenelle. Quand Madame dit qu'elle a fait des recherches, je veux bien mais vous pouviez vous informer. Moi-même, je suis allé voir quelqu'un de droite qui m'a expliqué que l'autoroute été faite avec l'argent qui vient de l'Europe, de l'Union européenne. Alors je pose des questions. Cela fait au moins 40 ans que j'habite en Eure-et-Loir, on se renvoie la balle de ping-pong, à droite, à gauche, à gauche, à droite, etc. Rien n'a été fait. Nous avons plein de projets, je me suis investi il y a

une trentaine d'années aussi pour la fameuse déviation et rien n'a été fait. Maintenant, ça sent les élections, les régionales et tout vient sur le tapis. Alors là, je suis de tout cœur avec vous, d'ailleurs j'ai donné mon nom à cette association, mais je me pose la question pour le financement. Cette somme est ahurissante, de nombreux millions, et je me pose la question : comment les Portugais et les Espagnols ont-ils fait pour que leurs autoroutes soient gratuites ? Merci, si je peux avoir une réponse.

M. Jean-Yves AUDOUIN : Merci de votre contribution. - un autre numéro. N° 4.

M. Alain OHREL : Il faut préciser que l'insistance que nous mettons à ce que vous articuliez bien votre nom et l'organisme que vous représentez dans le micro, c'est pour les commodités du verbatim.

M. Jean-Yves AUDOUIN : Bien, nous passons la parole à M. Alexandre BARTHÉLEMY, « A154, Un euro pour la vie », qui est déjà intervenu mais a bien sûr le droit d'intervenir à nouveau.

M. Alexandre BARTHÉLEMY, Association A154, Un euro pour la vie : Bonsoir à tous. Alexandre BARTHÉLEMY, secrétaire de l'association « Un euro pour la vie », comme vous l'avez compris, favorable au projet autoroutier notamment sur un point. Comme cela a pu être prouvé durant ce débat, c'est la seule solution viable à court terme pour avoir une route rapidement construite et, qui plus est, avec un haut niveau de service. Après, savoir si elle passe à l'Est ou à l'Ouest, nous verrons. L'essentiel est que cette route soit sécurisée assez rapidement.

Pour terminer, nous allons revenir sur la question du financement. Pour nous, 700 millions d'euros, ce n'est pas rien. Ce n'est pas finançable aujourd'hui rapidement par l'État. Nous avons vu qu'aujourd'hui la dette était de plus de 20 000 euros par Français et il nous semble difficile d'en rajouter. Au pire, si l'État savait, je préférerais que cet argent soit consacré à d'autres projets plus d'intérêt général pour les Français et les gens qui habitent en France. Je pense à la création d'écoles par exemple, je le répète.

Je conclurai mon intervention en remerciant la Commission pour ce débat qu'elle nous a apporté et qui nous a bien éclairés sur ce projet. Merci beaucoup.

(Huées)

M. Jean-Yves AUDOUIN : Bien, laissez parler chacun. Mme AGUILA. Dossier n° 3, M. Joël ALEXANDRE, CCI d'Eure-et-Loir, déjà intervenu également.

M. Joël ALEXANDRE, CCI d'Eure-et-Loir : Merci, Monsieur le président, merci Mesdames Messieurs. Nous sommes effectivement, Chambre de commerce et d'industrie d'Eure-et-Loir, déjà intervenus et avons participé à l'ensemble des réunions. Nous voulions vous dire, à l'issue de cette réunion, que nous nous réjouissons qu'il y ait un consensus, cela a été signalé tout à l'heure par Mme BRÉVAN, sur la nécessité de réaliser cet axe à 2x2 voies sur l'axe Nord-Sud du département. Ceci est un point acquis et je crois que c'est pour nous très important. Il reste bien évidemment le problème du financement. Sur ce point, je voudrais donner la position des Chambres de commerce et d'industrie de la région Centre.

Ce dossier n'est pas phasable. Il doit être réalisé dans son intégralité car des points de congestion existent et seront encore plus importants, notamment avec l'arrivée de l'A19 sur cet itinéraire.

Concernant la position des Chambres de commerce et d'industrie et des chefs d'entreprise que nous représentons, nous avons interrogé les chefs d'entreprise depuis fort longtemps maintenant puisque, dès le mois de novembre 2008, donc pas dans le chaud du débat mais bien en amont, de novembre 2008 à janvier 2009, nous avons interrogé les chefs d'entreprise sur leurs positions quant à l'aménagement à 2x2 voies aux normes autoroutières de cet itinéraire. Nous avons eu 1078 positions favorables sur cette mise en 2x2 voies aux normes autoroutières. Ce soir, en conclusion de ce débat et en vous remerciant, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, de la qualité des débats, je voudrais vous remettre ces 1078 pétitions. Merci.

M. Jean-Yves AUDOUIN : Ce sont donc les pétitions qui avaient été annoncées dans le bilan par M. PAVAUX.

M. Alain OHREL : Je suis dans la plénitude de mon rôle en acceptant ces pétitions et je demanderai évidemment à M. PAVAUX de mettre à jour la statistique qu'il nous a présentée au début du débat, pour tenir compte de ce paquet et de son contenu.

M. Jean-Yves AUDOUIN : Merci, Monsieur le Président. Dossier n° 10, M. Michel QUÉCHON, qui n'a pas dit le nom de son organisme mais c'est peut-être un citoyen. Parti communiste français.

M. Michel QUÉCHON, PCF : Je suis membre du PCF et je vous remercie de me donner la parole. D'abord, je voudrais dire que nous nous sommes prononcés pour une route à 2x2 voies gratuite. Je dirais qu'il ne faut pas lier l'activité économique au nombre de poids-lourds qui traversent le département. C'est tout à fait une erreur puisque nous avons fait disparaître l'emploi industriel donc, effectivement, il y en a moins. Une autre chose, pour le futur, est-ce qu'il y aura toujours autant de circulation de poids-lourds dans l'avenir ? Il faut quand même y penser. Je signale qu'en Bretagne, il n'y a pas d'autoroutes concédées et ils n'ont pas de problème de marketing.

Je dirai un mot sur le financement : il paraît qu'il y a un grand emprunt, qui est devenu petit par la suite, et que nous trouvons facilement plus de 300 milliards d'euros quand il s'agit de renflouer les banques.

(Applaudissements)

Certains ont posé la question d'un certain nombre d'échangeurs pour la gratuité. Ils veulent ouvrir un échangeur sur l'A11 à Illiers et le département doit payer une contribution d'équilibre. Faudra-t-il payer une contribution d'équilibre au concessionnaire sur tous les échangeurs ? Je signale que nous avons réalisé 12 km en quatre ans du côté de Lisle-Pezou dans le Loir-et-Cher et cela n'a pas posé de problème.

Nous demandons que la partie Nord et l'arrivée au rond-point de Dreux soit rapidement mise en 2x2 voies, que la partie au Nord de Chartres aussi soit mise à 2x2 voies. Enfin, je

dirais que dans le PPP, il y a encore de l'argent public puisque le partenariat public-privé implique aussi que le public mette de l'argent. Sur la politique globale, il faut quand même dire qu'à l'heure actuelle, les gouvernements en place, la politique en place, font tout pour concéder au privé, aux multinationales des services, des marchés.

M. Jean-Yves AUDOUIN : Merci, Monsieur. Je constate que tout le monde tient les délais et je vous en remercie. Dossier n° 12, M. Bertrand THIERRY.

M. Bertrand THIERRY, ASCVEG Garnay : Bonjour. Nous nous sommes déjà exprimés souvent mais je risque de dépasser un peu le temps de parole parce que, je suis désolé, mais nous n'avons pas les moyens de payer une page de pub complète dans les journaux.

(Applaudissements)

Depuis trois mois, notre association participe aux ateliers, aux débats, de façon assidue. Nous voulons vous remercier, tous les membres de la CPDP, pour tout le travail que vous avez effectué, d'écoute et d'impartialité, remercier M. CHANUT, secrétaire général du jour, de la nuit, des samedis, dimanches et jours fériés. Merci, et bravo M. CHANUT.

Nous nous doutions que les choses allaient bouger au dernier moment, et c'est là-dessus que je voudrais réagir, sur les dernières propositions des élus du Conseil général et de Dreux agglomération. Nous sommes assez étonnés. Le débat que nous avons eu était-il le bon ? Après des trafics et des coûts de travaux surdimensionnés, l'absence de bilan carbone, un nombre incalculable d'erreurs dans la rédaction, nous avons la sensation que nous avons été un peu bernés dans le débat. Quelle est la bonne réalité ? Ces propositions arrivent à la fin et on se demande pourquoi et comment.

On nous parle de péage ouvert, qui nous permettrait par exemple, au niveau de Dreux, de financer les 500 millions d'euros de travaux demandés au Nord du tracé : Dreux agglomération, contournement Ouest de l'agglomération, déviation de Saint-Rémy, etc., et cela, simplement avec un péage ouvert au niveau de Saint-Rémy. Ce n'est pas un péage ouvert mais un péage grand ouvert parce que le péage ouvert, quand on le compare avec celui des Landes, dans les Landes, il y a seulement des chemins vicinaux de chaque côté de la route du péage ouvert. Ici cependant, il y a l'ancienne 2x2 voies de Saint-Rémy. Comment allons-nous empêcher les gens de passer par Saint-Rémy si nous faisons ce péage ouvert à 500 m ? Cela nous paraît assez incroyable, à moins de pucer et de tatouer tous les habitants de l'agglomération.

Vous vous souvenez aussi, M. de SORAS, que nous avons eu une discussion à propos du camembert de trafic, les 30, 40, et vous m'aviez dit qu'il n'était pas du tout dans votre intention de déformer les trafics. On pourrait dire qu'il n'y a pas 70 % de transit, mais seulement 40 % de transit. Les locaux, c'est 30 plus 30, soit 60 % de locaux et non pas 70 % comme les élus l'ont dit. Alors, s'ils comptent faire financer l'autoroute avec les 70 % de transit alors qu'ils n'existent pas, je suis un peu surpris que nos élus puissent s'appuyer là-dessus. Nous les avons élus pour nous gouverner et bien nous gouverner.

Ensuite, pour les cahiers d'acteurs, vous avez pu comparer avec le débat Castres Toulouse

qui avait commencé en même temps. Il y avait quand même, début janvier, cinq contributions de députés sénateurs, de nombreuses contributions et de cahiers d'acteurs des villes, de Toulouse, Castres, Mazamet. Tout le monde intervenait. Là, personne, nous avons discuté entre associations. C'est fort sympathique mais nous nous attendions tout de même à autre chose.

Je sais bien qu'il n'est pas dans les prérogatives de la CPDP de donner un avis sur l'opportunité de ce projet. Elle n'a pas, nous l'avons compris, à donner son opinion sur la nécessité de le réaliser. Votre travail, et il est difficile maintenant, Mesdames Messieurs, est de présenter dans les deux mois un compte rendu précis et objectif des différentes réunions et rencontres. Pensez-vous sincèrement, à la fin de ce débat, que le maître d'ouvrage, Monsieur le Ministre, a suffisamment d'éléments fiables et crédibles en sa possession pour prendre une décision sereine, réfléchie et argumentée ? Après les demandes de ce lundi, nous pouvons de plus en plus en douter. Le dossier est-il suffisamment étayé pour que les collectivités s'engagent dans un partenariat public-privé sans mettre en danger les comptes et l'intérêt de notre territoire ? M. SARKOZY aujourd'hui a dit que nous dépensions trop et mal. Ce serait peut-être le moment de mettre cela en adéquation.

Le besoin d'une telle réalisation pour notre territoire a-t-il été clairement défini ? Je vous le demande simplement : pourriez-vous conseiller au ministre que le maître d'ouvrage délégué, un peu comme vous l'avez dit, fasse des études supplémentaires et que nous nous retrouvions d'ici quelque temps pour avoir un débat sérieux et argumenté sur le devenir de la RN154 ? Encore merci.

(Applaudissements)

M. Jean-Yves AUDOUIN : Merci. Nous continuons : dossier n° 5, M. Éric CHEVEE, mouvement démocrate d'Eure-et-Loir.

M. Éric CHEVEE, mouvement démocrate d'Eure-et-Loir : Merci, Monsieur le Président, de me donner à parole. Éric CHEVEE, Président du mouvement démocrate d'Eure-et-Loir. Nous sommes intervenus très tôt dans le débat, en déposant un cahier d'acteur. Nous avons très tôt jugé que c'était un sujet extrêmement important pour notre département, et même un sujet identitaire en cette période d'élections régionales puisque c'est la voie qui nous rattacherait à la capitale régionale, Orléans.

Je suis assez d'accord avec les premières conclusions que vous avez tirées en début de séance, notamment sur le fait que, dans le public du moins associatif qui est représenté largement ici, peu de monde est favorable à une concession autoroutière payante, du moins tel que le maître d'ouvrage l'imaginait au départ. Je vois aussi qu'il y a par contre un grand consensus sur un aménagement à 2x2 voies sur la totalité de l'axe, que c'est une nécessité tant pour le développement économique que pour des raisons de sécurité et de qualité de vie, les deux points qui ressortent en premier lieu, la sécurité au Sud de Chartres et la qualité de vie au niveau de la RN12, à Saint-Rémy. S'il existait un phasage, c'est d'ailleurs probablement par ces deux opérations qu'il faudrait commencer.

Je signale que, sur le point de la sécurité, celui qui doit nous préoccuper au premier chef

car il s'agit de la vie des gens, la section Sud est la plus accidentogène. Cette section coûte entre 50 et 100 millions d'euros et c'est exactement le même montant qu'il faudrait donner à la concession en termes de subvention d'équilibre. Cela veut dire qu'en tout état de cause, à l'échéance de 2018, le problème de la sécurité, au sens où nous pouvons l'envisager dans le cadre de ce débat, peut être réglé. Je tenais à le signaler car il existe une concomitance des chiffres à ce sujet.

Ce qui est étonnant aussi dans ce débat est que, sur le plan du financement, nous n'ayons pas pris le temps de chiffrer des hypothèses alternatives et que nous soyons toujours restés sur le montant de 650 millions d'euros, avec les contournements Est de Dreux et Ouest de Chartres. J'ai posé, à l'ouverture de ce débat, la question de savoir quelles étaient les économies éventuellement réalisables en utilisant le faisceau actuel de la nationale 154 par l'Ouest de Chartres et l'Est de Dreux. Le maître d'ouvrage m'a répondu qu'il y avait environ 120 à 130 millions d'euros à économiser par rapport aux solutions présentées.

Quand on pense aux 100 millions d'euros de subvention d'équilibre, 130 millions d'euros d'économies sur le tracé, 25 millions d'économie sur la mise aux normes de ce que nous avons déjà financé entre Chartres et Dreux et qu'aujourd'hui, nous voyons que le Conseil général est capable, j'imagine, de financer cinq sorties supplémentaires, autant par Conseiller général le long du tracé, à 20 millions d'euros – je pense que je ne serai pas démenti sur ce montant –, cela fait encore 100 millions d'euros à aligner ; suite à cela, on nous dit qu'en plus, il faut assurer la gratuité pour l'Eure-et-Loir, ramenée en annuités. Nous arrivons petit à petit à un financement résiduel qui fait qu'on s'interroge encore beaucoup.

Mme AGUILA l'a clairement expliqué lors de la conclusion sur le débat financier, je crois qu'il faut rechercher, pour cette opération de mise à 2x2 voies sur la totalité du tracé, des solutions nouvelles de financement que nous n'avons peut-être pas encore imaginées jusque-là mais qui permettront d'arriver à une 2x2 voies entièrement gratuite sur la totalité de l'axe.

J'ajoute pour terminer que, pour ce qui est de notre position, si nous devons participer à l'exécutif régional et que le choix de la concession était fait, il ne faudrait pas nous demander, en position d'exécutif régional, de financer quoi que ce soit en matière de concession. Notre position là-dessus est très claire : nous ne voulons pas financer si la voie est concédée. C'est à ce moment-là au privé d'assurer la totalité du financement. C'est un engagement que je tenais à souligner.

(Applaudissements)

M. Jean-Yves AUDOUIN : Merci. Bien, nous continuons. Dossier n° 16, M. GORGES, député-maire de Chartres.

M. Jean-Pierre GORGES, député-maire de Chartres : Bonsoir. Merci d'abord à toute la Commission, à son président, d'avoir fait un aussi beau travail, un travail colossal, comme vous l'avez montré tout à l'heure. Je voulais d'abord répondre au fait de ma non présence dans ces différents débats, pour une raison simple. Je suis à l'origine de la question posée, depuis 2002. Dès 2002, en tant qu'élu, j'ai bien vu que ce sujet n'avanc

pas et rapidement, avec un calcul simple, j'ai bien vu qu'il fallait 60 à 70 ans de contrat de plan pour mener à bout cette opération. D'un autre côté, les flux de voitures arrivaient sur Chartres. J'ai entendu que certaines personnes voulaient encore amplifier ce phénomène. La situation n'est pas viable et il faut trouver des solutions. Aujourd'hui, nous savons très bien que l'argent public est de plus en plus rare et qu'il le deviendra encore plus. Je proposais simplement de réfléchir à une possibilité de passer par une concession, comme toutes les communes de France le font aujourd'hui pour tous leurs équipements. Tout le monde est surpris mais chaque jour, vous utilisez des équipements concédés. Là, personne ne pose de questions. J'ai souhaité ne pas participer à ces débats et laisser le débat s'installer. À côté de cela, bien sûr, dès 2002, avec les services de l'État mais aussi avec la Ville de Chartres, l'agglomération chartraine, le Syndicat mixte d'études et de programmations, nous avons travaillé et fait des propositions.

Aujourd'hui, nous voyons qu'il existe un consensus sur l'urgence de réaliser ce tronçon. La situation est très difficile. En dehors des accidents, il y a le développement économique. Chacun a apporté sa brique à l'édifice et tout le monde est convaincu de la nécessité de réaliser rapidement cette concession. Excusez-moi le lapsus : de réaliser ce tronçon. Excusez-moi, j'étais prêt de ma conclusion et c'est peut-être la pendule qui m'a fait me presser.

J'ai bien compris qu'il y avait un certain nombre de questions sur les tronçons existants, sur le phénomène de gratuité, certaines personnes utilisent encore aujourd'hui certaines parties du tracé futur gratuitement. Nous avons une multitude d'expériences en France qui démontre que tout cela est possible. Cela se passe très bien en France, dans différents départements. Tout cela est possible. Aujourd'hui, nous sommes face à une question simple. Votons ce tracé pour 2070, à condition d'y mettre tous les moyens, ou alors, le voulons-nous rapidement ? Je me rappelle qu'en 2002, quand j'avais posé la question au ministère, il m'avait dit que si une décision était prise maintenant pour une concession, en 2008 - 2010, c'est réalisé. On se pose la question, un débat est important, il faut échanger et discuter. En 2010, on nous dit 2018. Les années passent, les Euréliens souffrent. Quand certains veulent faire croire que tout cela doit être gratuit, arrêtez de rêver. 60 % des réalisations actuelles sont payées par les Euréliens. Ce ne sont pas les Euréliens qui utilisent en majorité ce tracé. Nous avons vu que 60 % venaient de l'extérieur. Aujourd'hui, tous les centimes d'euros qui seront posés seront supportés par les Euréliens. La concession me paraît quelque chose d'intelligent. Il est normal que l'utilisateur...

(Huées)

Il est normal que l'utilisateur contribue. J'entendais notre ami d'origine espagnole ou portugaise, tout à l'heure, qui nous expliquait qu'au Portugal ou en Espagne, il y avait des solutions gratuites. Elles sont financées par l'Europe et, aujourd'hui, ce sont des camions espagnols ou portugais qui transitent sur cette voie, qui perturbent l'agglomération. Je pense qu'il est temps de prendre cette décision pour tout le développement de l'Eure-et-Loir. À un moment donné, il faut assumer ses responsabilités. Moi je suis élu, je ne suis pas le maire qui aura laissé ce chantier en plan comme j'ai pu le trouver en 2001.

(Huées)

M. Jean-Yves AUDOUIN : Bien, merci, nous allons continuer. Dossier n° 2, Mme Martine TROFLEAU, association La Presle.

Mme Martine TROFLEAU, association La Presle : Je voulais tout d'abord remercier la Commission pour l'énorme travail de synthèse, qui doit être un exercice très difficile. Cette dernière intervention que nous souhaitions faire voulait reprendre quelques éléments synthétiques mais le travail étant fait, et très bien, merci, je serai donc beaucoup plus brève.

Je pense qu'il est important de donner quelques impressions sur l'ensemble du débat puisque, pour un certain nombre d'entre nous, c'était le premier débat de ce type. Nous avons été très surpris que les trois questions qui nous soient posées, particulièrement la troisième question, soient vraiment tronquées d'entrée. Je suis désolée, Monsieur le maire, de reprendre ce 2070. Aujourd'hui, prendre un papier carbone pour reporter le passé sur l'avenir, c'est complètement dépassé. Nous avons l'impression qu'on nous a présenté une seule solution, d'entrée, dominante et le simple citoyen s'est déjà trouvé en position mal à l'aise, face à cette troisième question, car c'était un peu le prendre pour un imbécile, à savoir de dire : « Voulez-vous être riche, en bonne santé et beau, ou malade, laid et sans le sou ? » C'était la caricature.

Au-delà de la caricature, cela posait d'entrée la solution de la concession comme étant l'unique solution. Je suis très heureuse ce soir de voir que, dans la synthèse, nous avons pris en compte autre chose et toutes les propositions des associations, et que Mme Aguila ait demandé qu'il y ait un affinement de la réflexion. Ce sera la deuxième partie de mon intervention, après la séquence d'émotion.

Je pense qu'au niveau des précisions à apporter, il faut changer de logiciel et se tourner vers l'avenir et pas en reportant le passé. Il faut être un peu dans l'esprit du Grenelle et reprendre, entre autres, les indicateurs de développement durable qui viennent de sortir la semaine dernière, qui ont été présentés au Conseil économique et social et environnemental à Paris, en présence de M. BORLOO. Je retiens deux indicateurs, qui correspondent à deux défis de la stratégie nationale de développement durable. Tout d'abord le bilan carbone. C'est vrai, et nous ne pouvons qu'en remercier la Commission, il y a eu un atelier sur le bilan carbone. Résultat, il n'en est pas sorti grand-chose en termes d'outils d'analyse. Nous savons qu'il est très difficile de faire un bilan carbone, particulièrement sur l'utilisation d'infrastructures. Ce que demandent les associations est un bilan carbone simplement sur la proposition du maître d'ouvrage et sur celle des associations. Mises bout à bout, nous avons un tracé – excusez-moi, Monsieur le représentant de l'État, je sais que c'est une proposition et non un tracé – mais nous avons une autre option proposée par les associations. Faisons un bilan carbone comparé simplement sur la mise en œuvre de ces deux propositions.

Ensuite, un autre indicateur de développement durable est l'artificialisation des terres. Les agriculteurs l'ont très bien expliqué lors de la réunion sur l'agriculture. Effectivement, dans le cadre de cet indicateur, cela correspond à un défi sur la conservation de la biodiversité et la gestion durable des zones naturelles. Là aussi, il faut comparer l'indicateur d'artificialisation du projet du maître d'ouvrage avec la proposition des associations.

Je voudrais aussi répondre à M. le président de la Chambre de commerce et d'industrie. L'artisanat a besoin de nombreux accès à cette 154. Nous savons que les entrées pour un concessionnaire, puisque le projet du maître d'ouvrage est le passage à la concession, c'est tous les 30 à 40 km. Nous pensons que la voie rapide, c'est effectivement tous les 5 km. Cela facilite l'irrigation de territoire. Une autoroute n'a jamais irrigué un territoire comme un département. Une autoroute renforce les métropoles et crée de l'artificialisation de pression foncière.

(Applaudissements)

M. Jean-Yves AUDOUIN : Merci. Dossier n° 7, M. Laurent BORDEAU, « Agir Unis A154 ».

M. Laurent BORDEAU, « Agir Unis A154 » : Bonsoir, Mesdames, bonsoir, Messieurs, Monsieur le député. « Agir Unis A154 » développera brièvement ce soir trois points : la sécurité routière, le développement économique et la congestion plus particulièrement concernant Chartres.

Sur le point de la sécurité, nous pensons que l'autoroute n'est pas une solution à l'insécurité routière. Plusieurs arguments vont dans ce sens. Premièrement, le taux d'accidentologie locale a, sur ce département, la particularité d'être plus élevé sur l'autoroute que sur les routes nationales. Cette spécificité va à l'encontre des règles que nous rencontrons sur la France. La deuxième constatation est que l'accidentologie sur la RN154 se produit sur une section bien précise, celle de Prunay-le-Gillon et de Berchères-les-pierres. Je m'adresse à la DRI qui a aménagé cette section fin 2009. Cette section bénéficie donc d'une plus grande sécurité. Il faut savoir aussi que la RN 10, pour l'année 2009, a engendré plus de 13 % de tués sur le département, la RN 154 7,5 % et l'A10 et l'A11 à peu près 8,4 %. Si nous sommes dans le principe de construire une autoroute pour sécuriser, il faudrait que la RN 10 aujourd'hui soit une autoroute. Nous savons que l'aménagement qui évolue pour la RN 10 est une 2x2 voies gratuite.

Ensuite, concernant le développement économique, nous pensons qu'il faut donner aux artisans, aux commerçants et aux industries locales un outil permettant de desservir au mieux le département et qui offre un moyen d'accès au plus grand nombre. Nous constatons que l'autoroute n'offrira pas cette disponibilité. Concernant plus précisément les céréaliers, Philippe DEISS, le directeur général du port de Rouen, a remis un cahier d'acteur très pertinent et il s'est prononcé pour une 2x2 voies. Il a étudié également la concession autoroutière mais il s'est interrogé sur le prix du péage, tout comme les Chambres consulaires de ce département. A un moment donné, en tant qu'entrepreneurs, il est vrai que les charges sont un vecteur important. Nous considérons que le péage engendrera de plus grosses charges pour nos entrepreneurs. C'est pourquoi nous nous positionnons pour une 2x2 voies gratuite.

Enfin, concernant la congestion pour l'agglomération chartraine, il semble que l'autoroute ne résoudra pas ce problème. Nous avons, dans notre cahier d'acteur, indiqué que le trafic se stabilisait. De plus, il existe des solutions alternatives, qui ont été examinées notamment par le conseiller général, Christian Gigon, et que nous trouvons très pertinentes.

Voilà ce que je voulais dire brièvement ce soir. Je vous remercie de votre écoute.

M. Jean-Yves AUDOUIN : Merci. Nous sommes dans les temps. Dossier n° 15, M. Philippe BEL, représentant le Medef.

M. Philippe BEL, Medef : Mesdames Messieurs bonsoir. Je voudrais tout d'abord vous dire que je ne suis pas de l'Eure-et-Loir, je viens du Loiret. Malgré tout, la 154, bien qu'habitant le Loiret, m'intéresse beaucoup. Un constat : l'absence de liaisons ferroviaires et de liaisons routières depuis tant d'années me semble avoir comme conséquence que les liens entre l'Eure-et-Loir et le Loiret, et les liens entre l'Eure-et-Loir et le reste de la région se distendent progressivement. Cela a des conséquences, avec des risques sur l'économie et le social, le développement et le maintien des emplois.

Absence de liens ferroviaires, absence de liens routiers. Un mot sur le ferroviaire : le débat public a mis en évidence que ce n'est pas tant de la liaison Orléans-Chartres qu'il faut se satisfaire mais qu'il faudrait une liaison Orléans-Chartres-Rouen. Nous en connaissons le coût : 200 millions d'euros pour le moins. Nous en connaissons la capacité : c'est une voie ferroviaire unique dont le report modal est fort intéressant mais qui n'empêchera pas absolument le besoin de la route. L'un et l'autre sont complémentaires.

Dans les synthèses, vous avez indiqué qu'il existait un consensus sur l'urgence, dix ans. Dix ans pour la route mais aussi dix ans pour le fer. 200 millions d'un côté, 650 de l'autre. Les fonds publics peuvent-ils financer les deux ? Nous savons que l'avenir n'est pas forcément le reflet du passé. Ce qui n'a pas été possible dans le passé le sera-t-il dans l'avenir ? Le Grenelle a-t-il changé des choses ? Oui, le Grenelle a changé beaucoup de choses, notamment le fait que les fonds publics aujourd'hui doivent être réservés en priorité aux infrastructures de transport alternatives à la route. Si nous pouvons, avec beaucoup de pression publique, obtenir des fonds publics pour financer le fer, ce sera beaucoup plus difficile, dans le cadre du Grenelle, d'obtenir des fonds publics pour financer la route.

Si nous voulons les deux dans le délai, il nous apparaît certain qu'il faut à la fois les fonds publics et à la fois les fonds des usagers, financement par le contribuable, financement par l'usager. C'est ce qui existe partout dans les autres départements de la région Centre. Pourquoi l'Eure-et-Loir n'aurait-il pas le droit aux mêmes équipements que ceux qui existent dans tous les autres départements qui bénéficient, à leur grande satisfaction quand nous en voyons la fréquentation, à la fois d'autoroutes financées par les usagers et de voies alternatives pour les trafics locaux ? Voilà notre position : pour tenir le délai, il faut des financements publics et des financements privés, il faut l'addition des deux.

Maintenant, une petite remarque sur le tracé. J'insiste auprès de la Commission sur la question de la liaison à hauteur d'Artenay, en prolongement de l'A19, au lieu d'une liaison à Allaines avec un tronçon qui posera des problèmes sur l'A10. Merci de votre attention.

(Applaudissements)

M. Jean-Yves AUDOUIN : Merci. Dossier n° 13, Mme Germaine FRAUDIN.

Mme Germaine FRAUDIN, AVERN : Bonsoir. Je suis présidente de l'AVERN et je fais

aussi partie du collectif des cinq associations au Nord. Je remercie bien sûr la CPDP. Je crois d'ailleurs que vous allez nous manquer, figurez-vous, parce qu'on se voit tellement souvent... Je remercie aussi M. de SORAS parce que je voudrais dire qu'il a écouté attentivement nos solutions alternatives. Pour répondre à certaines questions qui se sont posées tout à l'heure, je voudrais dire que, le 3 mars, nous nous retrouvons à Dreux avec Mme BRÉVAN, M. de SORAS et les gens qui voudront bien, des cinq associations, pour chiffrer nos solutions alternatives qui, bien sûr, sont beaucoup moins chères et, avec les subventions d'équilibre, pourraient être réalisées. Cette réunion, évoquée très rapidement par Mme Brévan, aura bien lieu.

Je voudrais dire aussi qu'en complément de nos cahiers d'acteurs, et je ne vais pas revenir dessus, et nos nombreuses contributions et prises de parole, puisque nous avons assisté à tous les débats, nous avons aujourd'hui sorti notre dernière contribution. Elle est sur le site et propose, en complément, des éléments de prospective pour répondre à certaines personnes sur ce qui se passera avec le Grenelle et en 2020, avec chiffres, graphiques et cartes à l'appui, en considérant la rareté et le coût des hydrocarbures 2020, l'influence des politiques publiques sur la redéfinition du rôle de la route et en prenant en compte le transport des personnes et le fret routier.

Voilà, je n'ai pas dépassé mon temps de parole et le reste est pour les autres. Merci.

M. Jean-Yves AUDOUIN : Merci, alors, au nom des autres dossiers. Dossier n° 6, M. Didier BERTHUY, « Jouons collectif ».

M. Didier BERTHUY, association « Jouons collectif A154 » : Bonsoir à tous. Je vais évoquer rapidement le projet de concession autoroutière au regard des besoins de notre département, d'abord sur le plan environnemental. Nous aurons besoin de terres agricoles. Le sommet de la FAO, qui a eu lieu en novembre 2009, prévoit que la demande de produits agroalimentaires va augmenter de 70 % d'ici 2050. Il faudra bien produire ce blé quelque part. En plus, nous allons avoir une baisse de la productivité en Eure-et-Loir, compte tenu de la pollution des eaux. Il va falloir arrêter de polluer et cela va diminuer la rentabilité à l'hectare. Nous allons avoir besoin de terres agricoles. Nous avons aussi besoin de préserver nos milieux naturels et nos ressources en eau. La valeur d'un territoire aujourd'hui doit se mesurer, non pas seulement en termes d'emploi et de PIB mais aussi de ses capacités à préserver sa biodiversité, ses trames vertes et ses trames bleues, à privilégier les circuits économiques courts, à concilier activité économique, environnement et, tout simplement, vie humaine. Ce ne sera pas le cas avec ce projet de concession autoroutière.

Nous avons aussi besoin de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et de préserver la santé publique. L'objectif est une baisse de 20 % des émissions de gaz à effet de serre dans le domaine des transports d'ici 2020, alors que nous savons que l'automobile est un très grand contributeur à la concentration de CO₂, lui-même responsable de l'augmentation de la température.

Si des solutions globales sont nécessaires, des solutions locales le sont aussi. Il faut donner la priorité aux infrastructures les moins polluantes, tant en termes de construction qu'en termes d'utilisation. Là aussi, ce ne sera pas le cas avec le projet de concession

autoroutière.

Parlons de la santé publique. Aujourd'hui en France, 2000 à 3000 personnes meurent tous les ans en raison de la pollution automobile. C'est à ajouter aux 4443 personnes tuées dans des accidents. Allons-nous améliorer la santé publique avec ce projet de concession autoroutière en faisant rouler des véhicules à 130 km/h ? Non.

Quelles sont les besoins du département en termes d'infrastructures ? Nous avons besoin d'une infrastructure au service des Euréliens, qui utilisent la 154 à 60 % et non pas 30 ou 40 %. Le besoin que nous avons est une desserte fine de nos territoires. Nous avons aussi besoin d'une infrastructure sûre. Seule une 2x2 voies aura un impact bénéfique sur la sécurité routière. Avec une autoroute, nous allons rejeter des milliers de voitures par jour sur le réseau secondaire. Ce réseau secondaire d'Eure-et-Loir est dangereux, il a une accidentologie supérieure de 28 % à la moyenne nationale, c'est-à-dire que vous avez 28 % de chances en plus d'avoir un accident sur le réseau secondaire d'Eure-et-Loir. C'est sur ce réseau que nous allons lancer 4800 véhicules. Le bilan global de la sécurité routière va s'aggraver avec le projet de concession routière.

Un mot sur le financement. Le coût de l'autoroute pour l'État, les collectivités locales et la collectivité des habitants de l'Eure-et-Loir qui vont payer en péage sera de même niveau que le coût d'un aménagement public en 2x2 voies. Nous soutenons la solution d'un aménagement de l'existant et nous pensons que l'Eure-et-Loir, les collectivités locales, l'État doivent se prendre en main pour réaliser cette 154, même au prix d'une hausse de la fiscalité locale. Pourquoi ? Parce que personne n'est favorable à ce projet. J'en veux pour preuve les récentes délibérations du Conseil général de l'agglomération de Dreux. Ils veulent une autoroute, certes, ils veulent une concession autoroutière mais ils veulent qu'elle soit gratuite. Ils ne veulent pas d'autoroute, en fait. Personne n'est pour ce projet.

Si, une personne est pour ce projet, je voudrais parler, pour conclure, des méthodes de cette personne pour soutenir ce projet de concession autoroutière. Qui a dit, dans Chartres Métropole, que 10 000 véhicules allaient envahir la 154 avec l'ouverture de l'A19 ? Qui l'a dit ?

(Applaudissements)

Qui a dit qu'une autoroute était moins polluante qu'une 2x2 voies ? Qui a dit que le récent épisode de neige montrait que le réchauffement climatique n'existait pas ? Qui vient de nous dire que les solutions gratuites étaient possibles, alors que le maître d'ouvrage nous a dit et répété que ce n'était pas possible ?

Aussi vrai que la terre est ronde, j'espère que vous repartirez de la première circonscription d'Eure-et-Loir, non pas avec le goudron et les plumes, qu'à mon sens vous mériteriez, mais de par la volonté des électeurs. Merci.

(Applaudissements et huées)

M. Jean-Yves AUDOUIN : Merci. Dossier n°9, M. Eric BERNARD, représentant la CGT, le SNPTRI, qui est déjà intervenu dans nos débats.

M. Eric BERNARD, CGT-SNPTRI : Bonsoir à toutes et à tous. Je suis le secrétaire de la CGT-SNPTRI, Syndicat national des personnels techniques des réseaux et des infrastructures, de la Direction interdépartementale des routes. Aujourd'hui, nous, les personnels de la DIR, sont venus vous dire à quel point nous sommes mécontents de la présentation et de l'orientation de ce projet. D'ailleurs, notre mécontentement est proportionnel au mépris affiché à notre égard, non pas par vous, Mesdames et Messieurs les présentateurs, mais plutôt par le maître d'ouvrage et, par truchement, notre employeur, vous, qui n'avez même pas pris en compte les agents dans votre projet, où les personnels sont considérés comme secondaires, d'ailleurs comme les voies, où les personnels ne sont même pas entendus, ne serait-ce que par la voix de notre organisation syndicale. En effet, lors de mon intervention du 13 novembre 2009 dans cette même salle, notre existence vous était inconnue. Je suppose que cela doit être soit par ignorance, soit parce que vous m'avez pris pour un perturbateur – c'est pour ça qu'aujourd'hui, j'ai mis la veste orange, au moins vous savez qui je suis – et vous avez également prétexté que ce n'était pas le sujet. Vous avez là une drôle d'idée de la démocratie.

Je tiens également à vous rappeler qu'en septembre 2006, l'ancien directeur des routes, M. PARIZET, nous avait affirmé avec la main sur le cœur qu'à part une portion de la RN10, aucun réseau ne sera privatisé ou concédé. Je vois là encore un mensonge, supplémentaire. Depuis, nous pouvons constater que le discours a évolué mais pas dans le bon sens.

Nous, la CGT, nous vous proposons de faire évoluer les chiffres. Faites une multiplication par trois. C'est-à-dire qu'à hauteur de 50 à 55 millions déposées tous les cinq ans, multipliés par trois, cela fera 165 millions d'euros étalés sur ces cinq années. Cela suffirait pour se retrouver dans les délais, comme c'est affiché dans votre projet de concession autoroutière mais, aujourd'hui, que de paroles !

Alors, face au mensonge et à vos engagements que vous ne tenez pas, à vos discours stratégiquement soporifiques, de mystificateurs et de fossoyeurs – en effet, je ne vois pas d'autres qualificatifs pour vous désigner –, nous, les personnels de la Dirno, nous ne nous laisserons pas enterrer par vos soins sans rien dire. Pendant que nous y sommes, combien aura coûté ce soi-disant débat démocratique qui, en fait, ressemble plus à une campagne de publicité, à charge contre le service public et financée par les deniers des contribuables ? Combien cela nous coûterait au final si toutes les routes nationales subissaient le même sort ? Comment ne pas vous comparer à des pompiers pyromanes aveuglés par la culture du résultat, de la rentabilité et du profit ? Êtes-vous bien certains d'être capables d'éteindre le feu ?

Pour conclure, la CGT et les personnels vous demandent de terminer le projet de la mise en 2x2 voies de la partie Sud de la RN154, de respecter le citoyen contribuable de ce pays en ne lui infligeant pas un impôt supplémentaire et injuste sur le dos, de respecter les personnels de la Dirno qui, je vous le rappelle, ont fourni des efforts exceptionnels malgré les effectifs réduits et les difficultés rencontrées lors des dernières chutes de neige qui se sont abattues sur notre département, cela, afin de contribuer à maintenir le réseau roulant pour les usagers sur la RN10, 154 et 23. Mais, plus que la sécurité pour les utilisateurs, c'est aussi le maintien de toute une économie qui vient derrière. En revanche, je vous rappelle que les sociétés payantes ont parfois purement et simplement fermé leurs autoroutes, pour exemple, l'A84 au Sud-Ouest de Caen.

Alors, oui au maintien des agents de l'État sur la RN154 ainsi que les autres routes nationales de France car, si nous laissons faire, demain elles seront toutes payantes, et non à la concession autoroutière payante pour tous les citoyens usagers contribuables de ce pays.

Je passe rapidement la parole à mon collègue.

M. Jean-Yves RIOLET, CGT-SNPTRI : Nous avons dit que nous étions deux à intervenir au nom de la CGT-SNPTRI. Je voulais simplement revenir une minute sur le financement. Le numéro 196 du Sénat, la session ordinaire 2007-2008, est un rapport d'affirmation de la Commission des affaires économiques. Je cite au passage M. CORNU et M. BILLARD, qui siégeaient à cette Commission. Ils évoquent que l'autoroute coûte 8 millions du kilomètre, alors qu'une 2x2 voies coûte deux à trois fois moins cher. Si les gens au Sénat le disent, je suppose que c'est sérieux, ils ont fait des études. Un projet de 650 à 700 millions, si on le divise par deux ou trois, nous arrivons à 250 voire 300 millions de dépenses.

Ensuite, je constate sur un autre tableau, qui est un plan de modernisation des infrastructures, que pour la région Centre, il est prévu un petit peu plus de 50 millions d'euros. La deuxième région, c'est le Limousin à 92 millions et, si je continue, cela va en ordre croissant. Après, j'arrive à 147 millions pour la Picardie, 160 millions pour la Lorraine, et ainsi de suite. Cela va jusqu'à 780 millions pour les Midi-Pyrénées, voire 1,247 milliard pour l'Île-de-France. Entre-temps, tous les plans de modernisation des infrastructures se situent entre 150 et 250 millions. Pourquoi n'y a-t-il que 50 millions d'euros de prévu sur la région Centre ? Je crois que nous ne mettons pas les moyens qu'il faut en argent dans cette région et là, je m'adresse au maître d'ouvrage pour demander les crédits nécessaires pour moderniser la 154 à 2x2 voies, y compris la nationale 10 qui est restée dans le giron de l'État.

Quand on nous parle de concession inéluctable, nous pouvons faire des économies. Je crois qu'une association, qui s'appelle l'AVERN, a des projets là-dessus. Je crois qu'il y a beaucoup de recherches à faire et que tout n'a pas été dans le sens des économies de la 2x2 voies généralisée, gratuite, pour tout le monde, avec un véritable développement économique.

M. Jean-Yves AUDOUIN : Merci. Il reste trois inscrits, dont deux de l'association Eure-et-Loir Nature et une troisième personne. Dossier n° 14, M. Patrick MULET.

M. Patrick MULET, Eure-et-Loir Nature : Notre association s'est exprimée largement lors des différents débats et dans les cahiers d'acteurs. Je voudrais rajouter une chose personnelle. Cette autoroute n'a pour moi pas d'avenir et elle va à l'inverse d'un développement durable et raisonnable. Je pose la question. Pourquoi une autoroute ? Si c'est pour transporter du soja du Brésil pour les animaux qui se nourrissent habituellement d'herbes, si c'est pour véhiculer des tomates de Hollande vers l'Espagne, je dis non, parce que je pense qu'il faut abandonner cette économie basée sur l'absurde. Il suffit de regarder un peu ce qui se passe autour de soi. Pour cela, je pense qu'il faut reconsidérer la production locale et faire en sorte que les départements ou une partie de ceux-ci gagnent en autonomie, et surtout en autonomie alimentaire. Il suffit de voir que le peu de neige que

nous avons eue sur les routes a posé des problèmes pour l'approvisionnement des magasins. Je pense que la centralisation est quand même un système très fragile.

Il faut aussi reconfigurer les transports entre lieu de travail et domicile, en délocalisant au maximum les entreprises. Une partie de l'Eure-et-Loir se situant dans la frange francilienne subit de plein fouet ce problème. Des villes et des villages de cette zone sont déjà devenus des cités-dortoirs. Il y a pas mal de gens qui passent énormément de temps dans les transports. Est-ce normal ? Je pense qu'il faut maintenant entrer dans une époque de diminution des transports, et une époque où nous pratiquons une économie un peu moins absurde. Merci bien.

M. Jean-Yves AUDOUIN : Merci. L'avant-dernier dossier, le n° 11. C'est également Eure-et-Loir Nature, M. Michel Cohu.

M. Michel COHU, Eure-et-Loir Nature : Monsieur le président, Mesdames Messieurs, nous allons faire très court puisque mon collègue est déjà intervenu. Tout d'abord, Monsieur le président, je voudrais souligner la qualité des travaux qui nous ont été présentés ce soir, la restitution des différentes séances d'audition, si je puis dire, qui nous a apporté un certain nombre d'éclairages nouveaux. Beaucoup de choses ont déjà été dites, nous n'allons pas en rajouter et être redondants par rapport à ce que nous avons entendu. Nous avons donc élagué vraiment notre intervention.

Nous voulions simplement rappeler, sur le débat lui-même, qu'effectivement, à l'association Eure-et-Loir Nature, nous avons souhaité que ce débat permette une réflexion globale sur le détournement Ouest de la région parisienne, dans l'objectif d'un transfert du trafic, notamment de fret. Nous regrettons que le débat n'est pas saisi cette occasion et se soit cantonné dans une approche locale, la traversée de l'Eure-et-Loir, qui pose la problématique de façon très incomplète.

Sur la position de l'association, nous réitérons notre opposition à l'option autoroutière, pour diverses raisons que nous avons déjà exposées, notamment la maîtrise de l'espace et sa fragmentation. D'autre part, pour nous, la concession autoroutière, la construction de l'autoroute correspond à un signal fort, cela a été évoqué par certains intervenants, un signal fort en faveur du trafic routier et de la vitesse. C'est aller à l'encontre de l'indispensable maîtrise de l'usage de la route et nous pensons que les avantages économiques supposés ne compensent pas les conséquences sur l'environnement.

Nous sommes en revanche extrêmement favorables, et vous l'avez compris, à toute solution d'aménagement dont l'objectif serait de fluidifier et de sécuriser le trafic, tout en consommant le minimum d'espace, compte tenu de ce qui est déjà construit, donc une utilisation maximale de l'existant. À cette condition, notre association accepte l'hypothèse d'une mise à 2x2 voies de type express, avec quelques réserves :

- d'étudier précisément les impacts dus à la traversée de la zone de protection spéciale Natura 2000 Beauce-Conie ;
- d'être très attentifs à la traversée de la vallée de l'Eure, en recherchant la solution la moins coûteuse pour l'environnement ;

- pour le contournement de l'agglomération drouaise, de renoncer au comportement Ouest, trop pénalisant pour les milieux naturels, et d'examiner une autre solution, notamment celles proposées par les associations locales.

Pour terminer, sur le coût et le financement, nous étions étonnés, et d'autres instances également, vous devez vous en souvenir Monsieur le président, de cet aspect binaire de la présentation du dossier, notamment en ce qui concerne le financement. Ce soir, Madame, dans votre présentation, vous avez ouvert d'autres pistes et nous nous en félicitons. Merci.

M. Jean-Yves AUDOUIN : Bien, dernier dossier, qui était d'ailleurs le dossier n° 1.

M. Jean ROUME, ASCVEG : Bonsoir. Je parle pour l'ASCVEG. Nous ne venons pas conclure ni faire le bilan, nous venons travailler encore et nous avons travaillé jusqu'au bout. Nous apportons encore d'autres questions. Nous avons lu et relu sans arrêt ce livre qui nous sert de chevet maintenant tous les jours, tous les soirs. 650 millions, c'est le prix annoncé, et annoncé sans arrêt. Nous avons essayé de refaire les calculs de différentes façons, nous avons essayé de chiffrer. Nous ne sommes pas des spécialistes mais nous arrivons, nous, à 260 millions. J'ai entendu quelqu'un qui annonçait des valeurs comme celle-ci : 260 millions. Nous avons donc pensé que nous nous étions trompés quelque part et qu'il fallait revoir cela de plus près. Nous avons repris sans arrêt, nous avons essayé de comprendre.

Nous nous sommes servis des chiffres du maître d'ouvrage. Il annonce, sur les réalisations qui ont été faites, que, pour les travaux faits actuellement, nous allons parler du prix au kilomètre, soit 3 millions d'euros par kilomètre réalisé. Le maître d'ouvrage est allé voir comment cela se passe dans l'Eure, à côté, et ils sont à 4 millions, c'est-à-dire quelque chose de similaire. On peut faire des autoroutes à 3 ou 4 millions d'euros par kilomètre.

Ensuite, nous avons lu les prévisions. C'est-à-dire ce que nous espérons avoir ou ce que nous allons avoir. Là, nous avons des surprises de plus en plus grandes. Nous prévoyons, pour Prunay-Allonnes, 6 millions, et non plus 3 ou 4. Pour Ymonville, c'est 7 millions d'euros par kilomètre. Attachez vos ceintures. Nous arrivons au contournement de Chartres : il est prévu 12 millions d'euros par kilomètre. Nous arrivons à Nonancourt Sud : 13 millions d'euros par kilomètre ; Nonancourt Nord, 18 à 20 millions d'euros par kilomètre, chose impensable. Alors nous nous sommes dit : « Nous nous sommes trompés, nous ne comprenons pas ». Nous sommes allés voir ce qui se passait ailleurs, sur des ouvrages similaires. Nous avons eu des informations sur Jargeau : 3 millions d'euros par kilomètre, 3 millions, et ils traversent la Loire, le prix comprend l'ouvrage qui traverse la Loire. C'est autre chose que la Blaise.

Il y en a d'autres, mais je m'arrête là. Lisle et Pezou, on nous a donné un deuxième exemple, on va arrondir, c'est 6 millions. Alors là, oui, ils font fort, vous vous rendez compte... Mais ces 6 millions comprennent neuf ouvrages d'art, cinq ouvrages hydrauliques, cinq bassins d'assainissement, quatre giratoires, un échangeur, un passage pour piétons et des terrassements que je ne détaille pas. Conclusion : si les distorsions que nous percevons sont réelles, si nous ne disons pas de bêtises, parce que nous sommes amateurs, nous ne sommes pas spécialistes, si elles sont réelles, tout le débat, depuis le début, est faussé. Les délais de réalisation ont été ridiculisés, 2070. On a évincé d'office

toute possibilité de financement au fil de l'eau. Comme vous le disiez, Madame, nous pensons que l'étude des coûts est à approfondir sérieusement.

(Applaudissements)

M. Jean-Yves AUDOUIN : Merci. Nous avons utilisé ces 80 minutes avec seize interventions. Je vous remercie d'avoir tenu les délais. Monsieur le président, vous reprenez à nouveau la maîtrise de la salle.

M. Alain OHREL : Il est bien vrai que nous en sommes aux dernières minutes de ce débat public, sur le déroulement duquel nous sommes abondamment revenus au cours de la soirée. Je vous remercie d'ailleurs des appréciations que vous avez bien voulu porter et j'en reporte le bénéfice à leurs destinataires, ceux qui ont préparé ce débat et ont su faire la synthèse de l'essentiel de ce qui a été dit, au gré du débat.

Je voudrais, à ce point des choses, vous faire aimer le débat public. C'est évidemment une entreprise dont je vois bien que, dans l'assistance, elle suscite déjà des gestes pour le moins interrogatifs, si ce n'est « dénégatifs ». Ce que je veux dire est ceci : le débat public a tout juste sept ans d'existence. Une loi de 2002 a instauré une autorité administrative indépendante, à la manière des quelques quarante autorités administratives indépendantes de la sorte qui existent déjà, pour se porter en quelque sorte garante des conditions dans lesquelles le débat allait être, partout en France, institué.

Ce débat n'est pas, contrairement à ce que les mots pourraient suggérer, un échange aimable et approximatif sur le ton de la conversation mais est, au sens strict et précis, une procédure. Le recours au débat public est une condition de légalité posée par la loi elle-même à l'égard de certains investissements, dès lors qu'ils dépassent un certain montant ou qu'ils ont certaines caractéristiques tenant à leur nature, toutes choses, rassurez-vous, dans le détail duquel je me garderai d'entrer tout de suite mais dont je fais simplement état pour bien indiquer qu'il y a, grâce à vous et au fait de participer au débat public, la réalisation d'une procédure sans laquelle l'investissement dont il s'agit aujourd'hui, comme c'est le cas de beaucoup d'autres, ne pourrait pas être réalisé ni même envisagé.

De quoi s'agit-il, plus précisément ? Je voudrais maintenant amorcer avec vous une tentative pour définir la vraie nature du débat public. Il s'agit de faire en sorte que l'on ait, à la faveur d'échanges, d'information, toutes choses qui sont, par la loi, remises à cette Commission nationale, autorité administrative indépendante, laquelle peut, selon le cas – étant obligatoirement saisie, je l'ai dit, lorsque l'investissement excède un certain montant ou est d'une certaine nature –, décider de remettre au maître d'ouvrage lui-même la concertation ou, lorsque certains acteurs sont en cause qui concernent l'environnement ou l'intérêt national, confier à cette Commission nationale du débat public le soin de l'organiser. C'est donc le cas ici aujourd'hui. Le devoir de la Commission particulière du débat public institué est évidemment de faire en sorte qu'il y ait des conditions d'impartialité, d'équivalences remises entre les intervenants, de transparence dans les informations, d'argumentations à la base des interventions et aussi l'indépendance garantie de la part des membres de la Commission comme étant la condition de sa neutralité.

Tout ceci étant dit, et j'en viens à ce qui nous concerne ce soir, nous pouvons nous demander s'il y a une quelconque utilité, en dépit de la solennité de son institution par la loi, au débat public. Plutôt que de grands discours, je vous dirai ceci : selon les derniers chiffres disponibles, depuis l'institution du débat public, plus de 80 % des décisions qui ont été prises par le maître d'ouvrage après un tel débat se sont écartées de la lettre et du détail du dispositif qui avait été soumis au débat. Par ailleurs, moins de 18 %, c'est-à-dire moins du cinquième des décisions prises par les maîtres d'ouvrage, concernent un projet absolument inchangé par rapport à celui que le maître d'ouvrage avait soumis au débat. C'est, je crois, la façon la plus éloquente et la plus évidente de démontrer l'utilité du débat public comme occasion, et c'est là aborder sa vraie nature, d'éclairer ou de compléter l'éclairage du maître d'ouvrage sur tous les aspects du projet qu'il soumet au débat.

Au fond, il est bien évident que le débat public, dont la durée est enfermée par la loi dans un délai de quatre mois, dure trop peu pour permettre véritablement de générer une solution alternative détaillée, par rapport à celle qui est le projet et que le maître d'ouvrage, d'une façon normale, s'emploie à redéfinir inlassablement dans les mêmes termes et à toutes les occasions puisqu'en effet, il ne peut pas changer de projet à chaque rencontre. Pour autant, nous ne pouvons pas espérer que le débat public fasse surgir une solution détaillée, toute armée de la bonne volonté générale, en substitution.

Nous ne pouvons pas donc penser que le débat public puisse être véritablement ce lieu de co-construction. C'est évidemment, pourtant, très souhaitable. Je dois dire que moi-même, lorsque je me suis engagé dans ces activités du débat public, j'étais très séduit par l'idée même qu'il pouvait y avoir une sorte d'intelligence collective des situations, résultant de cet échange de l'ensemble des participants. C'est, je le confesse aujourd'hui avec regret, chimérique. Mais ce qui peut et doit se faire est qu'effectivement le débat public soit l'occasion d'une exploration systématique de tous les aspects, de toutes les facettes du problème, et que le maître d'ouvrage, amené à en entendre l'exposition, en reste quelque peu impressionné, au moment de la décision. Il faut redire, sans se lasser, que le maître d'ouvrage n'est à aucun moment, bien entendu, dessaisi de son pouvoir exclusif de décision. Il décide et lui seul décide, mais il le fait sous l'éclairage des informations, des objections, des suggestions, des propositions, des contre-propositions qui sont faites au gré du débat. C'est là ce que vous avez déjà tout senti, sur un aspect essentiel à notre débat.

Nous avons tous entendu ce soir le rappel de ce que, lorsque que nous ramenons avec cette concision chère au maître d'ouvrage et surtout avec cette persévérance qui le caractérise, le sujet a trois questions essentielles incessamment redites : « Y a-t-il intérêt à achever ce qui est commencé ? Faut-il le faire vite ? Quel est le moyen de financement qui l'assure ? La concession ». Voilà les trois questions inlassablement posées. Nous avons tout à l'heure entendu, comme nous l'avions entendu lors de séances antérieures, que la clé du financement est une clef à prises multiples, si je puis dire. Autrement dit, il n'y a pas forcément à s'en tenir à l'examen d'une solution. Comme j'ai entendu que la proposition avait été faite bien des fois, il faut rechercher, dans la combinaison des solutions qui assurent la variété des solutions, accordées à la variété des paysages et des données mais garantissant l'homogénéité de l'ensemble du travail considéré, le moyen – et il existe, j'en suis sûr – de concilier l'urgence, la nécessité de faire mais aussi des demandes qui pourraient paraître antinomiques à la solution si nous nous en tenions à une seule, quant

au nombre des diffuseurs, à la gratuité des parcours, etc.

Je crois qu'au fond, le débat public démontrera, une fois de plus, sa fécondité, en ce qu'il pourra, à partir de maintenant, quand bien même le débat lui-même est clos, permettre que la réflexion s'engage. Elle est entièrement remise au maître d'ouvrage pour qu'il recherche des solutions concertées et adaptées à la vraie nature du problème posé. C'est en tout cas bien évidemment le vœu que, tous ensemble, nous ne pouvons que formuler, avec infiniment de reconnaissance pour l'assiduité, l'efficacité et la sagacité avec lesquelles vous avez tous participé à ces travaux.

Je voulais en terminer, pour ce qui me concerne au titre de cette Commission, quant à la perspective tenant à l'avenir du débat. Je voudrais maintenant bien entendu demander à notre préfet de région de prendre la parole, et je le remercie une fois de plus de nous avoir rejoints. De même qu'il avait ouvert nos débats, il est là pour les clôturer et je l'en remercie très chaleureusement.

M. Bernard FRAGNEAU, Préfet de la Région Centre : Monsieur le président, Mesdames, Messieurs, vous aurez compris que je ne suis ici qu'autorisé par le président de la Commission, car celle-ci étant effectivement indépendante, ce n'est qu'à son invitation que je suis venu ce soir, non pas pour clore le débat, puisque vous venez de démontrer de façon brillante, Monsieur le président, qu'il n'était pas clos mais au moins pour clore cette soirée.

Vous avez rappelé à l'instant quelles étaient les trois questions essentielles posées et qui sont sans cesse revenues au cours des discussions qui se sont déroulées ces dernières semaines. Le ministre, quand il aura votre rapport, car sa décision va dépendre aussi en grande partie de ce qu'il lira dans ce rapport, se demandera quelles réponses ont été apportées à ces trois questions et s'il se dégage de ces trois questions, pour parler simplement, des majorités dans un sens ou dans l'autre. Peut-il en tirer un enseignement ? Peut-il, selon le terme couramment employé, grâce à ce débat, grâce à votre rapport, être éclairé pour prendre sa décision ?

Sur les deux premières questions, « faut-il continuer ? », la réponse semble être majoritairement oui ; « Faut-il aller vite ? », la réponse semble être majoritairement oui. De mauvais esprits pourraient dire qu'il n'était peut-être pas nécessaire d'un débat public pour obtenir ces réponses. Sur la troisième question, « comment finançons-nous ? », de ce que j'ai entendu ce soir, l'éclairage dont bénéficiera le ministre sera pour le moins contrasté. De la façon dont vous rendrez compte de ce débat, qui sera essentielle, de la façon dont sera élaboré votre rapport, dépendra en grande partie de la position qui sera définitivement adoptée et qui se traduira par une décision ministérielle, non pas au sens courant du terme mais au sens juridique.

J'ai écouté avec attention, non pas ce qui s'est dit dans les semaines passées puisque je n'ai pas assisté à ces réunions mais ce qui s'est dit ce soir. J'ai entendu, et j'ai lu dans les documents qui m'ont été remis, des prises de position très fermes pour la concession, des prises de position pour la concession à condition qu'elle ne ressemble pas trop à une concession. J'ai lu des prises de position très virulentes contre la concession. Au bout du compte, je ne pense pas qu'il se dégage ce soir une opinion très clairement majoritaire sur

le sujet. Je note également qu'une invitation forte est faite à ce que l'imagination soit mise au service de la recherche d'éventuelles autres solutions. Vous en avez esquissé et nous en avons entendu ce soir. Nous avons également entendu cette invitation à rechercher, ce qui est d'ailleurs une attitude qui fait la richesse du génie français, quand on a deux solutions dont personne ne veut totalement, on essaie d'en trouver une troisième.

Que va-t-il se passer maintenant ? D'abord, Mesdames Messieurs, Monsieur le président, Mesdames Messieurs les membres de la Commission, il va falloir que vous rédigez votre rapport. Vous avez deux mois pour le faire. Puis, vous le remettrez à celui qui vous l'a commandité et il aura lui-même trois mois pour prendre sa décision. Tout cela nous remet à cinq mois.

Vous l'avez justement souligné, Monsieur le président, dans une écrasante majorité des cas, les rapports de la Commission du débat public ont modifié, si ce n'est la décision, car on ne peut pas savoir ce qu'il y avait dans la tête du décideur au moment où a été saisie la Commission, mais en tout cas ont modifié le dossier, le projet. Il reste que, dans une minorité de cas, cela n'a pas été l'issue. Comme vous l'indiquiez, le maître d'ouvrage conserve l'entière responsabilité de cette décision et son entière liberté de décider. Face aux trois questions, il peut bien évidemment répondre à la première – et le choix est limité à oui ou non –, il peut répondre non : « Non, on ne continue pas ». S'il répond non à la première, nous sommes assez tranquilles pour les deux suivantes. S'il répond oui à la première, rapidement, après tout, dire oui, faisons-le rapidement, cela ne coûte rien. Vous l'avez bien souligné, tout à l'heure, la clé est dans la réponse à la troisième question. Là, il va falloir que ces cinq mois soient effectivement mis à profit pour continuer à travailler en dehors des réunions publiques car, encore une fois, le dossier n'est pas clos ce soir mais enrichi de ce qui s'est passé pendant les semaines qui viennent de s'écouler. Cet enrichissement, espérons-le, éclairera les ministres.

Bien entendu, vous n'attendez pas de moi ce soir que je vous dise dans quel sens le ministre décidera, pour la simple raison que je n'en sais rien, bien évidemment, et que ce serait ô combien présomptueux de pouvoir dire, avant même qu'il ait pu lire le rapport qui va lui être remis, quelle influence ce rapport aura sur sa décision. Ce qu'il me semble juste de dire est qu'à partir du moment où ledit ministre – et pour une fois nous pouvons nous féliciter de la longévité ministérielle, même si elle est encore relative, puisque le même ministre a saisi la Commission et lira le rapport, bien que de nombreux événements puissent survenir en cinq mois – a demandé ce rapport et souhaité que la Commission soit saisie, c'est bien évidemment pour prendre connaissance avec intérêt de ce qu'il y aura dans ce rapport et pour essayer d'en tirer tout ce qui lui semblera utile d'en tirer dans le cadre de la mission qui est la sienne. Je rappelle que cette décision interviendra non pas dans le cadre de la région Centre du département d'Eure-et-Loir mais venant d'un ministre, au vu de critères d'intérêts nationaux. Ce projet est bien évidemment en concurrence avec d'autres projets, notamment au vu de ce que sont aujourd'hui les finances publiques. N'oublions pas cela. J'ai bien entendu tout à l'heure un certain nombre d'interventions. N'oublions pas que le destinataire du rapport a des décisions éventuellement similaires à prendre ailleurs qu'en Eure-et-Loir et que cela influencera aussi sa décision.

En tout cas, je suis pour ma part, pour avoir vécu deux débats publics déjà, un sur un TGV,

un sur une route – il ne manque plus qu'un port, un aéroport, pour être heureux – je sais d'expérience que la remise de ce rapport est attendue avec beaucoup d'intérêt et je crois pouvoir le dire sans m'avancer le moins du monde que ce rapport sera épluché. Que dire de plus ce soir, si ce n'est que, comme l'a indiqué le président OHREL, en voulant vous faire aimer le débat public et en vous présentant ce qu'il était dans son esprit, l'influence – parce que je suis persuadé que le débat public a de l'intérêt et de l'importance – de ce débat public et du rapport qui en découlera sera, Mesdames, Messieurs, directement proportionnelle à la clarté des messages que vous aurez su faire passer. Au bout du compte, c'est la clarté de ces messages ou leur non clarté, qui aura ou non une influence sur la décision ministérielle. Il faudra s'en souvenir quand cette décision sera rendue.

Voilà, je vous remercie.