

DÉBAT PUBLIC SUR LE DEVENIR DE LA RN 154

Saint-Rémy-sur-Avre, le 1^{er} décembre 2009

La conception et la conduite d'un projet routier

Commission Particulière du Débat Public :

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

Maîtrise d'ouvrage

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

* * * * *

Patrick RIEHL, Maire de Saint-Rémy-sur-Avre (2mn) : Tout d'abord, je tenais à vous saluer tous, pour ceux que je n'ai pas salués directement. Je suis très heureux de recevoir à Saint-Rémy-sur-Avre, la Commission particulière du débat public, la Direction des routes ou la Direction régionale de l'équipement, qui vient de très loin bien sûr et qui s'occupe de ce dossier ; dossier dont on parle depuis très longtemps ici, ce qui explique que vous soyez très nombreux ce soir.

Vous avez la chance en plus d'avoir tous les gens qui ont élaboré ce dossier et qui sont là pour répondre à vos questions.

Vous avez de l'autre côté, M. OHREL, qui préside la Commission particulière du débat public et qui était sous-préfet de Dreux il y a bien longtemps, mais qui s'en souvient

encore. Vous avez aussi Mme BREVAN qui était Directeur départemental de l'équipement d'Eure-et-Loir, il y a aussi quelque temps et qui est revenue pour traiter ce problème.

Je suis très heureux d'être parmi vous et je suis sûr qu'ils répondront à toutes vos questions.

Vous pouvez soumettre non seulement des questions mais aussi des idées par rapport au sujet qui est traité ce soir. Je vous souhaite une bonne soirée et je laisse la parole à M. le président.

Alain OHREL, Président de la Commission Particulière du Débat Public (3mn) :
Merci Monsieur le Maire pour votre accueil dans cette superbe salle. Nous sommes heureux de voir qu'elle est tout à fait à la hauteur de l'influence que connaît notre débat ce soir. Merci encore et d'emblée je voudrais vous dire que, en ouvrant la huitième séance de notre débat public sur les 14 qu'il en comporte, nous venons de franchir plus de la moitié du parcours de ce débat.

Je tiens aussi à remercier M. le maire de la fidélité de sa présence et de sa participation au débat. Il a été le témoin lors de la dernière rencontre, qui concernait la présentation par leurs auteurs des différents cahiers d'acteurs, justement dans les dernières minutes de l'audition du cahier d'acteur consacré aux problèmes spécifiquement de Saint-Rémy-sur-Avre, et sous l'intitulé et la responsabilité d'une association qui lutte pour l'obtention de cette déviation. C'est dire que le sujet n'est pas oublié, quand bien même aujourd'hui, étant à Saint-Rémy-sur-Avre, il est de fait que nous allons parler d'un sujet un peu plus vaste géographiquement, quant à la conception même d'un itinéraire routier, ce à quoi nous allons consacrer notre séance.

La prochaine séance qui aura lieu le 7 décembre concernera les projets d'aménagement de la partie nord de la RN154, incluant bien sûr Saint-Rémy-sur-Avre et toute la région Drouaise, car c'est le contournement de cette agglomération qui sera en débat.

Aujourd'hui, sous la conduite de Mme BREVAN, dont tout à l'heure M. le Maire a relaté la connaissance qu'elle a des problèmes routiers en général, et ceux de l'Eure-et-Loir en particulier, va se dérouler le débat qui va concerner la conception d'un itinéraire routier.

Nous avons prévu d'avoir le concours du Président de la compagnie des commissaires enquêteurs pour qu'il puisse nous indiquer la procédure de l'enquête publique, c'est-à-dire tout à fait en aval par rapport au débat public. Il a été empêché au dernier moment de faire le déplacement, mais il nous a promis d'être présent le 7 décembre. Ainsi, nous pourrons, à l'occasion de l'examen des solutions sur le contournement de l'agglomération drouaise, revenir sur la part que l'enquête publique joue dans la définition de ce qui sera un tracé. Pour aujourd'hui, il ne s'agit pas de tracés mais d'itinéraires, puisque nous en sommes au débat public, qui continue et pour lequel je donne la parole à Mme BREVAN.

Claude BREVAN, Membre de la Commission Particulière du Débat Public (6mn):
Cette réunion a un titre qui peut paraître un peu obscur « conception et conduite d'un projet routier ». Pourquoi cette réunion ? Il est assez clairement ressorti au cours des réunions précédentes que de nombreuses questions se posaient sur le processus de conception de ce projet : les différentes phases, ce qui a déjà été décidé, ce qu'il reste à décider, ce qui était encore en débat ou ce qui ne l'était plus. Ces questions revenaient très souvent et il n'est pas inutile de faire un point.

Un projet routier est souvent un processus long. Ici en l'occurrence, il est très long et je le reconnais bien volontiers, nous en parlons depuis très longtemps. Ce projet a une histoire,

qui n'est pas complètement homogène sur tout son itinéraire ; on n'est pas au même point depuis Allaines jusqu'à Nonancourt. Des phases opérationnelles ont été mises en service, des segments sont totalement réalisés, d'autres sont un peu en discontinu et c'est le cas entre Chartres et Allaines, où l'on a surtout engagé des contournements d'agglomérations, sans pour autant toucher aux parties intermédiaires. Et, il existe des sites sur lesquels il n'y a pas grand-chose, voire rien du tout, de fait. C'est évidemment là des cas qui vous préoccupent particulièrement aujourd'hui.

Tout au long de ces 15 dernières années, des décisions ont été prises, dont certaines ont une valeur juridique forte, d'autres décisions administratives peuvent être remises en question par une autre instance administrative sous le principe de la symétrie des formes. Ainsi, on a des parties extrêmement arrêtées, des choses bien définies et d'autres qui restent à débattre. C'est pour cette raison que nous allons vous expliquer la manière dont cela se situe, et ce en trois phases :

6. D'abord, le point où nous en sommes. On n'est pas au même point partout, y compris quand rien n'est fait, ce qui est d'ailleurs intéressant. En disant « on », c'est le maître d'ouvrage en l'occurrence.
7. Le débat public. Comment se situe le débat public ? Que pouvez-vous attendre de ce débat public ?
8. Si une suite est donnée au projet à l'issue de ce débat public par le maître d'ouvrage, ce qui suivra, la préparation du dossier d'enquête publique et la concertation que continuera à mettre en œuvre le maître d'ouvrage.

Pour commencer, nous aurons un exposé de cadrage général par une personnalité extérieure au projet, Pascal LENOIR, Chef de service dans un département de la région centre. Il intervient ici *intuitu personae*, et non au nom de sa collectivité, nous ne la citerons pas. Il vous présentera globalement comment on conduit un projet routier. Ensuite, il y aura une série de questions-réponses. Puis, le cas particulier de la RN154, là où l'on en est, avec un zoom sur le secteur qui intéresse tout particulièrement de nombreuses personnes qui sont dans la salle, suivi d'une série de questions-réponses, d'une intervention de M. OHREL qui situera vraiment la place du débat public dans ce processus continu. Puis, la manière dont le maître d'ouvrage entend poursuivre les travaux d'investigation, de préparation du dossier qui sera soumis à l'enquête publique au cas où il serait donné une suite à ce projet.

Il y a beaucoup de visages nouveaux dans cette salle, alors que lors des dernières séances, manifestement c'étaient des personnes qui avaient presque toutes entendues la présentation générale. Là, ce n'est pas le cas, et M. de SORAS va rappeler d'une manière extrêmement rapide et synthétique le projet, que vous connaissez tous peu ou prou. Si, lors de la discussion, il est nécessaire de revenir sur certains aspects, il le fera bien volontiers. Pour le moment, il présente les enjeux et surtout les réponses aux questions posées dans ce débat. Il n'est pas question pour autant de rechercher un consensus, chacun trouve la réponse qui lui convient aux questions posées. Ensuite, nous passerons la parole à M. LENOIR.

Olivier de SORAS, Directeur régional de l'Équipement Région Centre (6mn) :
Merci Mme BREVAN. Bonsoir à tous et toutes. Très rapidement, effectivement, un rappel de ce dossier qui est présenté et qui fait l'objet du débat public aujourd'hui : la RN154.

Je commencerai tout de suite en écho aux propos de rappel de Mme BREVAN : quelles sont les questions que l'on se pose dans le cadre de ce débat public ?

1. Convient-il d'achever l'aménagement de la RN154 ?
2. Si oui, quel serait le délai souhaitable dans lequel cet aménagement devrait être envisagé ? C'est-à-dire faut-il accélérer l'aménagement de la RN154 ?
3. Quel est le délai optimal vers lequel on veut tendre ? Quelles sont les financements mobilisables permettant d'atteindre ce souhait d'aménagement dans le délai donné ?

Ce sont les trois questions principales du dossier de la RN154 soumis au débat public qui est en cours aujourd'hui, et que nous aurons sans doute l'occasion de voir un peu plus loin dans le cours de la réunion.

En faisant le constat de la RN154 aujourd'hui, on voit qu'elle est partiellement aménagée. Un certain nombre de questions se posent, liées à des trafics sur certaines sections très importants, des questions de sécurité routière notamment.

D'une façon générale si l'on regarde ce qui reste aménagé : cette diapositive montre les différentes options présentées plus en détail dans le dossier, support du maître d'ouvrage. Il faut retenir qu'une bonne trentaine de kilomètres est aménagée sur les 90 km qui traversent l'Eure-et-Loir, il en reste donc une petite soixantaine à aménager. L'ensemble de cet aménagement représente un investissement compris entre 650 et 700 millions d'euros, cela varie un peu selon les différentes options, et nous sommes encore à un niveau assez préliminaire (ce sera présenté tout à l'heure) quant au statut de ce type d'évaluation que nous avons à ce stade. En évoquant le fait qu'il faille 650 ou 700 millions d'euros d'investissements nécessaires pour achever l'aménagement de la RN154, forcément on se demande comment faire et dans quels délais ?

Ce transparent montre des opérations, des sections d'aménagement représentant des montants importants, dépassant la centaine voire 200 millions d'euros.

Le dossier soumis au débat présente deux options :

- Une option en continuité de ce qui a été réalisé jusqu'à aujourd'hui, ce que l'on appelle le financement sur les crédits budgétaires, sur les fonds publics. Il s'agit d'un aménagement progressif compte tenu à la fois de ce qui a été réalisé et des discussions en cours. Aujourd'hui dans la programmation 2009-2014, on peut raisonnablement estimer une capacité budgétaire de l'ordre d'une dizaine de millions d'euros par an pouvant être investis sur l'ensemble de la région centre en partant de l'hypothèse de la RN154.
Dans cette hypothèse, le financement se fait essentiellement par les contribuables français et ceux des collectivités qui souhaitent participer par le biais des impôts. La construction est donc à régler entièrement pour les 650 à 700 millions d'euros que j'évoquais. Dans l'hypothèse d'une dizaine de millions d'euros par an mobilisables pour aboutir à 650 ou 700 millions d'euros, nous sommes sur un horizon d'achèvement de l'aménagement lointain : 2070. Aujourd'hui, je n'ai aucune certitude sur la capacité budgétaire de doubler les moyens, nous sommes à un horizon de 2040.
- Face à ce constat, l'Etat propose une alternative d'un aménagement par mise en concession. Sans rentrer dans le détail de la concession qui est un contrat public particulier, on peut en retenir qu'elle permet l'aménagement global en une seule fois. L'ensemble de l'axe serait aménagé en une seule fois et non par successions d'opérations. Dans cette hypothèse, l'axe serait soumis à un péage. Le financement ne serait plus essentiellement par le biais des contribuables et des impôts mais serait par

les usagers au travers d'un péage. Une convention de concession doit être équilibrée au moment où elle est conclue. Une subvention d'équilibre pourrait être nécessaire pour cet aménagement global. Elle a été estimée selon certains modèles entre 50 et 100 millions d'euros. Le délai de réalisation d'une prochaine opération (nous regarderons cela tout à l'heure) pourrait conduire à un aménagement global en une seule de l'axe à un horizon de 2018.

Le raccourci que je viens de faire est énorme, le dossier est beaucoup plus consistant. J'ai voulu répondre à la demande que faisait Mme BREVAN de rappeler ce qu'est le dossier et les questions qui y sont posées : Faut-il achever l'aménagement de la RN154 ? Faut-il l'accélérer ? Dans quels délais ? Avec quels types de financements mobilisables pour le faire ?

Le résumé du dossier est fait très succinctement.

Vous introduisez peut-être l'intervention de M. LENOIR ?

Claude BREVAN (30s) : Je donne simplement donner la parole à M. LENOIR. Au cours de la réunion, on aura probablement un peu de temps pour que M. de SORAS puisse répondre précisément à un certain nombre de questions très techniques posées au cours des réunions précédentes. On lui donnera la parole à ce moment précis. Passons d'abord la parole à M. LENOIR.

Pascal LENOIR (14mn) : Bonsoir à tous. Je travaille dans un Conseil général. Que l'on travaille dans un Conseil général ou au service de l'Etat, la réglementation française s'applique pour la conception d'un projet routier dans les mêmes conditions.

Sur la conception et la conduite d'un projet routier, comme disait tout à l'heure Mme BREVAN, le processus est relativement long. On peut considérer que de nombreuses étapes existent que l'on peut résumer en trois grandes phases :

1. Les études d'opportunité de la concertation publique. Il s'agit de la phase dans laquelle vous êtes aujourd'hui.
2. Les procédures préalables à l'exécution des travaux.
3. La réalisation et la mise en service de la route. A ce stade, on considère que le projet est terminé puisque les usagers peuvent profiter de la réalisation.

Je vais donc parcourir les trois grandes phases pour bien comprendre ce transparent complexe.

Il faut retenir que les losanges rouges correspondent à des décisions à prendre par le maître d'ouvrage. Tant que cette décision n'est pas prise, on n'engage pas (la petite flèche verte qui se situe juste derrière).

La première décision est de dire que la RN154, telle qu'elle est aujourd'hui, ne répond pas complètement à l'usage qu'on en attend et on a identifié un besoin d'aménagement. Des études d'opportunité sont réalisées pour vérifier la faisabilité, les principaux enjeux, socio-économiques, environnementaux et d'aménagement du territoire.

Le résultat de cette étude va permettre de décider si l'on propose ou non au débat public ce projet. Dès que l'on décide de le présenter au débat public, la concertation publique peut

s'engager. Des procédures de présentation du projet aux usagers et aux citoyens permettent bénéficier de leur avis sur le dossier et servir aux étapes ultérieures.

La flèche jaune correspond à notre phase actuelle.

Derrière ce débat public, une décision est à prendre sur les suites à donner, en l'occurrence la mise en concession ou non. Quelle que soit la suite à donner, des études préalables à l'enquête publique vont être générées. Par rapport à ce projet, on vérifiera quels sont les impacts sur l'eau, l'air, le bruit, le paysage, le bâti, la faune, la flore avec tout ce qui est incidence des zones natura 2000. Elles vont nous permettre de bien définir les études préalables à l'enquête et décider de lancer l'enquête publique sur la base d'un dossier relativement étayé. On présentera le projet dans ce dossier avec les différents impacts de ce projet. Au-delà des impacts, il est important de définir les mesures que prendra le maître d'ouvrage pour soit éviter des impacts sur l'environnement, soit les compenser, soit trouver d'autres mesures pour réduire ces impacts.

L'enquête publique étant lancée, une nouvelle phase de concertation est la phase d'enquête d'utilité publique. A l'issue de la phase au cours de laquelle le public aura pu prendre connaissance du dossier et exprimer son avis dans les registres d'enquête, cette phase permet au préfet ou au ministre de pouvoir décider de l'utilité publique du projet. Le public a réagi par rapport au projet que vous présentez, des propositions sont faites. Ces observations et remarques seront-elles prises en compte par le maître d'ouvrage ? Cela permettra au maître d'ouvrage de valider le programme définitif suite à l'enquête.

Ce programme définitif prend les engagements du maître d'ouvrage. Il permet d'évaluer le coût de référence du projet et d'avoir une idée précise du projet, des impacts et des mesures compensatoires évoquées tout à l'heure.

La phase d'engagement du maître d'ouvrage et d'évaluation du coût de référence se termine. Comme le disait M. de SORAS, plus on avance dans l'opération, plus on affinera son coût. Dans les phases amont, on fonctionne avec des ratios et des ordres de grandeurs. Cela permettra de décider de réaliser parce qu'on aura une idée précise du projet, des engagements et du coût de l'opération.

Pour résumer cette première grande phase des études d'opportunité et de la concertation, il s'agit de définir le meilleur projet économique et technique tout en préservant l'environnement.

La deuxième phase se poursuit. La procédure préalable à l'exécution des travaux concerne d'abord la conception détaillée du projet routier. On définira comment réaliser ce projet. Par exemple, on pensait réaliser une 2 x 2 voies, l'étude de détails évaluera si le carrefour passera en dessous ou au-dessus de l'ouvrage, comment rétablir un certain nombre d'accès aux parcelles riveraines, etc. Cela fait partie des études de conception détaillée du projet routier. Cela permet de décider d'engager les procédures. On a une idée précise des impacts du projet avec les bassins d'assainissement sur le parcellaire. Quelle est l'emprise nécessaire à la réalisation du projet ? L'enquête parcellaire est donc lancée.

Un aménagement foncier peut aussi être décidé, ce que vous connaissez sûrement sous le nom de remembrement. S'il y a un projet routier avec des rejets, on fera en sorte de gérer les enquêtes publiques loi sur l'eau. On prendra bien en compte l'environnement et les rejets des eaux de ruissellement de la route susceptibles d'être polluées. Des mesures doivent être prises pour éviter toute pollution de la nappe ou toutes les rivières environnantes.

A l'issue de cette étape, la recherche de la maîtrise du foncier commence. On a défini quelles étaient les emprises. Il s'agit de maîtriser le foncier, les terrains. Une fois que le maître d'ouvrage maîtrise les terrains, les autorisations de défrichement et les diagnostics archéologiques peuvent être lancés. Les diagnostics archéologiques pourront révéler la présence ou non de mobiliers archéologiques intéressants pouvant donner lieu à des fouilles prescrites par la Direction régionale des affaires culturelles.

Suite à ces procédures, la consultation des entreprises est lancée pour la réalisation des travaux. Plusieurs opérateurs économiques vont intervenir. Il existe des marchés de travaux pour construire des ouvrages d'art, la route, pour mettre en place des glissières de sécurité, de la signalisation mais aussi des marchés de contrôles d'exécution, de façon à vérifier que les travaux exécutés sont bien conformes aux engagements du maître d'ouvrage et à ce que l'on attend du projet. La coordination pour la santé et la protection de la sécurité des travailleurs sur le chantier, mais aussi toutes les conditions mises en œuvre près des zones circulées. Il faut que les ouvriers du chantier soient protégés et que les usagers puissent prendre des déviations ou qu'il y ait des restrictions de circulation bien adaptées évitant ainsi de les mettre en danger.

Ces consultations permettront de passer les contrats. L'objectif de cette grande phase est de garantir le respect des droits individuels des propriétaires, par rapport à tout ce que j'évoquais dans les enquêtes parcellaires et de préparer la réalisation des travaux.

La réalisation des travaux est la phase que tout le monde verra de façon concrète sur le terrain mais vous comprenez bien que toutes les étapes évoquées se passent et prennent plusieurs années. De temps en temps, on dit que le projet n'avance pas mais il avance en termes d'études mais pas forcément dans la réalisation concrète pour les citoyens.

Les contrats sont passés. Le chantier est préparé et les travaux réalisés. Cela permettra au maître d'ouvrage de décider de réceptionner l'ouvrage correspondant à la commande.

Des audits de sécurité avant mise en service sont effectués permettant de vérifier que l'ouvrage réalisé répond bien aux conditions de sécurité. Un dossier de remise à l'exploitant donne les consignes si un accident a lieu afin de trouver la vanne pour éviter toute pollution accidentelle. Les arrêtés de circulation définissent la vitesse en fonction des différents aménagements prévus.

Un bilan de sécurité après mise en service et un bilan environnement sont effectués. L'objectif est de vérifier que tous les engagements pris par l'Etat ont bien été respectés. S'ils ne l'étaient pas, cela pourrait donner lieu à l'engagement d'éventuels correctifs. Par exemple, si l'on avait prévu tel aménagement mal perçu, faut-il renforcer ou non la signalisation?

Des mesures éventuelles correctives et l'exploitation d'entretien normal de l'ouvrage conduisent à dire que le projet est réalisé et répond bien aux objectifs qu'on lui avait assignés. Il est correct vis-à-vis de l'environnement, de la sécurité routière. Le projet routier peut être considéré comme terminé.

L'idée de toute cette phase est de réaliser l'ouvrage dans le respect des coûts, des délais et de la qualité qui avait été annoncés.

Quels sont les différents acteurs d'un projet routier? Mme BREVAN le présentait aussi. Le principal acteur que vous avez face à vous est le maître d'ouvrage. Il va décider de la faisabilité de l'opportunité du projet. Il va définir le programme de l'opération, le budget et le financement. Il va choisir le processus de réalisation du projet avec une maîtrise

d'ouvrage public ou une mise en concession. En résumé, le maître d'ouvrage va payer l'ouvrage. Mais pour pouvoir mener à bien son projet, il va souvent prendre avec lui un assistant au maître d'ouvrage qui va l'aider à conduire les procédures de concertation ou de contrôle des coûts, délais et qualité fixés.

Il va aussi s'adjoindre les services d'un maître d'œuvre. Le maître d'œuvre va concevoir l'ouvrage en répondant à la question : Quelles réponses architecturales, techniques, économiques faut-il apporter au programme du maître d'ouvrage ? Il contrôlera également la réalisation de l'ouvrage.

Les opérateurs économiques (prestataires, entrepreneurs) vont réaliser une prestation ou la totalité de l'ouvrage, répondant plutôt aux obligations de moyens et de résultats.

Ce sont les principaux acteurs d'un projet routier. Mais un projet routier ne se fait pas en chambre. De nombreuses rencontres sont organisées avec les citoyens :

1 - La première est celle que vous vivez aujourd'hui : Le débat public.

2 - Une prochaine rencontre avec les citoyens sera l'enquête d'utilité publique.

3 - L'enquête parcellaire touchera les propriétaires en proposant de prendre un morceau de terrain. Il faut bien vérifier les droits des propriétaires.

4 - La procédure d'aménagement foncier et d'acquisition des terrains pour certains. Il serait intéressant d'obtenir les maîtrises du foncier.

5 - L'enquête publique Loi sur l'eau permettra aux citoyens et aux riverains de s'exprimer sur le projet.

6 - Au moment de la mise en service, tout le monde pourra profiter de l'ouvrage.

En résumé, il s'agit de la conception et la conduite d'un projet routier. Vous voyez qu'il y a de nombreuses phases dont le public n'est pas forcément au courant. Des points de rencontres avec les citoyens sont organisés. Retenez qu'on est aujourd'hui dans une phase très en amont de tout le processus que je viens de vous décrire. Merci de votre attention.

Claude BREVAN : Merci M. LENOIR. Avez-vous des questions sur cet exposé qui reste au regard du projet actuel assez théorique mais qui cadre l'ensemble de la procédure ?

Gérard DANIEL, représentant du collectif « Dévier Saint Rémy » (2mn) : J'ai bien écouté le déroulement de la procédure qui est assez long. Dans l'une des deux solutions qui est plus rapide, le délai est quand même assez long. A Saint-Rémy-sur-Avre, les rémois ne seront pas opposés à ce que je vais dire : Nous souhaitons que cela se fasse vite parce que la situation est intenable. Vous l'avez certainement vu en venant à Saint-Rémy : 30.000 véhicules par jour. On ne peut pas continuer ainsi, une pollution, du bruit, tous les inconvénients d'une grande circulation.

Est-il réellement possible de tenir un objectif aussi court avec autant de choses à faire ?

Je voulais aussi profiter de ces quelques instants. Nous avons recueilli des signatures de pétitions et je remets officiellement au Président de la commission le résultat des 10.732 signatures de pétition. Je vous remercie.

Claude BREVAN : Merci. M. de SORAS et M. GAILLARD, détaillerez-vous tout à l'heure la durée des différentes phases ?

Olivier de SORAS : On le reprendra effectivement dans la présentation si vous voulez bien.

Claude BREVAN : D'autres questions?

Alain OHREL (30s) : Je veux simplement prendre la parole une minute, car un geste vient d'être accompli sous vos yeux, dont je prends acte : la remise de 10.732 pétitions concernant le problème de cette déviation. Il s'agit d'une des modalités d'expression que le débat public prévoit.

Stephan DEBACKER, Maire d'Escorpain (1mn) : Ici ce soir à Saint-Rémy, on parle uniquement de la RN154 mais le problème concerne aussi la RN12. Il ne faudrait pas l'oublier même si vous nous demandez une réponse par rapport à une concession autoroutière. On ne résout pas le problème de Saint-Rémy avec la RN12.

Dans le processus, je vous qu'on nous demande de répondre « oui à l'autoroute » alors que toutes les études financières, les impacts sont faits après. Aujourd'hui, Escorpain dit « non à l'autoroute » parce qu'on ne sait pas ce qui va ensuite se passer.

(applaudissements).

Claude BREVAN : J'ai eu du mal à entendre parce qu'il y a un phénomène d'écho. M. de SORAS a-t-il mieux entendu que moi.

Olivier de SORAS (3mn) : Deux questions ont été relevées : La RN154 et la RN12. Nous sommes dans la partie entre Dreux et Nonancourt sur le tronc commun. Aujourd'hui ? la RN12 et RN154 utilisent la même emprise, la même circulation. Le projet de la RN154 sur cette partie traitera la partie commune avec la RN12, tel que c'est examiné dans le dossier. Cela laisse pour autant une partie de la RN12, qui n'est pas traitée, en dehors du tronc commun avec la RN154.

La deuxième question que vous soulevez est : Comment répondre oui à la question de l'autoroute alors que l'on n'a pas tous les éléments ? C'est un éternel problème. Je ne vais pas m'étendre beaucoup parce que Serge GAILLARD le présentera plus précisément dans les successions des différentes études que M. LENOIR nous a présentées d'une façon générale.

La question est de savoir. J'entends dans votre question que vous aimeriez avoir plus d'éléments pour décider. On a ensuite aussi d'autres expressions qui nous disent que l'on a déjà décidé avant de venir nous voir. L'extrême difficulté est de savoir à quel moment il est intéressant de pouvoir engager une phase de concertation ou de débat. Dans le cadre des projets routiers, différentes étapes, différents stades, différents moments de rencontres permettent de décliner progressivement le projet.

Claude BREVAN : Trois questions ont été posées et nous ne sommes pas obligés d'avoir la même réponse aux trois questions. On l'a déjà entendu lors des séances précédentes. Les réponses ne sont pas toujours « oui ».

Olivier de SORAS : Je n'ai pas d'avis sur ces questions.

Claude BREVAN : Il faut le dire au public. La réponse n'est pas unique pour les trois questions que vous avez posées.

Olivier de SORAS : L'objectif du maître d'ouvrage, quand il est dans le cadre d'un tel débat, est d'essayer de poser concrètement les questions. Je vous ai donc proposé la

formulation de ces trois questions essentielles du dossier, tel que nous le percevons aujourd'hui. L'objectif pour le maître d'ouvrage est que le débat lui permette d'éclairer les décisions qu'il aura à prendre sur la manière de répondre à ces trois questions à l'issue du débat après avoir écouté votre avis. Tel est le principe du débat.

Claude BREVAN : Merci. D'autres questions?

Philippe HOUSSET, Président de l'Association Intercommunale de Défense des Intérêts Locaux (2mn) : Cette association a été créée en 1994 et vous devez connaître son fondateur, et son successeur. Nous sommes opposés au projet Nord de la déviation autour de Saint-Rémy. Je voulais rebondir sur la formulation de la personne qui représente l'association « Dévier Saint-Rémy » et en lien sur le devenir de la RN154. Je pense qu'il a posé la question importante de savoir à quelle échéance on envisage de dévier Saint-Rémy.

Je ne ressens pas dans la présentation faite par M. de SORAS une planification de la réalisation des travaux et des échéances pouvant se présenter pour des points noirs comme celui de Saint-Rémy tout au long de la RN154. Cet élément est important à développer dans cette présentation parce qu'il oppose une durée de temps se situant entre 2070 (qui fait peur à tout le monde) et un court terme d'une dizaine d'années (pour un projet avec concession). Il serait intéressant de développer dans le projet sans concession les échéances qui visent les points délicats et d'alimenter le débat public.

Olivier de SORAS (2mn) : Je suis passé très rapidement dans la présentation synthétique tout à l'heure. Une des difficultés que nous avons sur ce dossier est que nous avons des opérations dépassant la centaine de millions voire les 180 ou 200 millions d'euros.

Aujourd'hui, les conditions de programmation financière sont de 50 millions d'euros tous les cinq ans, soit 10 millions par an. En termes de programmation budgétaire, les programmations d'opérations peuvent s'inscrire dans ces coûts de la cinquantaine de millions d'euros.

Pour faire très simple concernant la RN154, nous avons eu l'occasion d'en parler lors d'une réunion précédente. La partie sud peut permettre de répondre sur plusieurs périodes de programmation avec trois opérations mobilisables et réalisables dans ces conditions. L'un des intérêts que présente le dossier dans la mise en concession est le délai qui doit enchaîner toutes ces phases d'études, de définitions progressives, puis de réalisation. En fonction des moyens budgétaires disponibles, le délai doit être le même pour réaliser une opération de 5 à 10 kilomètres selon les difficultés techniques rencontrées et pour réaliser l'ensemble de l'axe si la décision est prise de le réaliser de façon globale. L'horizon de 2018 peut être envisagé dans le cadre d'une réalisation globale qui serait probablement, si l'on continuait sur le crédit budgétaire, l'horizon de réalisation d'une prochaine opération au-delà de celles qui sont en travaux aujourd'hui dans la partie sud.

Claude BREVAN (1mn) : Je crois qu'il faut que vous précisiez que le financement permet de réduire au minimum les délais techniques et administratifs. Le financement étant obtenu, 2018 est la date la plus proche pour que tout le processus décrit par M. LENOIR puisse se dérouler. N'est-ce pas ? Cela ne peut pas être avant 2018 ? 2018 est une date vraisemblable compte tenu des éléments que l'on a aujourd'hui pour peu que l'on ait les financements.

Olivier de SORAS (2mn) : Je ne vais pas empiéter sur ce que présentera Serge tout à l'heure. Je dis simplement que l'on a un certain nombre d'opérations aujourd'hui en cours ou en cours de réalisation. Les opérations de décision jusqu'à l'enquête publique et de

décision démarrage de travaux ont été obtenues. Pour la prochaine opération envisagée à un horizon de 2018, deux possibilités existent :

Soit, on a un souhait, une volonté et une organisation de montage financier permettant sa réalisation globale. Nous le proposons dans le dossier de support du débat comme étant une hypothèse de concession. Dans ce cas, l'ensemble de l'axe peut être réalisé à cet horizon de 2018.

Soit, c'est une prochaine opération sur crédit budgétaire d'une cinquantaine de millions d'euros.

On le reverra dans ce que présentera Serge GAILLARD. Dans les deux cas, un enchaînement d'études, de concertations, de décisions, fait que la prochaine opération qu'elle soit partielle ou globale est envisageable à un horizon de 2018.

Mme PLANES, Saint-Lubin-des-Joncherets (2mn) : Je me demande si je me suis trompée de débat. Nous avons été invités à venir à Saint-Rémy en tant qu'habitant de l'ensemble du secteur. J'ai deux documents devant moi : l'un dit que le Conseil municipal de Saint-Lubin-des-Joncherets a voté à l'unanimité contre le contournement sud de Saint-Lubin. Il s'agit du Conseil municipal seulement mais il représente une partie des électeurs. Effectivement, c'est très bien que cette pétition ait été déposée, mais il faut aussi tenir compte de l'opinion de l'ensemble des habitants.

Dans un document que vous nous avez distribué, les enjeux paysagers et humains de l'option de passage au sud de 14 km apparaissent moins complexes que sur la partie nord. Cette solution est privilégiée par le maître d'ouvrage. Est-ce à dire que déjà dans le débat public, le maître d'ouvrage et peut-être vous, membres de cette Commission, vous estimez que ce sera le passage sud qui sera privilégié. Je crois que je viens d'en entendre parler tout de suite.

Claude BREVAN (1mn) : Madame, je tiens à préciser que les membres de la Commission n'ont pas à porter de jugement sur tel ou tel projet, ce n'est absolument pas dans notre rôle et cela nous est même tout à fait interdit. Donc, nous ne privilégions rien.

C'est le maître d'ouvrage, seul, qui prend ses positions. Au moment du débat, il a tout à fait le droit de privilégier une solution, cela ne veut en aucun cas dire que d'autres solutions ne peuvent pas être proposées par les acteurs du débat et examinées. Voilà exactement où nous en sommes. Mais, nous reviendrons peut-être sur ces points très particuliers lors de la présentation.

Peut-être en avons-nous fini avec les questions d'ordre général ?

Patrick RIEHL (30s) : Une précision, M. de SORAS, vous parlez du projet prévu jusqu'en 2070 (et c'est bien loin pour les habitants de Saint-Rémy), qui se réalisera par tranches de 50 millions. Sous-entendez-vous que l'on commencera par le sud et que Saint-Rémy sera fait en dernier ?

Olivier de SORAS (3mn) : Si vous permettez, je vais répondre dans l'ordre aux questions. Très rapidement, concernant la question soulevée par Madame, nous nous sommes interrogés lorsque nous avons rédigé le dossier du maître d'ouvrage. Encore une fois, nous sommes à un stade de débat public, et je ne veux pas empiéter sur la présentation qui suivra pour caractériser les différentes choses, mais il est important de le rappeler. Il n'y a pas de décision de prise sur les options d'aménagement.

Lorsque nous avons rédigé le dossier support, nous nous sommes demandé si nous présentions froidement toutes les hypothèses ou, compte tenu d'un certain nombre d'études, nous faisons part de l'option aujourd'hui privilégiée. Mais ce n'est pas une option décidée, elle n'est que privilégiée.

Dans un souci de clarté, plutôt que d'arriver au débat en proposant différentes solutions, avec probablement une première question qui serait : « quel est votre penchant, ou votre analyse, à ce stade ? », j'ai souhaité que dans le dossier nous mettions d'emblée, précisément, le niveau de définition et les solutions privilégiées (j'insiste sur ce terme). Les décisions restent à prendre ultérieurement.

Concernant la question que vous soulevez, Monsieur le Maire, sur la disponibilité budgétaire que nous avons aujourd'hui, y compris avec les collectivités que vous représentez, les discussions sont en cours sur ce que pourrait être la période de programmation entre 2009 et 2014. Pour simplifier, nous sommes autour d'une cinquantaine de millions d'euros, sur une période de programmation de 5 ans.

Je le disais tout à l'heure, dans l'hypothèse où l'on est sur ce rythme de financement, sur ces capacités budgétaires, les prochaines opérations qui pourraient être envisagées pour rentrer dans cette épure ne seraient probablement pas celles de Saint-Rémy; malheureusement, régler la question de Saint-Rémy représente un montant beaucoup plus important à mobiliser en une seule fois.

Claude BREVAN : Pouvez-vous rappeler ce montant ?

Olivier de SORAS (30 s) : C'est 130 millions d'euros.

Ne mélangeons pas tout, 180 millions, c'est Nonancourt, jusqu'à Saint-Rémy. Nous y reviendrons plus précisément tout à l'heure.

M. LATOUR, Saint-Lubin (30s) : J'ai suivi l'exposé de M. LENOIR sur le déroulement du processus avec la maîtrise d'ouvrage de l'Etat, l'explication de la façon dont cela se passait avec l'Etat d'un bout à l'autre, le financement de l'Etat. A aucun moment je n'ai vu l'intervention du concessionnaire, ni à quel moment il sera choisi, ni quelle sera sa mission. Cela fait partie des questions du débat public.

Claude BREVAN : Je crois qu'il faut que vous répondiez à cette question précise.

Olivier de SORAS : Le problème est que l'on est en train d'empiéter sur la suite de la présentation.

Claude BREVAN : Ce sera fait, allez-y.

Olivier de SORAS (2mn) : Vous vous souvenez qu'il y a différentes étapes : étude préliminaire, dossier du débat public, étude détaillée, enquête publique, etc. Dans l'hypothèse d'une mise en concession, le choix doit être fait et présenté à l'enquête publique, en disant : « la réalisation se fera sous un mode concédé » et la conclusion d'un contrat de concession, après appel d'offres, se fait après l'enquête publique. Ce sont les règles générales de passation.

Il est possible, d'un point de vue théorique, d'imaginer un contrat de concession plus en amont, mais ce n'est pas dans les pratiques. Comme M. LENOIR l'a très bien expliqué, jusqu'après l'enquête publique, on apporte des modifications, le contenu des appréciations, des échanges, etc., des adaptations au projet. Il paraît plutôt sain de

conclure un contrat de concession lorsque le projet est bien cadré et quand on sait de quoi l'on parle. Donc, après l'enquête publique.

Claude BREVAN (30s) : Vous voulez dire que le concessionnaire réalise le projet tel qu'il a été conçu par le maître d'ouvrage à l'issue de toutes les procédures de concertation ; est-ce bien cela ?

Olivier de SORAS : Tout à fait.

Claude BREVAN : Nous prenons encore deux questions d'ordre général, puis nous passerons aux cas précis.

Serge CORDA, La Madeleine-de-Nonancourt (2mn) : J'assiste régulièrement, quand je fais le trajet Nonancourt-Saint-Rémy-Dreux, au moins quatre fois par jour et cinq jours par semaine, à un bouchon interminable, à partir du pont de chemin de fer de Saint-Rémy Nonancourt. C'est une catastrophe, le besoin est réel ; plus on avance dans le temps, plus cela s'aggrave.

Dans le projet, sud notamment, on a quand même 14 kilomètres de route alors que l'on en aurait 9 dans le projet nord. Quand on connaît le prix du kilomètre d'autoroute, n'aurait-on pas intérêt à réfléchir à un projet plus court, faire des économies ?

On nous parle d'environnement ; s'il y a plus de kilomètres, il y a plus de pollution, et on empiète sur les terres agricoles, donc on va empiéter sur l'avenir de nos terres agricoles, qui nourrissent la France, ne l'oublions pas. Tout cela n'est pas tellement comparé dans les projets, c'est un peu dommage.

Si l'on regarde la surface de ce que vous allez acquérir comme terrains agricoles, les déviations que vous ferez, il serait peut-être possible de réétudier un premier projet, qui prendrait en compte la déviation de Saint-Rémy, pourquoi pas avec viaduc, et qui préserverait les terres agricoles. Il y aura des pollutions, il y en a toujours, mais nous pourrions peut-être nous orienter vers cela, faire une première phase de projet qui rejoindrait la nationale 12, et ensuite un autre projet, qui prévoirait peut-être une autoroute payante, pourquoi pas, mais pourrait répondre tout de suite à ce projet de déviation de Saint-Rémy.

(Applaudissements).

Le Représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Alençon (2mn) : Monsieur le Président, ce n'est pas une question mais une contribution. Je représente la CCI d'Alençon, donc vos voisins de l'ouest.

Je vous donne lecture de la contribution de cet organisme économique, que j'ai remise au président pour qu'elle soit versée au dossier.

Conformément à ses missions définies par la loi et à la stratégie votée par son Assemblée Générale, la CCI d'Alençon milite activement depuis plusieurs décennies en faveur de l'achèvement à caractéristique autoroutière de la RN12 entre Pré-en-Pail et l'Île-de-France.

Trois familles d'arguments viennent à l'appui de cette volonté :

- ✓ *Le développement de son territoire par une accessibilité optimisée avec la région parisienne ;*

- ✓ *La sécurité des usagers grâce à une infrastructure à chaussées séparées et son carrefour à niveaux ;*
- ✓ *La protection de l'environnement permise par un meilleur rendement de l'énergie utilisée, résultant d'un trafic plus fluide et d'une suppression des points noirs.*

Ces attendus généraux valent évidemment pour tout axe routier structurant, y compris la 154.

Dans ce contexte, le projet d'aménagement de la RN154, en particulier de son barreau Nonancourt-Dreux, revêt une importance toute particulière ; l'addition des trafics de la RN12 et de la RN154 se traduisant sur ce barreau par une multiplication des difficultés de toutes natures, que ce soit en termes de fluidité, de sécurité, ou de protection de l'environnement.

Pour ces raisons, la CCI d'Alençon, sans se prononcer sur les solutions techniques dont le choix appartient aux autorités locales dans le cadre d'une procédure de concertation prévue à cet effet ;

- 1. Apporte son soutien à toute solution technique de type autoroute ou voie express de nature à fluidifier et sécuriser le tronç commun RN12-RN154 entre Nonancourt et Dreux, et au droit de l'agglomération drouaise ;*
- 2. Attire l'attention des décideurs locaux sur la nécessité de réaliser la jonction autoroutière ou voie express entre ce tronç commun et Chérisy, assurant ainsi la continuité jusqu'à Paris ;*
- 3. Rappelle la nécessité de poursuivre l'effort d'aménagement à l'ouest de Nonancourt, jusqu'à Verneuil et la limite de l'Orne, de manière à faire de cet ensemble RN12-RN154 un tout cohérent au service des territoires qu'il dessert, directement ou indirectement.*

(Applaudissements).

Claude BREVAN : Merci Monsieur. Vous remettrez votre contribution sous forme numérique, pour qu'elle puisse être mise sur le site, n'est-ce pas ?

Alain OHREL : Comme vient de le dire Monsieur le Représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Alençon, il m'a remis ce texte qui figurera sur le site Internet.

Claude BREVAN ^(30s) : Nous avons fini, pour cette première partie, si vous le voulez bien.

M. GAILLARD va parler spécifiquement de la situation de la RN154, des ses étapes, ses phases ; où l'on en est, tout au long de son itinéraire, des différents segments. On parle du nord, mais vous allez parler d'abord de tout l'itinéraire.

Serge GAILLARD, DRE Centre ^(20mn) : Je vous propose de revenir un peu sur l'histoire et si vous le permettez, l'histoire moderne de la RN154, puisque ce sujet date et les études sont déjà un peu anciennes.

Je voudrais revenir à l'origine. En 1992, la RN154 apparaît dans le Schéma directeur routier national, dans sa partie comprise entre Rouen et Orléans, donc entre l'autoroute A13 et l'autoroute A10, comme une grande liaison d'aménagement du territoire. A partir de là, un certain nombre d'études sont rapidement engagées et dès 1993/1994 des études démarrent, pour arriver à un « avant-projet sommaire d'itinéraire »,

c'est-à-dire un document qui analyse le contexte, les besoins du territoire, et qui propose des stratégies d'aménagement de l'itinéraire selon deux termes :

Un moyen terme, fixé à une quinzaine d'années (nous sommes en 1994 ; 15 ans : 2009, nous y sommes). Les choix proposés sont d'une part, un aménagement de la route nationale 154, donc entre Rouen et Orléans, à deux fois deux voies, avec un statut de voie express.

Pour ce qui concerne la traversée de l'Eure-et-Loir...

Claude BREVAN : C'est le moment d'expliquer ce qu'est une voie express. En tout cas, il faudra le préciser.

Serge GAILLARD : Je vous propose d'y revenir un peu plus tard mais pour vous répondre et informer la salle, c'est une infrastructure à chaussées séparées, deux fois deux voies, avec des carrefours dénivelés, donc on n'y accède pas directement, avec des accès riverains interdits, des limitations de circulation (les véhicules non immatriculés, les véhicules agricoles ou autres sont interdits). Le statut de voie express permet d'instaurer des vitesses jusqu'à 110 km/heure.

En gros, c'est une autoroute sur laquelle la vitesse est limitée à 110 km/heure ; le reste des caractéristiques est identique.

Je reviens sur mon parti d'aménagement à moyen terme suite à une décision ministérielle de 1994 : il prévoit, pour ce qui concerne : un ensemble de projets successifs (j'insiste sur « projets successifs ») qui commencent par la déviation de Nonancourt, la déviation de Saint-Rémy, l'aménagement entre Saint-Rémy et Dreux, le contournement nord de Dreux, le contournement est de Dreux, la section entre Dreux et Marville, la déviation de Marville. Tout l'itinéraire est tronçonné jusqu'à la déviation est de Chartres et ensuite le sud de Chartres est défini comme : des aménagements successifs à deux fois deux voies, mais localisés. Il n'y a rien de très précis. Je vous rappelle que c'est un scénario à 15 ans et défini par une décision ministérielle de 1994.

Ce même dossier prévoit un parti à long terme, au-delà des 15 ans mais non défini dans le temps. Que prévoit-il de plus ? Un contournement sud-ouest de Dreux et l'aménagement de la section entre le sud de Chartres et l'autoroute A 10.

Nous pouvons retenir : deux temps ; un premier temps où l'on va jusqu'au sud de Chartres avec un aménagement de la RN actuelle et un deuxième temps, au-delà de 2009/2010, par un contournement sud-ouest de Dreux et l'aménagement au sud de Chartres.

Encore une fois, nous sommes là sur l'analyse conduite en 1994.

Quand on rentre un peu plus dans le détail, on revient sur le déroulé des études. Pour qu'il n'y ait pas de confusion entre ce qui a été présenté par Pascal LENOIR et ce que je vous présente, vous voyez la succession des études et des réalisations. On part des études d'opportunités, on est en phase avec ce qu'a expliqué Pascal LENOIR.

En dessous, vous voyez « études préalables ». Nous avons ici une petite différence ; au sens des directives de l'Etat, les études préalables sont préalables à la déclaration d'utilité publique. Pascal LENOIR présentait tout à l'heure des études en précisant que c'était préalable à la réalisation des travaux ; peu importe, ce n'est qu'une question de compréhension et pour que l'on soit bien en phase.

Voilà un schéma général d'un projet routier de l'Etat. Nous retrouvons ce qui a été dit : étude d'opportunité, étude préalable à la déclaration d'utilité publique, la finalisation à l'issue de l'enquête publique qui permet de réintégrer les engagements qu'aura pris l'Etat à l'écoute de l'enquête publique, la mise au point du projet, la conception détaillée, la réalisation des travaux, et l'exploitation.

Je vous propose de regarder la RN154 et son tronçon commun de RN12 : comment les différentes opérations se situent sur cette frise.

Je ne vais pas vous parler tout de suite d'Allaines-Nonancourt, qui est un projet un peu plus global, mais des opérations individuelles.

Au niveau des études d'opportunité : ce qui a déclenché, c'est le Schéma directeur du réseau routier national, et l'étude suite à la décision ministérielle d'aménagement global de la RN154.

Les études préalables ont été conduites assez rapidement sur les contournements de Saint-Rémy, de Nonancourt, de l'est de Dreux et de l'est de Chartres. Je vous propose d'y revenir juste après en détails.

Des opérations sont en cours de réalisation, c'est le cas des déviations d'Ymonville, de Prunay-le-Gillon-Allonnes au sud de Chartres.

Des opérations sont totalement en service : essentiellement la section au sud de Dreux, et le nord de Chartres.

Pour bien comprendre la succession et l'évolution, à la fois dans la précision des études et la précision des données, nous nous sommes livrés à un exercice pour vous montrer les niveaux de précision à chaque stade d'étude.

Pour faire simple, au niveau des études d'opportunité, nos éléments d'études portent essentiellement sur des analyses de contexte, de diagnostic (combien d'accidents, de trafic ?). On travaille aussi à partir de modélisations : on essaie d'imaginer le futur, avec les risques que cela comporte. Les aspects de tracés, c'est ce qui aura le moins d'importance pour nous à ce stade-là ; nous ne rentrerons pas dans des niveaux de détails sur les tracés.

En termes de production, on travaillera sur des dossiers d'opportunité, des dossiers de saisine de la Commission Nationale du Débat Public, qui nous conduisent aujourd'hui à ce débat et à la production qui a été précédée par la production de dossiers de débat.

Les données sur lesquelles nous allons travailler portent sur des résultats de modélisation : on va anticiper par exemple les trafics à un horizon de 10 ans, 15 ans, 20 ans ; voire plus. On chiffrera le projet à partir de coûts moyens kilométriques. On dira qu'un kilomètre de route dans un relief plutôt plat coûte, par exemple, 4 millions d'euros environ pour un kilomètre. Dans un secteur accidenté, ce sera entre 8 et 10 millions d'euros pour un kilomètre. C'est l'ordre d'idée. On se dit qu'un échangeur à ce stade-là coûte par exemple environ 10 millions d'euros.

Lorsqu'on arrive aux études préalables, donc la phase qui amènera à l'enquête d'utilité publique, on va affiner les études et notamment travailler sur des études environnementales ; on va analyser finement les fonctions locales de la voie, utiliser des données topographiques et géologiques, etc. On va aboutir à établir les variantes de tracé et on va avancer sur le choix d'un fuseau.

On travaillera également sur le système d'échange. Encore une fois, on est sûr de la proposition, par sur de la décision. On conduira quelques études particulières, qui seront pour ce qui vous concerne, peut-être, les franchissements, les viaducs, comment raccorder la 154 à la RN12, par exemple. Ces sujets seront débattus.

La production : on produit un dossier d'études préalables, ce sont de nouveaux termes ; certains le connaissent plus sous le nom « études d'avant-projet sommaire ». Ensuite, on produit le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Concernant les quantités, on fait une approche par grandes familles, on identifie en gros les volumes de terrassement, les longueurs ou les surfaces de chaussée, le nombre d'ouvrages ; on les chiffre, à partir de données plutôt grossières.

Claude BREVAN (30s) : Pouvez-vous préciser si à ce stade, vous avez étudié plusieurs variantes de tracés, et ce qui va venir à l'enquête publique. Cela intéresse, évidemment.

Serge GAILLARD : Nous y reviendrons juste après.

Claude BREVAN : Non, cela vient avant le calcul des terrassements.

Serge GAILLARD : Tout à fait, je vais le dire rapidement : ce qui sera présenté au niveau du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique, c'est d'abord une présentation d'un contexte ; c'est la présentation des difficultés que l'on rencontre, des contraintes à prendre en compte, notamment les contraintes environnementales, les contraintes humaines, les contraintes paysagères, etc. L'analyse d'un certain nombre de variantes sera faite, en fonction des capacités que l'on pourra trouver sur le territoire. Ensuite, il y aura la présentation d'une solution qui sera proposée à la déclaration d'utilité publique. Nous y reviendrons après.

La conception détaillée :

On est après la déclaration d'utilité publique, donc on travaille sur un fuseau retenu, on sait que l'on prendra la variante nord, la variante sud... On va travailler sur le tracé, plus précisément, et on cherchera toutes les données précises (géotechniques, topographiques, environnementales...) pour travailler et produire un projet très défini, qui prendra en compte les engagements de l'Etat, c'est-à-dire les engagements qu'a pris le maître d'ouvrage à l'issue de l'enquête publique.

Les productions :

On va produire le dossier de projet, et le dossier d'enquête parcellaire. Pascal LENOIR l'a expliqué, le dossier d'enquête parcellaire est ce qui permettra de déterminer les propriétés privées qui seront touchées par le projet, donc qui conduira à leurs acquisitions.

Claude BREVAN : Je vous interromps encore ; le fuseau, est-ce 200 mètres ? 300 mètres ? 1 kilomètre ? Quelle est la largeur d'un fuseau ? C'est ce qui est intéressant, avant de parler de l'enquête parcellaire. D'autant plus que nous sommes sur des projets précis.

Serge GAILLARD : Si nous utilisons les textes, au niveau d'un dossier d'enquête publique, le fuseau est de l'ordre de 300 mètres ; mais c'est très variable, en fonction du projet conduit.

Si l'on produit un projet neuf en pleine nature, le fuseau de 300 mètres de large aura une réalité. Si l'on aménage la RN154 sur place, le fuseau de 300 mètres a beaucoup moins de réalité. Il y a des sections où les contraintes sont fortes et le fuseau ne fera pas 300 mètres, et il y en a d'autres. On a plusieurs hypothèses et donc plusieurs fuseaux de X mètres.

Je termine avec la réalisation, mais on est dans un niveau plus connu.

On est vraiment sur des plans d'exécution, sur des mesures précisées. C'est ce qu'expliquait Pascal LENOIR quand il parlait d'atténuation des impacts environnementaux, par exemple. On voit bien que le contexte général de l'étude a un peu disparu ; il existe toujours parce que le projet s'inscrit dans un territoire, mais il n'est plus pris comme une donnée de base. Les données seront vraiment connues, on connaîtra les quantités qui seront vraiment mises en œuvre, on connaîtra les prix du marché cette fois. On n'est plus sur des évaluations grossières.

Les différents stades d'opérations :

Nous l'avons vu, au niveau des études préalables, nous notons ce qui vous intéresse aujourd'hui : le contournement de Nonancourt-Saint-Rémy. Ce schéma est pour répondre à votre question, Mme BREVAN.

Au stade des études préalables, on est sur l'élaboration progressive du projet et on identifie l'ensemble des contraintes, puis on essaie de faire passer les différentes recherches de tracé, entre les points difficiles. Tout cela pour conduire au final à un tracé qui nous paraît le plus complet, et qui sera proposé à l'enquête d'utilité publique.

La déviation de Nonancourt-Saint-Rémy a été engagée depuis quelques années. Il y a eu de nombreuses études. J'ai noté celles de 1996-2000 mais il y en a eu d'autres avant. Celles de 1996-2000 ont conduit à des réunions de concertation en 2001 et manifestement, avec les différentes variantes proposées (vous voyez une carte des contraintes, avec les variantes, en bleu et en rouge), la concertation n'a pas permis d'aboutir à un consensus clair. Les quelques réactions dans la salle le montrent aussi, il peut y avoir des partisans des déviations nord, et des déviations sud.

Le maître d'ouvrage a souhaité compléter les études engagées ; en 2004, de nouvelles études ont été commencées, elles ont abouti à la définition de nouvelles variantes, et le dossier n'est pas allé plus loin aujourd'hui.

Le cas est un peu différent sur l'est de Dreux : nous avons déjà une réalisation partielle du contournement est.

Le projet dans son ensemble a été déclaré d'intérêt général par un arrêté préfectoral. Cela a permis de l'inscrire dans les documents d'urbanisme, comme des emplacements réservés. Cela ne règle pas tout puisque la réalisation partielle est partielle à la fois sur la longueur et sur la largeur. On n'a pas fait une deux fois deux voies ; seules deux voies ont été réalisées, et la totalité de l'itinéraire ne l'a pas été.

Le cas de Chartres présente à peu près la même situation. Des études ont été conduites et même avancées à un stade plutôt intéressant. Une première concertation en 1996 avait conclu à un consensus sur le contournement est de Chartres. Ce consensus a permis ensuite de poursuivre les études, mais un certain nombre de points difficiles, notamment l'intersection entre la RN154 et l'autoroute A11 et les vues sur la cathédrale de Chartres, n'étaient pas réglés. Donc, des études complémentaires ont été engagées.

Le projet n'a pas connu d'autres suites, depuis.

Les concertations préalables :

Pascal LENOIR l'a évoqué, je ne vais donc pas m'éterniser. Ces concertations précèdent l'enquête publique. Il y a des formes qui sont inscrites, notamment dans le Code de l'Urbanisme, mais l'intérêt est plutôt la concertation participative et continue, sur l'ensemble du projet, même si ce ne sont pas des concertations institutionnelles.

L'objectif de ces concertations est d'aider le maître d'ouvrage à prendre ses décisions, et notamment à avoir des avis sur le choix des variantes.

Claude BREVAN (30s) : Nous reviendrons sur l'enquête publique, puisque M. OHREL fera un point sur le débat public. Auparavant, il y a peut-être des questions à poser sur la première partie de votre présentation, notamment sur ce qui concerne le niveau des études qui ont été engagées dans le secteur nord.

Y a-t-il des questions ?

M. CORDA (30s) : Y a-t-il eu des comparaisons sur les surfaces qui sont à acquérir dans le projet sud et celles du projet nord ? Les surfaces terrain, tout compris, bois, etc. Aussi, tout ce qui pourrait être fait comme ouvrages, projet sud, et projet nord ? Nous aurions ainsi quelque chose de plus précis sur le projet.

Joël HERVIEU, Conseil Général du Canton de Nonancourt (2mn) : Le projet autoroutier Allaines-Nonancourt est un vaste projet.

Je voudrais parler non pas de Chartres mais du secteur qui nous concerne : Nonancourt-Saint-Rémy. Sur ce secteur, nous avons notamment la RN12, la RN154.

La RN12 traverse l'Eure, la RN154 traverse l'Eure, et dans les informations elles ne dépassent pas les frontières de l'Eure-et-Loir : au niveau du département de l'Eure, nous avons les informations par les médias.

Je déplore cette situation, le Conseil Général également. J'ai eu des contacts avec les services la semaine dernière, eux-mêmes n'étaient pas informés.

Une deuxième chose nous concerne. Vous avez un projet de mise en concession ; pour notre localité, il faudrait prendre en compte la population qui se déplace tous les jours vers Dreux : si elle doit payer un péage, je crois que ce n'est pas une bonne solution non plus.

Dans ce projet, il faudra retenir que tout le contournement de Nonancourt-Saint-Rémy devra être sans péage pour la population locale. Voilà notre question.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Pouvez-vous répondre à la première question ?

Serge GAILLARD (2mn) : C'est essentiellement l'évaluation de la consommation des terres agricoles.

Concernant les ouvrages qui sont prévus dans les différentes variantes : au stade des études qui avaient été conduites entre 2001 et 2004, ces sujets avaient été abordés. Donc, c'est ce qui fait partie de l'étude multicritères entre les comparaisons des variantes. Si l'on veut comparer les choses, il faut avoir une analyse assez fine d'un certain nombre de

critères, dont la consommation de terrains, dont la longueur des ouvrages d'art, dont les impacts environnementaux.

Aujourd'hui, les deux variantes nord et sud sont semble-t-il assez proches l'une de l'autre et il y aura une continuité des études, quelle que soit la suite donnée.

En ce qui concerne la deuxième question : vous vous étonnez du manque d'information sur le débat public, si j'ai bien compris. A ma connaissance, il n'y a pas d'invitation particulière ou d'information particulière, mais je laisserai la CPDP préciser cela.

Vous soulevez la question de la gratuité du péage pour les locaux ; sur le principe même il y a une équité du citoyen et de l'utilisateur devant le péage. Il peut y avoir des systèmes d'abonnement, de politique tarifaire du concessionnaire, en cas de concession ; mais sur le principe, tous les usagers sont égaux devant le péage.

Olivier de SORAS (30s) : Je comprends tout à fait la remarque que vous avez formulée, à savoir : finalement, si vous envisagez un aménagement par mise en concession, laissez gratuite la section la plus proche.

Le problème est que nous entendons ce genre de proposition ou de suggestion tout au long de l'itinéraire. C'est toute la difficulté devant laquelle nous sommes, mais conduire un projet est un exercice qui est toujours très difficile, et néanmoins passionnant.

Alain OHREL (1mn) : Mme BREVAN me demande d'intervenir pour parler des suites du débat public.

Nous avons entendu successivement les exposés très intéressants de M. LENOIR et de M. GAILLARD concernant les différentes phases constitutives de la conception et de la conduite d'un projet routier ; tellement *in abstracto* qu'à propos de la RN154, je voudrais demander une précision à M. GAILLARD. Je pense qu'elle est de nature à intéresser tout le monde.

Au début de son exposé, il s'est attaché à juste titre à nous rappeler ce qu'il en était du statut des différentes sections de cette nationale 154. Je voulais lui demander quelle portée, quelle signification a le fait que cette voie routière à partir de son embranchement avec l'autoroute A13 porte, sur le terrain et sur les cartes, et d'ailleurs dans votre dossier de synthèse, la dénomination d'autoroute. Elle s'appelle pendant 13 kilomètres environ « autoroute A 154 ». Ce serait intéressant de savoir ce que cela veut dire exactement.

Serge GAILLARD (30s) : On a tendance à dire que la RN154 relie Rouen à Orléans ; en réalité, elle relie l'autoroute A13 à l'autoroute A10. Il existe, sur l'embranchement de l'autoroute A13, une bretelle intégrée à la concession (le concessionnaire doit être SAPN), qui fait une quinzaine de kilomètres. Elle est intégrée dans la concession autoroutière, en tant que bretelle autoroutière.

Alain OHREL : Merci ; cela pouvait exciter la curiosité.

Une main se lève ; cela concerne-t-il le point que nous évoquons ?

Un intervenant (30s) : C'est pour compléter la question de Monsieur sur l'emprise de l'autoroute. Monsieur de SORAS, vous avez affirmé lors des deux dernières réunions qu'une voie express et une autoroute avaient la même emprise agricole.

Je voudrais bien que pour la réunion de janvier, vous puissiez mettre sur le papier les différentes possibilités, en passant par l'est de Dreux, une déviation de la nationale 12 par le nord ou par le sud, et quelles sont les emprises agricoles. Je crois que ce ne sera pas pareil.

Olivier de SORAS (1mn) : Serge GAILLARD l'a présenté tout à l'heure, selon le niveau d'étude, de procédure, de déroulement de l'ensemble de l'opération... Je vous ai écouté avec grande attention ; si ma réponse ne vous satisfait pas j'arrête là, mais il ne faudra pas vous plaindre de ne pas avoir de réponse.

Selon le niveau d'avancement, on n'a pas le même niveau de précision et de données. Pour autant, un certain nombre d'opérations sont déjà en travaux, un certain nombre d'opérations ont été réalisées, à partir desquelles nous sommes capables de vous dire que pour une section de tant de kilomètres nous avons eu tant d'acquisitions foncières ; que les surfaces de remembrement (lorsqu'un remembrement, un aménagement foncier a été décidé) ont porté sur tel périmètre.

Nous aurons tous ces points-là et cela fait partie des éléments intéressants du débat.

Claude BREVAN (30s) : Pouvez-vous donner des ratios ? Un kilomètre d'autoroute en rase campagne, cela fait quelle emprise foncière ? Et y a-t-il cette différence entre une voie express et une autoroute (sujet cher) ?

Il faut essayer de donner des ratios. Quelle largeur cela fait-il ? Quelle emprise ? S'il n'y a pas de complications, si l'on est en terrain plat...

Olivier de SORAS (1mn) : Je ne répondrai pas sur les ratios parce que je n'ai pas les éléments. Encore une fois, cela fait partie des éléments que l'on regardera.

On a tendance à imaginer qu'il y a une différence fondamentale entre l'autoroute et la deux fois deux voies. Le profil en travers (la largeur de voies, les voies les unes à côté des autres) sont les mêmes, que l'on soit en système autoroutier ou en deux fois deux voies ; puisqu'une deux fois deux voies est une autoroute gratuite avec une vitesse de circulation un peu plus réduite.

Je vous propose de regarder quelques diapositives. Lorsque vous regardez ces images, à quoi pensez-vous ? Est-ce une autoroute ou une deux fois deux voies ? Il y a en effet un radar ! On ne va pas jouer au quizz ; je vais vous donner des éléments d'appréciation.

Un intervenant : Je pense que pour une autoroute, on coupe droit, on sacrifie beaucoup plus de terrains agricoles que pour une deux fois deux voies qui prendrait des voies déjà existantes.

Pour ce tracé, je pense qu'il faudrait être plus précis, quand même, ne pas rester dans le flou, avec des choses qui se font ailleurs.

Olivier de SORAS (1mn) : Mais le type d'aménagement reste le même ; il faut voir que vous avez soit l'aménagement de la route actuelle, donc son doublement, et il faut prévoir à côté la voie de substitution pour les véhicules non autorisés sur voie express ou qui ne souhaiteraient pas prendre l'autoroute soumise à péage. Dans les deux cas, le type d'aménagement est le même.

L'autre solution est : on conserve la RN actuelle et on crée une nouvelle deux fois deux voies à côté, pour les sections qui aujourd'hui ne sont pas aménagées.

L'aménagement est le même tout au long de l'itinéraire. La seule différence est que sur des secteurs plus urbanisés, où il y a une présence d'habitats plus importante, des communes agglomérées, les hypothèses sont un peu plus complexes en termes d'aménagements. C'est le cas par exemple de Dreux, de Chartres, de Saint-Rémy où nous sommes ce soir ; la RN est aujourd'hui non aménagée en plein milieu de la partie urbaine. Donc, dans cette hypothèse-là, nous ne sommes pas tout à fait dans une réflexion de type aménagement sur place, pour mettre une voie express ou une autoroute sur place. Nous sommes donc là sur des hypothèses de recherche de tracés, autres.

L'intervenant précédent : Et l'éventualité du passage à l'est de Dreux ? Cela prendrait quand même moins de surface, il me semble. Cela sera-t-il mis sur le papier ?

Olivier de SORAS : Cette éventualité n'est pas écartée, elle est même présentée dans le dossier support.

L'intervenant précédent : L'avons-nous en surface ? Je ne sais pas, je vous le demande.

Olivier de SORAS (1mn) : Comme je le disais, et cela fait partie des éléments passionnants dans la conduite d'un projet, s'il y avait un critère évident permettant de prendre une décision, le travail serait relativement simple.

Toutes les questions qui se posent lors de la conduite de ce type de projet sont diverses, quelle que soit la conduite de projet : c'est valable pour un équipement, pour la réalisation d'une salle (comme celle dans laquelle nous sommes) ou d'autres types d'équipements.

Il y a des aspects sociaux, d'accessibilité ; des aspects environnementaux, de protection des biotopes existants, de préservation de certaines zones qui le méritent amplement ; également, des besoins à assurer au regard du déplacement et du nombre d'usagers d'un itinéraire, comme c'est le cas de la RN154 aujourd'hui. Il y a de nombreux éléments à prendre en compte. Bien sûr, les activités économiques dont l'activité agricole, le foncier, les impacts sur le foncier, qu'il soit agricole, économique, urbain... Il y a énormément de critères à prendre en compte.

La difficulté d'un projet, c'est qu'il n'y a pas un critère qui prédomine, on est dans une logique d'analyse multicritères et il y a forcément des critères qui sont mieux pris en compte à telle ou telle partie du projet, et d'autres qui sont prédominants dans telle ou telle autre partie du projet.

Je comprends votre question sur le foncier agricole, c'est une des questions importantes et elle ne peut pas être oubliée lorsque nous en sommes à un stade de présentation d'un dossier d'enquête publique et encore moins, parce que c'est là qu'elle trouve sa vraie position, au moment de l'enquête parcellaire. Mais aujourd'hui, nous ne sommes pas encore à ce stade de l'enquête parcellaire.

Claude BREVAN (1mn) : Sans en être à l'enquête parcellaire, vous pouvez quand même dire grosso modo quelle est l'emprise d'une route à deux fois deux voies ; cela se situe entre 35 et 40 mètres quand c'est sur un terrain plat. Il ne faut pas non plus dire que l'on ne peut rien dire ; vous savez des choses. Vous pouvez le dire.

Si j'ai bien compris les questions, le public attend aussi de savoir si pour une voie express, on est obligé d'avoir des normes de rayons de courbure aussi longs que pour une autoroute calibrée pour une vitesse à 130. Des autoroutes sont calibrées pour rouler à 110.

C'est ce genre de choses que le public attend, il attend que vous répondiez sur des choses un peu précises ; c'est ce que l'on attend de vous. Même si c'est ponctuel et ce n'est pas complet, donnez des éléments.

(Applaudissements)

Olivier de SORAS ^(1mn) : Je vous propose de revenir sur la projection que nous avons devant nous. Je ne connais pas votre avis sur ces éléments-là mais je vous précise qu'il s'agit d'une route à deux fois deux voies, avec des échangeurs dénivelés, comme vous le voyez. C'est une route nationale aménagée en type voie express. C'est le contournement d'Epinal, dans les Vosges, sur la RN157.

Il n'y a en effet pas de gare de péage visible ; et j'ai des photos d'autoroute sans gare de péage. Je rejoins la remarque que faisait Mme BREVAN, les caractéristiques techniques entre une autoroute et une deux fois deux voies express sont extrêmement similaires, pour ne pas dire totalement semblables. Il n'y a pas de différence foncière, que ce soit sur l'aspect foncier ou sur l'aspect géométrique.

Je suis désolé que vous me reposiez la question avec autant d'insistance ; puisque nous avons présenté ces éléments lors d'une réunion précédente, je n'ai pas le diaporama ici. Les caractéristiques techniques qui définissent ce qu'est une autoroute ou ce qu'est une deux fois deux voies sont semblables sur beaucoup de points. Les seules différences sont la vitesse de circulation autorisée, l'inter-distance entre les points d'échange. Celle-ci est plutôt plus grande sur autoroute, la moyenne étant fixée autour d'une vingtaine de kilomètres ; elle est plutôt plus faible quand on réalise des deux fois deux voies express par opérations successives, puisque l'on regarde les points de raccordement à l'échelle de chaque aménagement. Voilà les principaux sujets de différence.

Un intervenant : Cela va définir la surface, quand même ! A partir du moment où la deux fois deux voies n'a pas le même parcours que l'autoroute, il faut déterminer une surface.

Olivier de SORAS : Pouvez-vous préciser votre question ? Je ne vois pas en quoi une deux fois deux voies n'aurait pas le même parcours qu'une autoroute ?

Le même intervenant : Si vous prenez un parcours à l'est de Dreux, avec une nationale 12 commune avec la 154 à partir du nord de Dreux, c'est autre chose.

Olivier de SORAS : Serge GAILLARD a rappelé tout à l'heure la présentation...

Le même intervenant : Vous allez me dire que c'est un projet. Vous ne voulez pas être précis.

Olivier de SORAS ^(2mn) : Serge GAILLARD a rappelé précisément les décisions ministérielles prises en 1994, qui présentaient un parti d'aménagement à moyen terme et un parti d'aménagement à long terme, les différentes hypothèses y figuraient.

Il y avait plutôt une vision à long terme en s'appuyant au sein du périmètre urbain, notamment à Dreux, sur ce qui existait ; et un parti de long terme qui visait à sortir une partie du trafic de l'agglomération, drouaise en l'occurrence.

A l'époque, on ne parlait pas d'autoroute ; donc ne me dites pas que l'on est en train de réfléchir à quelque chose de nouveau, de différent, etc. Pas du tout. Techniquement, le

projet est le même. Les seules questions qui se posent sont celles de la tarification, de l'organisation de la perception du péage, un péage ouvert ou fermé.

Je pense que la réunion sur la façon dont fonctionne une concession, qui est prévue en janvier, reste d'actualité.

Prunay-le-Gillon-Allonnes est une opération aujourd'hui en cours de travaux, comme Ymonville ; je vais vous donner les éléments.

C'est une emprise liée au projet qui est de 68 hectares, cela fait une moyenne de 8 hectares par kilomètre, compte tenu du linéaire en cours d'aménagement, et c'est une surface remembrée de 2.684 hectares, c'est-à-dire un périmètre global dans lequel est conduit l'aménagement foncier qui fait 30 fois la surface d'emprise de la route.

Pour Ymonville, nous sommes à 40 hectares sur un périmètre remembré de 1.320 hectares.

Voilà les éléments concrets que je peux vous donner.

Si vous me demandez la surface d'emprise de tel ou tel aspect du projet aujourd'hui, je peux vous donner des ratios à partir de ces éléments-là ou à partir d'autres, plus fins. Sur des terrains relativement plats, avec peu de déblais, de remblais et de talus, l'emprise n'est pas tout à fait la même.

Claude BREVAN (30s) : Je propose que vous fassiez des réponses sur ce sujet sur le site Internet, en donnant des ratios avec lesquels chacun peut se faire une idée.

Y a-t-il d'autres questions ?

Philippe HOUSSET (4mn) : Je voulais revenir sur la question de l'emprise autour de La Madeleine-de-Nonancourt. Pouvez-vous me refaire voir la diapositive avec les deux tracés, nord et sud ?

Claude BREVAN : Sur les études antérieures ?

Philippe HOUSSET : Ce qui a découlé de la concertation de 2001. Les deux variantes, c'est bien cela.

Une affirmation a été faite : le tracé nord est plus court que le tracé sud. Cela dépend de comment on se place. Il faut tenir compte du fait que le contournement de Nonancourt-Saint-Rémy concerne à la fois la nationale 12 et la RN154. Si l'on vient de Rouen, en effet le tracé nord est plus court que le tracé sud, pour aller à Chartres. Par contre, si l'on fait Alençon-Paris, le tracé sud est plus court, ou à peu de choses près est plus court.

Si l'on prend le tracé nord pour l'aménagement : on parlait de la consommation d'emprise, en effet sur le tracé nord la consommation d'emprise ne sert pas la RN12. Donc, il est plus faible que le sud. Comme cela a été rappelé tout à l'heure, l'aménagement de la RN12 est en cours d'étude, donc les consommations en termes de terres seront à peu près équivalentes. Il y a 1 à 2 kilomètres de différences.

Je voudrais aborder un dernier point. Nous parlions des nuisances et tout à l'heure vous parliez des cas particuliers par rapport aux enjeux d'intérêts généraux, M. de SORAS.

La contrainte environnementale est beaucoup plus forte au nord qu'au sud, je l'ai constaté moi-même puisque j'ai été à l'origine de l'analyse de terrain ; j'ai pu démontrer que les

enjeux au nord étaient plus forts qu'au sud ; cela a été repris par des bureaux d'études, dans une logique de contre-expertise.

Concernant Natura 2000, cela représente en effet une contrainte très forte vis-à-vis d'un aménagement routier. Je pense que vous devez le savoir, compte tenu de la Directive européenne.

Un intervenant (1mn) : J'ai une question pour M. de SORAS.

Tout à l'heure, le Conseiller Général et Président de la Communauté de Communes du Sud de l'Eure a posé une question sur le péage.

J'ai lu avec intérêt les 100 pages du dossier que vous nous avez fourni, qui est de belle qualité. Je crois que dans la solution autoroutière comme non autoroutière, il n'y a pas de péage.

Le péage ne commence que si l'on va à Chartres, donc si l'on va de Verneuil à Dreux, il n'y a pas de péage, je crois. Il ne commence qu'à partir de la Pyramide, en direction de Chartres, et non pas sur la RN12. C'est ce que vous avez écrit, me semble-t-il ?

Olivier de SORAS (1mn) : Les discussions antérieures qui ont eu lieu, effectivement, imaginaient ou s'interrogeaient sur le principe de continuité d'une RN12 libre de péage. Cela étant, nous en avons parlé lors d'une réunion précédente, il y a différents types de perception de péage ; j'en reviens à la question du péage ouvert ou du péage fermé : prend-on un ticket à chaque fois que l'on rentre et paye-t-on à chaque fois que l'on sort ? Ou bien s'agit-il de systèmes autres qui permettent une tarification par secteur, ne correspondant pas forcément à tous les points d'entrée et sortie ?

Dans ces hypothèses-là, on peut avoir une RN154 à péage et une RN12 qui ne le serait pas, par exemple. Ce sont des hypothèses.

Je crois qu'il faut reprendre dans ce qui a été présenté, tant par Pascal LENOIR que par Serge GAILLARD, les différentes étapes.

Je comprends la question qui a été posée tout à l'heure, vous nous avez demandé de donner notre avis sur des éléments qui ne sont pas encore complètement figés, précis, étudiés dans le menu détail. Oui, nous sommes à ce stade de débat public et d'autres éléments progressifs viendront, précisant les éléments.

Sommes-nous aujourd'hui dans une situation de type projet détaillé, avec une implantation prévisionnelle de ce que pourrait être une perception du péage, les différentes barrières, le mode de fonctionnement ? La réponse est « non ». Voilà les éléments auxquels je peux répondre.

Michel ETIENNE-AUGUSTIN, Maire de Boissy-en-Drouais (2mn) : Je suis le maire d'une commune rurale qui est concernée par le faisceau dans lequel passera demain l'infrastructure routière, que ce soit une quatre voies ou une autoroute.

Ma question est au niveau du processus concernant la conduite du projet.

Je vois ce soir qu'un certain nombre de questions montrent qu'il y a sans doute un besoin, dans ce que je considère comme étant une lacune.

Aujourd'hui il a un certain nombre d'étapes relativement importantes dans ce processus où l'on voit apparaître le nom public dans seulement deux étapes : le débat public et l'enquête

publique. Le débat public n'est pas un débat dans lequel on est censé parler des détails du tracé. On voit bien ce soir qu'on ne peut pas avoir les réponses aux questions précises que l'on pose. Et ensuite, en règle générale lorsqu'on en arrive à ce niveau-là d'une enquête publique, il est extrêmement rare que l'on revienne sur le fond du dossier, ce qui veut dire que les choses sont relativement déjà très avancées. Les lacunes que je voudrais soulever, c'est qu'à partir du moment où l'on est très fortement concerné, il me semblerait quand même intéressant que les acteurs locaux soient plus que concertés quant aux études qui sont faites et non pas uniquement dans le cadre d'une enquête publique déjà très avancée où, comme je vous le disais à l'instant, on ne revient jamais pratiquement sur le sujet.

(Applaudissements).

Olivier de SORAS (1mn) : Il me semble en effet très important de soulever ces éléments-là. Il y a effectivement différents stades où il y a des discussions qui sont soit des concertations formalisées, soit des concertations plus ouvertes. Ce que vous précisez me paraît important, et je vais juste donner un élément d'appréciation. Lorsque l'on est sur des périmètres d'opération relativement réduits, on a une tendance naturelle à aller vers des éléments de précision un petit peu supérieurs du dossier. Je veux dire que lorsque l'on regarde des dossiers d'enquêtes publiques sur des opérations de quelques kilomètres telles qu'elles ont pu être conduites par le passé, on est sur des dossiers effectivement assez précis, beaucoup plus que ce que réclame une enquête publique qui permet, une fois qu'elle a été réalisée, de prendre un certain nombre de décisions d'adaptation et de précision du projet pour définir les engagements que prend le maître d'ouvrage. Nous ne sommes plus dans une logique de concertation dans le cas présent, je suis d'accord avec vous.

Alain OHREL (8mn) : La question qui vient d'être abordée à l'instant justifie que je reprenne la parole pour indiquer ce que Mme BREVAN m'avait invité à dire sur ce qu'il en est exactement de la nature et des suites du débat public. Nous avons tous écouté avec beaucoup d'attention l'exposé qu'a fait M. LENOIR qui a très précisément indiqué le moment de la procédure où se situe le débat public. Je me permettrai quand-même de préciser que ce n'est pas le maître d'ouvrage qui décide qu'il y aura débat public ou non. Le maître d'ouvrage est tenu en vertu de la loi, de faire la saisine de la Commission nationale du débat public dès lors que son projet répond à certains critères qui sont fixés par la loi, et concernant soit le montant soit la nature des travaux. C'est au regard de ces critères, infiniment variés : il peut s'agir de mètres linéaires lorsque ce sont des gazoducs, des diamètres de ces mêmes gazoducs ou oléoducs, et s'agissant de routes, il s'agit bien évidemment de mètres linéaires, de montants (le montant étant en l'occurrence largement dépassé puisque le seuil est de 300 millions et que l'on est autour de 500 à 700 millions) que la Commission nationale décide, et elle seule, s'il y aura ou non un débat public en fonction des critères qui sont ceux de l'importance nationale du projet, c'est-à-dire de l'intérêt national qu'il peut présenter et aussi au niveau de l'impact sur l'environnement. Le débat public peut être remis selon le cas au maître d'ouvrage, sous le contrôle de la Commission nationale, ou remis à une Commission particulière du débat public, laquelle est devant vous en ce moment, et qui a été constituée comme vous le savez.

Je vais en venir maintenant à dire ce qu'il en est des effets et des suites du débat public. Les conditions de déroulement du débat public sont fixées par la loi, quant à sa durée ne pouvant pas excéder 4 mois, et aussi quant à ses modalités dont je ne vais pas entrer dans le détail : les 14 réunions publiques générales ou thématiques. Outre cela, il y a l'information diffusée sur le site Internet. Je suis heureux de signaler que dans la publication des réponses aux questions posées, il y a eu un peu de retard qui est en train

d'être rattrapé, puisque 70 réponses sont publiées sur les 200 questions transmises par le maître d'ouvrage.

Voilà pour ce qui est de la teneur du débat public.

J'en viens aux suites du débat public. Une fois le débat public sur le terrain terminé (celui-ci sera terminé le 28 janvier prochain) dans les 2 mois suivants, avant le 28 mars donc, la Commission particulière du débat public devra rédiger un compte rendu, et dans ce même délai, le Président de la Commission nationale du débat public doit publier un bilan. Le compte rendu est d'ordre beaucoup plus factuel, il rend compte du débat tel qu'il s'est déroulé, du nombre de réunions, du nombre de participants, du nombre des questions et des réponses, et s'efforce de faire en sorte que le maître d'ouvrage puisse avoir l'appréhension et la restitution des grandes lignes de ce débat. Le bilan, quant à lui, s'efforce de dégager du compte rendu les enseignements que comporte le débat.

Dans les 3 mois qui suivront le 28 mars, c'est-à-dire avant le 28 juin, le maître d'ouvrage devra avoir pris sa décision. Il est intéressant de savoir que le débat public n'a en aucune façon, pour effet de dessaisir le maître d'ouvrage de son pouvoir de décision, mais cette décision doit être prise à la lumière de ce qu'a été le débat public. Je rappellerai que sur 37 décisions qui ont été prises ces trois dernières années, seules 7 ont été à l'identique de ce que comportait le projet soumis au débat public. Autrement dit dans 30 cas sur 37, la décision, qui peut être celle de l'abandon du projet, du report du projet - assez rarement d'ailleurs - a été une décision comportant un élément de solution figurant dans le projet ou peut-être un ou plusieurs éléments qui n'y figuraient pas.

Une fois la décision prise, se déroulent toutes les étapes qui ont évoquées tout à l'heure. Je rappelle que l'étape spécifique de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique sera présentée lors d'une prochaine rencontre par M. BRETON qui est le Président de la Compagnie des commissaires-enquêteurs. Je voudrais préciser que le commissaire-enquêteur doit avoir dans son dossier d'enquête le compte rendu et le bilan du débat public.

Dans le cas qui nous occupe - le maître d'ouvrage délégué étant représenté par M. de SORAS - le maître d'ouvrage est évidemment le ministre du ministère concerné, le MEDEM.

Voilà, je pense vous avoir dit l'essentiel de ce qu'il en est du débat public et de ses conséquences.

Stephan DEBACKER (1mn) : Je trouve que ce soir, tout cela est bien technique. Quelle est l'influence politique dans tout cela ? En cas de non concession autoroutière, on peut imaginer que le maire de Dreux puisse dire « non, je ne veux pas ceci, je préfère cela » je pense que le maire de Chartres ou le Président de la Communauté d'agglomération ont aussi leur mot dire... Il me semble que la volonté politique influe sur la décision, qui n'est pas seulement technique à mon avis. C'est une inquiétude, est-ce que la décision qui sera finalement prise sera le seul résultat des études de tracé ?

(Applaudissements).

Olivier de SORAS (1mn) : Les études apportent des éléments objectifs factuels qui permettent ensuite de mener une analyse multicritères. Après, que l'on soit un politique, un simple citoyen, un technicien, on a sa propre grille de lecture. Les projets de ce type sont complexes, il n'y a pas de vérité révélée évidente pour des projets d'une telle ampleur et c'est pour cela que ça mobilise beaucoup d'études. Il est évident que lorsqu'il y a des

discussions ensuite, notamment sur les financements, celui qui au niveau de la collectivité participe au financement de l'opération est un petit peu plus écouté que celui qui n'y participe pas. Voilà, de mon point de vue, les éléments de réponse que je peux vous apporter.

Claude BREVAN (1mn) : Vous pouvez aussi apporter un autre élément de réponse. Le fait que ce soit concédé représente un itinéraire homogène sur toute sa longueur et cela entraîne effectivement un certain nombre de contraintes particulières par rapport à ce que pourraient être des aménagements un peu moins parfaits, en quelque sorte, sur le plan de la continuité de l'itinéraire, en réutilisant une partie de voirie existante par exemple. Il y a une espèce d'homogénéité qui est certainement très performante sur le plan de la circulation, mais qui est une contrainte particulière, ce qui est probablement l'une des données de la concession. De la même façon que vous avez parlé tout à l'heure des accès qui étaient plus éloignés dans le cadre d'une concession que dans le cadre d'une voie non concédée.

Stephan DEBACKER : Finalement, en cas de concession autoroutière, quel mot aura-t-on à dire ? C'est-à-dire que si l'on donne la réalisation à une concession autoroutière, est-ce le concessionnaire qui décide du tracé ?

Olivier de SORAS (3mn) : Mais non. Je l'ai dit tout à l'heure : le choix de la réalisation par mise en concession, c'est-à-dire la façon dont on va réaliser l'opération ensuite, intervient avant l'enquête publique pour être précisé dans le dossier d'enquête publique, c'est un des éléments essentiels.

Pour autant, le choix du concessionnaire n'intervient qu'après l'enquête publique, après la rédaction des engagements du maître d'ouvrage, et après la précision du projet. Donc, le concessionnaire ne réalise que ce qu'on lui a demandé. Maintenant, on peut imaginer qu'une collectivité concernée par un projet souhaite absolument que l'on rajoute quelque chose d'autre au projet. La réponse est simple : « si vous voulez quelque chose d'autre, vous payez. Cette réponse sera aussi bien celle du concessionnaire que celle du concédant, qui est l'Etat, qui contrôle la régularité de la réalisation du contrat de concession.

J'ajouterai, car cela me paraît implicite dans votre question, que dans le cas d'une réalisation en une seule fois, il y a certes des décisions qui impactent un territoire plus large, mais l'intérêt est qu'il y a un engagement et une réalisation cohérente sur un ensemble d'itinéraires. A contrario, dans le cas d'une réalisation progressive, avec des échéances qui sont lointaines : 2070, comme je l'indiquais tout à l'heure, ou 2040 si l'on double les financements, cela signifie que l'on va réaliser plusieurs fois ces différentes étapes d'études, d'enquête publique, de concertation, etc., avec des évolutions possibles d'ici à 2070.

La conception de l'infrastructure répondra t-elle aux mêmes critères, aux mêmes procédures qu'aujourd'hui ? On ne peut pas y répondre. Les sections de routes les plus anciennement aménagées, je pense à la RN7 dans l'Allier par exemple, sont des sections sur lesquelles il y a un accotement mais pas vraiment une bande d'arrêt d'urgence, et pourtant c'est une 2 x 2, aujourd'hui on ne fait plus cela. Les techniques de conception ont aujourd'hui évolué et il est probable que ces évolutions continueront.

Mme FINCK, Saint-Lubin-des-Joncherets (1mn) : Je voudrais revenir sur la question de la mise en concession de la portion Nonancourt-la Pyramide à Saint-Rémy, la portion commune avec la 12, j'imagine mal mettre un péage sur une portion de la nationale 12, car je pense que tous les riverains de la nationale 12 vivent actuellement le dimanche soir un certain nombre de bouchons, donc je ne vois pas l'intérêt d'aller mettre une barrière de

péage sur l'itinéraire de la nationale 12. Si cette portion de 15 km se retrouve à péage, il est à craindre qu'il va y avoir une fuite d'une grosse partie de la circulation sur le tracé actuel.

(Applaudissements).

Olivier de SORAS (2mn) : Le 22 octobre dernier, nous avons eu une réunion plus spécifiquement dédiée aux thématiques de déplacements, de modélisations de trafic, etc., nous n'avons pas caché que dans l'hypothèse d'une mise en concession, c'est-à-dire lorsqu'un tronçon est soumis à une redevance d'usage, qui est un péage en l'occurrence, on induit effectivement une partie de trafic dit de report, c'est-à-dire un trafic de personnes qui préfèrent ne pas prendre l'autoroute à péage et qui se reportent sur l'itinéraire de substitution. Face à cela, il y a deux hypothèses, soit vous êtes sur une section qui est déjà aménagée et qui serait intégrée dans la concession, auquel cas l'itinéraire de substitution qui aujourd'hui connaît très peu de trafic en verrait probablement plus demain. Soit, on est sur une section qui n'est pas aménagée, notamment les échangeurs ne sont pas dénivelés, et nous ne connaissons pas encore aujourd'hui quelle sera la partie du tracé Nonancourt-Saint-Rémy-Dreux. Soit on utilise une partie des infrastructures déjà réalisées, soit on en crée de nouvelles. Encore une fois, on est aujourd'hui en phase d'amont, en essayant de poser objectivement le niveau de définition des études qui existent à ce stade de façon à pouvoir éclairer les suites. Soit on trouve que l'on n'est pas assez précis, mais si on était plus précis on nous reprocherait d'avoir décidé avant de concerter. La question que vous soulevez trouvera plus sa réponse dans les phases d'études et de concertation postérieures au débat public que dans le débat public proprement dit.

Claude BREVAN (1mn) : Nous allons redonner la parole à M. GAILLARD qui va nous parler de la manière dont il va préparer le dossier d'enquête publique au cas où il serait donné suite à ce projet, qu'il y soit donné suite avec concession ou sans concession d'ailleurs, et dont il envisage d'organiser la concertation y compris bien évidemment avec les collectivités locales et les élus qui ont évoqué cette question là tout à l'heure.

Serge GAILLARD (11mn) : Merci. Je vais passer très vite sur les premières diapositives, puisque nous sommes avons enchaîné les sujets. J'étais simplement sur la réalisation des travaux avec des opérations : Prunay-Gillon et Allonnes.

Je voulais simplement revenir un instant sur la problématique de la consommation des terres agricoles. D'une façon générale, chaque projet linéaire fait l'objet d'aménagements fonciers, les ex-remembrements, avec d'une part des apports de terrain qui évitent aux agriculteurs de perdre des surfaces agricoles, et d'autre part des aménagements fonciers sur des surfaces relativement importantes de façon à répartir la charge de la ponction du terrain agricole sur une grande surface et sur un ensemble d'agriculteurs. Sur Prunay-le-Gillon-Allonnes où l'on a 68 hectares d'emprise, le périmètre de surfaces remembrées fait plus de 2.600 hectares, donc plus de 30 fois l'emprise, et à Ymonville on est sur une emprise de 40 hectares pour une surface remembrée de 1.300, ce qui est relativement conséquent. La réglementation veut que l'on soit au moins à 20 fois la surface de l'emprise.

Je n'insiste pas trop sur les réalisations. Simplement, il faut prendre en compte quelques éléments, qui peuvent être « perturbateurs », dans le déroulement de l'opération, c'est pour cela qu'il est difficile de répondre à la question de savoir si l'on est sûr de réaliser l'opération d'ici 2018. On peut répondre « oui », mais il peut y avoir des aléas que l'on ne maîtrise pas toujours. J'en citerai quelques-uns, la maîtrise foncière : les procédures d'expropriation, l'archéologie, il est réglementaire et obligatoire de procéder à des fouilles archéologiques ce qui induit un coût et surtout un délai.

Je voulais aussi revenir sur le pourquoi du débat, alors qu'on a l'impression que tout est déjà enchaîné. L'origine du débat, comme l'a expliqué le Président OHREL, c'est parce qu'il y a eu un fait nouveau qui est le souhait exprimé d'accélérer l'achèvement de l'aménagement de la RN154 compte tenu des enjeux existants sur cet axe, que ce soit au niveau local, régional ou national. Je ne reviens pas sur la saisine de la CNDP et sur la décision de cette dernière puisque le Président l'a déjà présentée.

Donc aujourd'hui, on en est revenu au stade des études d'opportunité, mais cette fois, non pas en raisonnant opération par opération, mais en raisonnant sur l'itinéraire entre Allaines et Nonancourt. Comment fait-on pour compléter l'aménagement de cet axe qui a un certain prix, alors qu'aujourd'hui les financements publics que l'on peut mettre en regard ne sont pas à la hauteur du délai de réalisation qui serait souhaitable ?

En fonction de la prise de décisions du maître d'ouvrage, en l'occurrence, M. BORLOO, les études reprendront sous une forme ou une autre. Les études préalables sur l'ensemble du tracé vont être reprises. Ces études préalables se feront par une concertation continue avec les élus, les organismes, les associations. Il n'est pas interdit non plus de penser à des réunions publiques pour présenter l'avancement des études.

Claude BREVAN : Les études préalables comprennent le choix des fuseaux ?

Serge GAILLARD : Oui, les études préalables vont nous permettre d'aboutir au dossier d'enquête publique. On est bien dans l'analyse des contraintes de tous types, l'environnement, la définition de variantes et puis la proposition d'un fuseau de tracé définitif, qui sera soumis à l'enquête publique et qui deviendra définitif une fois que le projet sera déclaré d'utilité publique, quelle que soit la forme prise pour continuer l'aménagement. A l'issue de ces études, on sera sur la phase de l'enquête publique qui sera plus précisément présentée par M. BRETON la prochaine fois. C'est une enquête publique qui sera prise après avis du Conseil d'Etat puisqu'on sera sur un statut autoroutier, que ce soit voie expresse ou autoroute concédée.

A l'issue de cette enquête publique, on intégrera toutes les remarques émises par le maître d'ouvrage, et on arrêtera le cahier des charges de la réalisation. Si on est sur un financement budgétaire, on conduira les études comme on l'a vu précédemment avec les différents stades que l'on a passés. Si l'on est en concession, il est envisageable de conduire la réalisation d'une opération dans un délai d'ici à 2018. On peut imaginer que les études préalables qui vont nous conduire jusqu'à l'enquête d'utilité publique vont prendre 1 an et demi, ensuite l'enquête publique elle-même peut durer elle aussi 1 an et demi, cela nous amène à trois ans, le Ministre ayant pris une décision pour juin 2010, cela nous mène à juin 2013 environ.

Ensuite, si l'on est dans les délais d'une procédure normale, les études détaillées et la réalisation peuvent se jouer en 5 ans. En cas de concession, c'est un peu différent, après l'enquête publique, la prise en compte des engagements de l'Etat et la mise au point du cahier des charges, vient l'appel d'offres de concession. C'est assez long, puisque les candidats concessionnaires doivent refaire l'avant-projet autoroutier, donc faire leur projet technique, élaborer leur politique tarifaire, mettre en place les financements, cela peut prendre une bonne année, voire un peu plus, donc on arrive à 2014/2015. Ensuite le concessionnaire a la charge de réaliser les études de détail, l'ensemble des procédures puis de réaliser les travaux. A l'issue de la mise en service, le concessionnaire assure l'exploitation de la concession pendant toute la durée de la concession.

En conclusion, il me paraît important d'insister sur l'aspect de la concertation. Il est certain que la déclaration d'utilité publique est importante, mais avant cela, il y a des

concertations étroites, et ensuite, il y a encore des concertations pour affiner les points de détail, mais une fois que le fuseau est arrêté en DUP, le tracé se développe forcément dans ce fuseau.

Claude BREVAN (30s) : Est-ce que vous pouvez dire un mot de la manière dont tout cela s'inscrit dans les documents d'urbanisme. Si les documents d'urbanisme ne sont pas compatibles, comment cela se passe-t-il ?

Serge GAILLARD : A partir du moment où le projet est déclaré d'utilité publique, il y a une procédure qui s'appelle la mise en compatibilité des documents d'urbanisme qui doit être concomitante, et qui permet de réserver les emprises du projet dans les documents d'urbanisme. Ce sont des emplacements réservés qui s'imposent à la propriété privée en quelque sorte, cela permet à la fois de préserver des terrains pour réaliser le projet mais cela permet aussi aux propriétaires des terrains en question de mettre en demeure éventuellement le maître d'ouvrage d'acheter les terrains de manière à ne pas avoir des terrains grevés par des servitudes d'utilité publique

Claude BREVAN : Y a-t-il des questions ?

M. CORDA (3mn) : Je n'ai pas de choix particulier, que ce soit pour le tracé nord (9 ou 10 km) ou pour le tracé sud (14 km), même s'il a été donné un avis peut-être plus prononcé pour le tracé nord. Vous nous avez présenté un beau Powerpoint, mais il aurait été tout de même intéressant, sur chaque tracé défini par les lignes bleues et oranges, d'avoir l'emprise de l'assiette totale du projet pour pouvoir définir à peu près combien on va pouvoir exploiter de pourcentage de terrain agricole en dehors des champs, ce qu'il va y avoir comme bois, comme espaces naturels.

Je me disais que si l'on attend les années 2045 ou même 2018, le contexte sera peut-être différent d'ici là. Aujourd'hui, on nous dit qu'il faut éviter de polluer, qu'il faut faire du co-voiturage, alors je me demande si vous avez prévu dans vos projets un équipement électrique pour pouvoir y mettre un train électrique qui ferait une liaison plus tard, parce que qui nous dit qu'en 2045 on n'aura pas fait le choix d'une ligne électrique avec peut-être des éoliennes et de dire que l'automobile c'est fini ?

On repousse le problème, aujourd'hui, il est à Saint-Rémy, demain, il sera à Dreux ou dans un autre petit patelin. On continue à développer plein de routes pour la voiture, alors qu'on aurait plutôt besoin d'avoir des gens qui étudient des projets de tramways électriques peut-être sur les autoroutes. On continue à faire des autoroutes, mais on ne prévoit rien pour l'avenir. L'avenir c'est dans 20 ans, qu'allons-nous proposer à nos enfants dans l'avenir ? On ne prévoit rien pour l'avenir, alors qu'à la limite, la solution, c'est peut-être l'électrique.

Claude BREVAN : Avant de répondre, y a-t-il d'autres questions ? Nous grouperons les réponses.

Paul de VACQUERE (30s) : Une remarque, on perd à peu près en France un département agricole tous les 10 ans avec l'urbanisme et les routes. Concernant le péage, peut-on imaginer au moment de l'appel d'offres que la RN154 au nord de Nonancourt dans la direction de Rouen pourrait être mise en concession ?

Claude BREVAN : Une troisième question, avant que M. de SORAS ne réponde ?

Michel PLEUVY, Dampierre-sur-Avre (30s) : Je m'étonne au niveau de la conception et de la conduite d'un projet, qu'à aucun moment on ne mette les élus autour de la table

pour qu'ils nous présentent un projet commun afin qu'il n'y ait qu'une seule zone industrielle, qu'une seule zone urbaine, pour limiter les emprises agricoles.

Olivier de SORAS (6mn) : Les PLU, ou plans locaux d'urbanisme, décrivent de façon détaillée quel est l'usage imaginé des restructurations urbaines, des extensions urbaines, y compris les volets déplacements, les volets développement durable. Puis, à une échelle plus importante qui est celui d'une agglomération, avec un degré de finesse qui est un peu moindre, il y a les SCOT, les schémas de cohérence territoriale. Tous ces documents font l'objet d'un travail, avec différentes étapes qu'on appelle la phase d'association, la phase de porté à connaissance des différents partenaires concernés par l'aire d'étude, dont fait partie l'Etat. Des dialogues sont donc noués avec les collectivités à l'échelle de ce qui est la répartition des compétences telle qu'elle est aujourd'hui constitutionnellement définie. Dire qu'on ne se met pas autour de la table pour regarder tout en même temps, c'est à la fois faux, et à la fois vrai ; je comprends le ressenti et l'expression.

Lorsqu'un Maire, dans son domaine de compétence, conduit un projet en respectant les réglementations, les différentes procédures qui sont imposées, je ne vois pas comment une autre collectivité, dût-elle être l'Etat, pourrait s'y opposer. Par contre, quand l'Etat a des intérêts ou des enjeux sur le sujet, il le dit au travers du porté à connaissance initial ou au travers d'associations ensuite. Les Maires qui sont dans la salle pourraient vous répondre mieux que moi.

Concernant la question du péage sur la partie nord de la RN154, au nord de l'Eure-et-Loir, c'est-à-dire dans la traversée de l'Eure, il faut leur poser la question. Et on aura la réponse qu'on a déjà eue tout à l'heure. On est sur une difficulté qui est la suivante : il s'exprime, et c'est pour cela que ce dossier est présenté au débat et que nous avons, côté Etat, examiné comment on pouvait raccourcir considérablement le délai, avoir un aménagement global qui réponde le plus vite possible aux différentes demandes qui sont exprimées, qui est donc un aménagement global en une seule fois par le mode concessionnaire tel que nous l'avons imaginé. Au travers de cela, chacun s'exprime individuellement, et c'est tout-à-fait compréhensible, chacun préférerait que ce soit l'autre qui paie, et pas lui. Aujourd'hui, la section qui reste à aménager est dans un périmètre. Dans ce périmètre, on a regardé comment on pouvait réaliser au mieux les choses. Soit on choisit un aménagement en continuité, avec certaines limites qu'il présente, soit on choisit, parce qu'on souhaite un délai d'achèvement plus rapide, une réalisation par concession, et ce qui reste à aménager va de Nonancourt à Allaines.

Concernant la question sur les modes de transport, je suis personnellement partisan de ne pas mettre en opposition les différents modes de transport. Les modes de transport sont complémentaires. Il faut réfléchir sur tous les modes : le mode de transport collectif, le mode routier, le mode individuel, le mode doux : marche, vélo, et il y en a beaucoup d'autres.

A titre d'exemple, lorsqu'on parle d'hypothèses de report modal, c'est-à-dire de dire qu'aujourd'hui il y a beaucoup trop de déplacements qui se font en voiture, et on aimerait bien qu'il y ait un report modal, c'est-à-dire qu'il y ait un certain nombre de personnes qui se déplacent sur d'autres modes plus propres, plus conformes aux objectifs de développement durable. Si nous prenons le transport routier de marchandises, on imagine gagner entre 15 et 20 % de report modal, soit entre 15 et 20 % de la part du transport routier de marchandises. L'objectif de 15 à 20 % de report modal paraît assez ambitieux. Il n'en demeure pas moins, si l'on fait ce calcul, que les marchandises restent transportées sur un mode routier aujourd'hui.

Sur le transport individuel, il y a des éléments un petit peu plus complexes à appréhender qui est la notion de chaînes de transport. On dit souvent qu'il faudrait mettre les habitations à côté des lieux de travail, et que cela réduirait les déplacements. Je pense que cela a été vrai dans une bonne partie du 19ème siècle, cela l'a été beaucoup moins au 20ème siècle, et ça ne l'est plus tout à fait aujourd'hui. Lorsqu'on regarde nos déplacements, on s'aperçoit que nous avons des déplacements en chaînes : je vais déposer mon enfant à l'école le matin, j'en profite pour aller acheter le journal puis aller boire un petit café, enfin je vais au bureau. Cela fait quand-même plusieurs déplacements sur lesquels il est difficile d'avoir une offre structurée. Ce n'est pas forcément parce que j'habite à côté de mon lieu de travail, que mon fils va forcément à l'école juste à côté, ou que le tabac-presse se trouve à côté aussi. Cette notion de chaîne fait qu'en fonction de l'ensemble des déplacements que l'on a à faire à titre individuel dans la journée, on va choisir plus ou moins tel ou tel mode de transport. Lorsqu'on a la chance d'être dans un système très structuré, au plein centre de Paris par exemple, très embouteillé, mais avec une offre de transports collectifs très importante, on ne se pose pas trop la question, on prend le métro ou le bus. Pour autant quand on se déplace en région Centre, que ce soit à Tours, Orléans, Chartres, Dreux ou sur la RN154, il n'y a pas d'autre alternative que de prendre son véhicule.

Claude BREVAN : Une dernière question, puis on va conclure cette réunion.

Sandrine LECLERC, habitante de Saint-Rémy sur Avre ^(1mn) : J'habite à 2 m de la nationale. J'ai mis un drap blanc avec ma voisine en février, en indiquant que nous en avons assez de la circulation, de l'insécurité, du bruit et de la pollution. A ce jour, le drap est noir, ainsi que les thuyas et les façades de maison. J'imagine également l'état de mes poumons. Quoi qu'il en soit, nous espérons en tout cas pour tous les habitants de Saint-Rémy, les riverains et les usagers de la nationale que ce soit fait rapidement, car c'est pire en pire, tous les jours, on constate de plus en plus de véhicules. Un fait nouveau, les camions me réveillent la nuit, ce qui n'était pas le cas avant, ce qui signifie bien qu'il y a de plus en plus de trafic.

(Applaudissements).

Alain OHREL ^(1mn) : Il est 21 h 01, ce qui démontre une ponctualité remarquable de l'ensemble des participants à ce débat. Nous nous retrouverons pour la prochaine séance le lundi 7 décembre au Cinécentre de Dreux, de 18 h 30 à 21 h.

Encore merci au maire de Saint-Rémy-sur-Avre de nous avoir accueillis dans cette salle, si propice aux échanges, dont je vous félicite pour leur richesse, autant que la sérénité et la perspicacité que vous avez démontrées. Merci beaucoup.