

DEBAT PUBLIC SUR LE DEVENIR DE LA RN154

REUNION THEMATIQUE A CHARTRES, LE 22 OCTOBRE 2009

« LES DEPLACEMENTS SUR NOTRE TERRITOIRE : CARACTERISTIQUES ET EVOLUTION »

Commission Particulière de Débat Public :

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

Maîtrise d'ouvrage

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

Expert :

Marc GAUDRY, Inrets

Alain OHREL, Président de la Commission Particulière du Débat Public (4mn) :
[...] Pour vous dire que dans la responsabilité, qui est celle de notre Commission particulière du débat public, c'est-à-dire une responsabilité d'organisateur, nous avons le souci de faire que ce débat soit, si possible, fécond, c'est-à-dire qu'il en sorte des idées, des propositions, des objections qui mériteront d'être prises en considération par le maître d'ouvrage au moment de sa décision.

C'est donc dans ce souci que nous sommes convenus de vous dire que nous considérons que le débat public tire pour l'essentiel sa force et sa fécondité du fait de savoir évoluer dans les conditions mêmes de son déroulement d'une séance sur l'autre. Autrement dit, nous allons nous efforcer de tenir compte de ce que vous aurez pu objecter, ressentir ou dire à propos du déroulement de la séance antérieure, pour que la séance suivante réponde

le mieux possible à votre attente.

A cet égard, nous avons tous bien lu et compris qu'il y avait un risque, à savoir que la séance d'un débat se déroule sans que l'on puisse répondre à toutes les questions. Je me permettrai quand même de signaler qu'il peut y avoir un paradoxe à la fois à regretter qu'on ne réponde pas à toutes les questions et à manifester l'impatience d'en poser une autre. Là, c'est un problème de méthode et de patience.

Je reviens à l'essentiel, pour le déroulement des séances, nous avons pensé que, plutôt que d'avoir un exposé un peu complet sur l'ensemble du projet –tel que l'expose le dossier support du débat proposé par le maître d'ouvrage, que vous connaissez de mieux en mieux car vous l'avez tous reçu et tous lu et vous en avez lu les critiques –, nous ayons, lors des séances dites thématiques, l'occasion de voir tous les aspects annoncés du sujet au gré de trois séquences successives. Ceci, sous la gouverne et sous l'impulsion d'un membre de la Commission, qui sera différent d'une fois sur l'autre. Aujourd'hui, c'est Mme Brevan qui a, sur le sujet retenu des trafics constatés, des trafics prévus et des problèmes de sécurité qui en résultent, toute possibilité et toute facilité pour organiser le débat.

Voilà donc l'essentiel de ce que je voulais vous dire, nous aurons donc trois présentations successives du maître d'ouvrage, après sa présentation liminaire. Nous aurons à chaque fois un temps partagé entre tous, qui sera le temps des questions et de leurs réponses, avec d'ailleurs, une priorité donnée aux questions orales, ce qui n'empêche pas de les poser par écrit. Les questions écrites auront une réponse écrite via Internet et la Poste.

Je ne voudrais pas allonger le propos. Je laisse la parole à Mme Brevan pour qu'elle vous expose maintenant le détail du déroulement de la séance.

Claude BREVAN, Membre de la Commission Particulière du Débat Public (7mn) : Merci M. le Président, vous avez dit l'essentiel.

Vous pouvez d'ores et déjà poser vos questions sur l'organisation du débat, ce qui ne nous empêchera pas de le faire non plus en fin de séance, avant de passer à la présentation du maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage rappellera de manière synthétique l'essentiel du projet : pourquoi ce débat ? Qu'en attendons-nous ? Ce ne sera pas un exposé aussi complet que certains d'entre vous ont pu l'entendre lors des deux premières réunions, à Chartres et à Dreux, mais cela rappellera l'essentiel des questions que nous avons à nous poser. Il sera suivi éventuellement d'un petit temps de questions mais celui-ci sera surtout reporté à la fin de la séance où nous garderons un temps conséquent, plus d'une demi-heure, pour vos questions éventuelles d'ordre général sur le projet, même si elles n'ont pas strictement trait au thème d'aujourd'hui sur les déplacements et la sécurité.

Pourquoi un thème précis pour cette réunion ? Il est apparu aux membres de la Commission qu'il était essentiel de traiter à fond des sujets qui fondent la raison ou le rejet de ce projet. La question des perspectives en matière de trafic, de besoins de déplacement, d'évolution des comportements, est une question centrale.

Afin de ne pas tout mélanger, il y aura trois séquences : une première séquence portera sur l'offre de transport actuelle et le constat des déplacements aujourd'hui, tant par leur nature, que ce soit des déplacements individuels de personnes ou de marchandises ou des

transports collectifs d'ailleurs. Ces besoins doivent être analysés ainsi que l'offre correspondante. Nous sommes vraiment sur le constat : qu'existe-t-il aujourd'hui en matière de demande et d'offre ? Quelle réponse apporte le réseau d'infrastructures actuelles, toutes infrastructures confondues. Nous aurons un temps de questions auxquelles le maître d'ouvrage apportera des réponses, et probablement des compléments d'information, puisque nous lui demandons de présenter un exposé court.

La deuxième séquence porte sur les projections de trafics, que prévoyons-nous, à moyen et long terme, comme évolution dans les besoins de déplacement sur ce territoire ? Il ne s'agit pas uniquement des déplacements internes à ce territoire, qui est traversé, et cela dépasse donc nécessairement la simple aire géographique pour prendre en compte des déplacements à plus longue distance. Ces projections seront aussi à mettre au regard des projets dont nous avons connaissance, pour l'évolution des infrastructures ferroviaires liées au fret ou aux transports collectifs. Comment avons-nous connaissance des projets significatifs, qui puissent influencer fortement sur la réponse actuelle aux besoins ?

La troisième séquence portera sur la question de l'accidentologie, de la sécurité mais aussi sur une comparaison entre les différents niveaux de services offerts par les différentes routes. Vous avez souvent évoqué les 2 x 2 voies, les routes express, les autoroutes payantes ou non payantes. Un exposé sur ce sujet sera dans un premier temps présenté par un expert totalement indépendant, M. Marc Gaudry, de nationalité canadienne, le Canada étant une nation qui a énormément travaillé sur les questions de sécurité. Je dis quelques mots sur son profil. Il est diplômé à la fois d'Oxford, de l'Institut catholique de Paris et de Princeton. Il est professeur honoraire à l'université de Montréal et est en ce moment chercheur associé à l'INRETS, l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, un organisme de recherche français.

Il présentera un cadrage général, avec probablement des comparaisons internationales et ce qu'il sait des différents niveaux de service. Le maître d'ouvrage présentera ensuite la situation plus précise de la question de l'accidentologie sur les routes actuelles et plus précisément sur la RN154.

Après toutes ces séquences, il sera possible de poser des questions. Il serait souhaitable que des questions d'ordre général sur l'ensemble soient posées après et que, dans un premier temps, nous nous centrons bien sur les thèmes abordés, de manière à ce que les connaissances soient partagées sur ces différents points.

Enfin, nous garderons un temps important pour des questions d'ordre général sur le projet puisque, manifestement, toutes les questions n'ont pas toutes pu être évoquées lors des deux premières séances. Nous savons bien qu'à chacune des séances reviendront des questions d'ordre général mais nous souhaitons qu'elles ne viennent pas s'intercaler dans des questions sur lesquelles nous faisons précisément le point.

Avez-vous des questions sur le débat lui-même, sur la présentation qu'en a fait M. Ohrel ?

Alain OHREL : Je répète l'intérêt d'attendre le micro pour s'exprimer car l'énoncé de l'identité de l'intervenant doit passer par le micro pour figurer dans le verbatim.

Didier BERTHUY, Association Jouons Collectif contre l'Autoroute A154 (1mn): J'ai une question concernant l'organisation du débat. Je constate ce soir l'immobilisme des Chartrains car combien y aura-t-il de personnes aux prochaines réunions ? Je renouvelle le

souhait que des réunions soient organisées au plus près des habitants qui seront le plus concernés par ce projet d'autoroute. Je vous invite à venir à Berchères-Saint-Germain, à Challet et dans tous les villages qui seront concernés. Des salles peuvent vous accueillir. Merci.

Alain OHREL (1mn) : Je vous remercie de votre suggestion. Toutefois, je ne suis pas sûr de son effet sur l'affluence constatée, si nous changeons de lieu. Nous pouvions penser que l'accès du chef-lieu du département n'était pas inconnu du grand nombre des habitants du département. A cela, s'ajoute la difficulté concernant la disponibilité des salles, selon les heures et les jours, et des problèmes auxquels nous sommes tenus de penser, concernant par exemple les normes de sécurité au regard du nombre de personnes. Tous ces facteurs font que nous n'avons pas une aussi grande liberté de choix que vous pourriez le souhaiter.

Didier BERTHUY : Nous disposons de salles qui sont tout à fait prévues pour accueillir du monde. Nous ne sommes pas au Moyen Âge. Connaissez-vous le prix du parking pour passer trois heures ici ? Merci.

Alain OHREL : Je ne suis pas fermé à une telle hypothèse, nous pourrions peut-être l'envisager mais cela ne pourra pas être pour la prochaine réunion. Quelle commune recommandez-vous ? Bien, nous verrons. Merci, Monsieur.

Claude BREVAN : Puisqu'il n'y a plus de question concernant l'organisation du débat, nous allons passer au rappel du projet et des principales questions. M. de Soras, vous avez la parole.

Olivier de SORAS, Directeur régional de l'Équipement Région Centre (10mn) : Je ferai une présentation très courte rappelant le dossier en débat, avant de regarder la thématique du jour sur les déplacements.

Un petit rappel rapide de la fiche d'identité de la RN154 : 220 km, il s'agit de l'axe qui relie Rouen à Orléans. La partie la plus au Nord est aménagée et une partie est en cours d'aménagement sur la traversée de l'Eure-et-Loir, représentant quant à elle 90 km. Lorsque je parle d'aménagements, je me réfère à des aménagements déterminés en 1994 sur le principe d'une route express à 2 x 2 voies avec des échangeurs dénivelés.

Depuis 1994, ces aménagements sont réalisés, la totalité en Eure et en cours en Eure-et-Loir, pour des linéaires et des montants à peu près équivalents. Il reste cependant une grande partie à aménager, l'axe restant partiellement aménagé.

Nous pouvons nous poser la question du pourquoi de ces aménagements. L'axe, nous pouvons le constater aujourd'hui, subit des trafics importants. Je ne m'étends pas là-dessus, Serge Gaillard présentera plus en détail tout à l'heure ces aspects. Il présente également des temps de parcours peu fiables, l'attractivité et l'optimisation de l'infrastructure n'apportant peut-être pas la totalité de ce qu'elles pourraient donner. Il présente des enjeux de sécurité, avec un nombre d'accidents élevés, et un certain nombre de nuisances pour les riverains, les usagers, du point de vue bruit et pollution atmosphérique en particulier. Ce sera simplement un rappel des principaux sujets du dossier présenté au débat public.

Le rôle majeur de la RN154 peut s'exprimer sous la forme de six enjeux principaux :

- améliorer les complémentarités entre les différents modes de transport, notamment pour les marchandises ;
- soutenir l'économie et l'emploi ;
- renforcer l'attractivité du territoire, des activités ;
- fiabiliser les temps de parcours ;
- renforcer la cohésion de la région Centre dans la mesure où, aujourd'hui, l'axe ligérien, le Val de Loire, bénéficie d'infrastructures qui apportent une certaine performance. A l'échelle de la région, nous pourrions penser que la RN154 aménagée apporterait un pôle d'équilibre dans l'attractivité du territoire, le positionnement des différents centres d'activité et la qualité de vie des hommes et des femmes présents sur le territoire, et contribuerait au développement des pôles principaux que constituent Chartres et Dreux ;
- améliorer la sécurité et le cadre de vie. Nous le verrons, la sécurité est un des thèmes du jour et elle n'est pas tout à fait satisfaisante sur la RN154 aujourd'hui.

A ce stade, nous pouvons noter qu'un aménagement global de l'axe, dans la continuité, la poursuite, l'achèvement des opérations engagées par petits tronçons jusqu'à présent, donnerait probablement l'effet de levier maximum ou la majorité des réponses aux attentes formulées par le territoire.

Regardons rapidement où nous en sommes, avec une présentation que j'ai faite plus en détail lors des deux premières réunions. Elle montre que l'ensemble des sections qu'il reste à réaliser sur l'axe aujourd'hui, représentent, en linéaire, environ les deux tiers et, en coût, entre 650 et 700 millions d'euros. Parmi ces différentes parties d'opérations, qui totalisent un montant important de 650 à 700 millions d'euros, certaines représentent en elles-mêmes un montant important, notamment les contournements des parties agglomérées : Nonancourt, Saint-Rémy et Dreux sur la partie Nord et le contournement de Chartres pour la partie centrale.

Avec des montants élevés, des questions de calendrier et de financement, comment pouvons-nous imaginer continuer et achever l'aménagement de cet axe et mobiliser 650 à 700 millions d'euros, dans un délai acceptable ?

Il existe deux modes de montages financiers pour financer les infrastructures de déplacement. Ce que nous avons connu jusqu'à présent est l'aménagement sur des fonds publics, sur les crédits budgétaires, qui se caractérise par un certain nombre de critères. Le principe d'un financement budgétaire est que la source des budgets est constituée par l'impôt, donc un financement par le contribuable. Ce qui a pu être réalisé par le passé et les perspectives budgétaires que nous pouvons imaginer pour les années à venir, y compris celles en discussion pour la période actuelle de 2009 à 2014, laissent entrevoir une capacité de financement autour d'une dizaine de millions d'euros par an, soit une cinquantaine de millions d'euros par période de cinq ans. Sur la base de cette hypothèse, le financement de 650 à 700 millions d'euros conduit à un achèvement de l'axe, c'est-à-dire la réalisation de l'ensemble des opérations, au-delà de l'année 2070.

Cette échéance paraît un peu lointaine par rapport à certaines attentes exprimées par le

territoire. Dans ce cadre, le débat est proposé sur un mode alternatif de financement de montage du projet, une réflexion amenée par une demande d'accélération de l'aménagement. Une réponse existante est le mode dit concessionnaire, par voie de concession.

Les principes sont un peu différents du financement sur crédits budgétaires. Un des premiers aspects que nous pouvons noter est que, lorsque nous concédons un itinéraire, il est aménagé en une seule fois. Le deuxième aspect est que l'essentiel du financement d'une opération concédée se fait par la perception d'un péage. C'est le même principe que quand nous consommons de l'électricité ou de l'eau à la maison, où nous payons une redevance d'usage en fonction du volume que nous utilisons. Le principe d'une concession est le même, nous utilisons une infrastructure et nous payons une redevance kilométrique.

La concession résulte d'un contrat passé entre la puissance publique et l'entreprise chargée du service de cette concession. Pour exercer ce contrat, il faut que la concession soit au départ financièrement équilibrée. Dans cette hypothèse, une subvention dite d'équilibre peut être nécessaire. Les modélisations réalisées montreraient – et je le dis avec une certaine prudence, ce sont des éléments généraux qui positionnent les choses mais seul le résultat d'un appel d'offres permettra d'apprécier réellement ce que pourrait être la subvention d'équilibre – un besoin de subvention d'équilibre entre 50 et 100 millions d'euros. Nous aurions donc un double financement, 50 à 100 millions d'euros sur des crédits budgétaires, pour cette subvention d'équilibre, et le reste payé par l'utilisateur au travers du péage, pour la réalisation d'infrastructures et le remboursement du concessionnaire qui aura préfinancé l'ensemble des travaux réalisés en une fois.

Dans cette hypothèse, une mise en service plus anticipée peut-être envisageable. Nous estimons aujourd'hui qu'un horizon de 2018 peut permettre d'imaginer la réalisation complète d'une infrastructure sous le mode concédé.

Claude BREVAN (30s) : La salle se pose des questions importantes au sujet des contournements des agglomérations. Un débat sur les meilleurs itinéraires possibles fait également partie du projet et il est bon de mentionner que cela fait partie des travaux qui seront conduits.

Olivier de SORAS (3mn) : Je n'ai pas dit le contraire. Nous avons d'ailleurs, sur proposition de la commission, deux séances prévues plus spécifiquement sur les hypothèses de passage, sur la partie Nord du tracé. Je n'ai plus les dates exactes en tête mais elles sont d'ores et déjà programmées.

Je souhaitais conclure par une question : pourquoi ce débat public ? Une demande est exprimée disant que la RN154 n'est pas totalement aménagée aujourd'hui et n'apporte pas le bénéfice total au territoire tel qu'il pourrait être attendu. Les perspectives d'aménagement de cet axe apparaissent lointaines. Que pouvez-vous apporter comme solution avec une réalisation plus rapide ? D'où cette présentation du dossier : la situation d'aménagement en continuité de ce qui a pu être fait par le passé ou imaginer une solution autre permettant une échéance plus proche.

Cela nous amène à présenter sous cette forme la façon dont nous amenons de notre côté et souhaitons débattre avec vous du dossier. Trois questions se succèdent les unes aux autres : faut-il achever l'aménagement de la RN154 ? Nous pensons évidemment que oui mais le débat doit apporter une réponse. Dans l'hypothèse affirmative, faut-il accélérer les

travaux ? Si oui, sous quelle forme, quel financement est-il mobilisable et dans quels délais ?

Ces trois questions clés représentent la vision que nous avons du débat. L'objectif est de ressortir du débat avec des réponses sur ces éléments, les réponses viendront bien sûr du débat, de l'éclairage que vous pourrez me donner pour nourrir ce débat. Rien n'est figé aujourd'hui, nous sommes en phase amont d'un projet. Ce qui sortira du débat éclairera la suite.

J'en ai fini pour la présentation générale, un exercice difficile parce qu'encore plus court que lors des réunions de présentation. Il est difficile de résumer un dossier aussi important en quelques minutes, comme j'ai tenté de le faire. Toutes précisions éventuelles pourront venir en fin de séance, sur les questions générales.

Ghislaine DANÉ, Conseillère municipale de Chartres (1mn) : Je souhaiterais poser une question sur ce que nous venons de voir. Je l'ai déjà posé à Dreux mais vous n'avez pas répondu. Quels seront les coûts pour l'aménagement des voies de substitution ? Cet élément ne figure pas dans les coûts que vous donnez. La réponse donnée à Dreux était que, bien qu'une voie express existe sur l'autoroute, des voies de substitution devront être réalisées. Je suis entièrement d'accord. Il existe actuellement une voie de substitution sur la partie Chartres-Dreux, je vous invite à la prendre, c'est une toute petite route sur laquelle nous ne pouvons pas nous croiser. D'ailleurs, deux ou trois voitures passent.

En raison du péage, les voies de substitution attireront une circulation très importante, qui conduira à aménager ces voies de substitution. J'aurais souhaité savoir qui payera l'aménagement de ces voies de substitution ? Est-ce que ce sera la société d'autoroute ou les collectivités territoriales ? Pourquoi le montant de ces aménagements ne figure-t-il pas dans les coûts ?

Claude BREVAN (30s) : Nous avons dit que les questions d'ordre plus général – c'en est une et à laquelle, bien évidemment, le maître d'ouvrage devra répondre - seraient reportées à la fin de cet entretien. Nous conserverons trois quarts d'heure à cet effet. Vous aurez le temps et il vous sera répondu.

Ghislaine DANÉ : J'aurais souhaité avoir cette réponse maintenant car je vais devoir m'absenter. Je vous ai déjà posé la question à Dreux et n'ai pas eu de réponse. Je souhaiterais avoir la réponse.

Olivier de SORAS (2mn) : Le coût du projet comprend l'ensemble du projet livré, réalisé, c'est-à-dire les voies de substitution pour ceux qui ne souhaitent pas ou peuvent pas prendre l'itinéraire aménagé à 2 x 2 voies, qu'il soit en voie express ou en autoroute concédée. Je souhaite apporter une précision sur ce que vous avez dit car je ne partage pas votre point de vue. Aujourd'hui, sur l'itinéraire de substitution, nous pouvons nous croiser partout, il est dans des situations bien meilleures que certaines parties du réseau secondaire. C'est une précision utile.

Il me semble nécessaire également de préciser que l'itinéraire de substitution est en majorité l'équivalent de la route nationale actuelle, parce que nous avons construit ce qui sera l'itinéraire de substitution et avons pu y dévier le trafic actuel de la route, pour réaliser la 2 x 2 voies. C'est ce qui a été fait à Boullay-Mivoye et mis en service en fin d'année dernière. Si la voie de substitution est déjà réalisée, si c'est une concession autoroutière, les

compléments seront faits et la partie 2 x 2 sera construite. Sinon, elle est incluse dans le projet. Le coût global l'inclut.

Sur l'aspect report de trafic, j'en suis désolé si vous devez nous quitter mais ce sujet est prévu dans la fin de la présentation tout à l'heure, sur les éléments de trafic et les projections.

David LEBON, Conseiller municipal de Chartres (2mn): Nous avons un Conseil municipal ce soir et c'est pourquoi, avec Ghislaine Dané, nous allons devoir partir plus tôt.

Nous avons, certes, la problématique des transports qui traversent le département. Cependant, une problématique importante pour les gens, dans leur quotidien, concerne les transports au jour le jour. Hormis la question des horaires de substitution, dans les nombreux débats que nous avons déjà eus sur cette perspective de construction autoroutière, la question des entrées et des sorties, de l'accessibilité au quotidien pour une partie des habitants d'Eure-et-Loir se pose véritablement. Si vous êtes uniquement dans une logique de nous expliquer pourquoi il est intéressant que les camions traversent le département, je pense que vous rencontrerez un certain nombre de difficultés dans le dialogue avec les habitants d'Eure-et-Loir parce que leur problématique concerne le quotidien, pour savoir comment ils prennent la route, au Sud principalement, en toute sécurité. Si nous créons une autoroute pour que les conditions de sécurité sur l'actuel tracé de la RN154 ne s'améliorent pas, vous aurez peut-être eu une très bonne ambition pour le développement économique de cette région, et je n'en suis pas sûr, mais vous n'aurez en tout cas pas répondu à la problématique essentielle des habitants, notamment du Sud, qui concerne la sécurité.

Je peux vous le dire aussi de manière très forte : quand nous expliquons aux gens que la sécurité se paye, parce qu'elle passe par une autoroute, je pense que nous ne sommes pas dans une mission d'intérêt général et que malheureusement, vous ne remplirez pas ce qui est aussi la mission d'aménageur de l'État et des différentes collectivités qui sont ici, qui est de dire : quand nous prenons la route tous les jours, cela ne doit pas coûter de l'argent pour circuler en toute sécurité.

En tant qu'élus locaux, cette remarque nous est faite assez régulièrement et il me semblait nécessaire de vous la transmettre.

Claude BREVAN : Nous reviendrons sur cette intervention mais elle n'appelle peut-être pas de réponse immédiate.

Didier BERTHUY (2mn): Je ne peux pas laisser dire que le coût des itinéraires de substitution est inscrit dans le coût du projet tel qu'il nous est présenté. Aucun détail ne nous est donné sur ce point. C'est la première fois que j'entends cette réponse. Quand j'entends que vous envisagez, comme itinéraire de substitution, la route entre Chartres et Maintenon, avez-vous pris cette route ? C'est dans le dossier. Quand vous parlez de Chartres-Maintenon, je pense que vous n'avez pas pris cette route. Elle va passer par Nogent-le-Roi et je pense que vous n'êtes pas passés à Nogent-le-Roi. Vous dites qu'un autre itinéraire alternatif est la route entre Chartres et Châteauneuf. C'est mentionné dans le dossier. Je ne peux pas laisser dire que c'est inscrit dans le coût du dossier. Le coût du dossier correspond au coût du ruban d'autoroute, c'est tout. J'habite dans une commune qui n'est pas faite pour accueillir ces itinéraires de substitution et ce n'est pas la concession autoroutière qui va venir travailler sur la route de mon village. Ce n'est pas vrai. Merci.

Alain OHREL : Cela demande un éclaircissement. C'est un sujet important.

Olivier de SORAS (1mn) : Je laisserai Serge Gaillard répondre sur la question des itinéraires de substitution. Cependant, en deux mots, je voudrais répondre au sujet de la sécurité qui se paye ou non. Je souhaiterais quand même apporter un élément d'appréciation que j'ai déjà essayé de poser.

La sécurité, de toute façon, si nous considérons qu'elle se fait par un aménagement de type 2 x 2 voies, la question se pose du coût de cet aménagement, soit sur des crédits budgétaires via l'impôt, soit, si c'est un autre mode de type concession, par le péage. On ne paie pas l'un plus l'autre mais l'un à la place de l'autre. Il est important de le mentionner. Je partage tout à fait votre approche en disant que nous n'avons pas à payer la sécurité mais il ne faut pas opposer l'un à l'autre. La ressource n'est pas utilisée de la même façon. Je voulais partager cette précision. Si vous le souhaitez, nous continuerons cette discussion.

Concernant les itinéraires de substitution, les itinéraires alternatifs, je vais laisser Serge Gaillard apporter des éléments. Il est nécessaire de le préciser pour que ce soit bien compris.

Serge GAILLARD, DRE Centre (4mn) : Vous avez employé le terme substitution et le terme alternatif. Il est vrai que ces termes sont employés dans le dossier. Le dossier étant synthétique, ce point mérite explication.

J'insiste sur un point : que nous soyons en voies express, 2 x 2 voies, ou autoroutes, concédées ou non concédées, les caractéristiques géométriques sont équivalentes. Dans les deux cas, nous avons obligation de créer un itinéraire, que nous appelons de substitution, destiné à recevoir le trafic qui est interdit sur les voies express et les autoroutes. Nous pensons aux véhicules non immatriculés, aux convois agricoles, etc. Dans le cas d'une autoroute concédée, cet itinéraire de substitution est aussi destiné à recevoir les usagers qui ne souhaitent pas payer le péage ou les usagers en déplacements locaux qui n'ont pas d'échangeur à proximité pour rejoindre leur destination.

L'itinéraire de substitution aujourd'hui existe sur la globalité du trajet. Je m'explique. La section réalisée entre Dreux et Chartres comporte effectivement une section 2 x 2 voies et, immédiatement à côté, un itinéraire de substitution qui a des caractéristiques équivalentes à la route nationale existante aujourd'hui. Il s'agit d'une voie de six à sept mètres de large et qui a reçu le trafic de la RN154 pendant la construction de la déviation de Boullay-Mivoye, qui a duré pas moins de deux ans. Cette voie est donc suffisamment dimensionnée, à la fois en largeur et en épaisseur, pour tenir un trafic important. Le trafic était de plus de 15 000 véhicules jour. J'espère arriver au bout de l'exposé tout à l'heure pour vous dire que, sur l'itinéraire de substitution, nous n'envisageons pas d'avoir des trafics de cette importance.

Dans les parties Sud, il est envisagé aujourd'hui de réutiliser la route nationale 154 comme itinéraire de substitution. Toutefois, cela sera l'objet des suites du débat et des études complémentaires. Dans la section entre Dreux et Nonancourt, quelles que soient les solutions que nous pourrions adopter, l'itinéraire de substitution serait constitué par la RN12 actuelle.

Par ailleurs, au-delà de cet aspect voies express et itinéraires de substitution, qui sont

totallement liés, nous ne pouvons pas exclure que des itinéraires existent, sur le secteur, qui sont déjà empruntés aujourd'hui par un certain nombre d'usagers et qui le seront tout autant demain. C'est ce que nous avons appelé les itinéraires alternatifs. Aujourd'hui, pour faire la liaison entre Allaines et Chartres, certains usagers passent par la RN154 et d'autres par la RD10 qui traverse Voves. Demain, les usagers auront les mêmes itinéraires.

Claude BREVAN (30s) : Si vous voulez bien, je crois que nous devons arrêter pour arriver à cette première séquence sur les constats actuels. Des données précisent aujourd'hui quelle est la part de trajet quotidien sur chaque portion d'autoroute.

M. de Soras vient de commencer à exposer la question de l'état actuel du trafic et de l'offre de transport. Vous pourrez ensuite poser des questions et contester ces chiffres, bien évidemment, mais au moins vous aurez des données sur lesquelles vous pourrez travailler.

Un intervenant (3mn) : Il ne faut pas oublier de dire que, sur l'itinéraire de substitution parallèle à la RN154 Nord, de Chartres à Dreux, les accotements ne sont pas ceux de l'ancienne nationale. Par endroits, ils font moins d'un mètre. Des véhicules qui tomberaient en panne n'ont pas la possibilité de se ranger sur le côté pour laisser passer les poids-lourds qui l'emprunteront. Quand nous prenons cet itinéraire de substitution en cas d'accident sur la RN154, vous savez très bien qu'aujourd'hui, cela pose problème. Ceux qui empruntent régulièrement la RN154 le voient.

Une autre chose, par rapport à ce qui a été dit dans la première intervention du maître d'ouvrage. Vous nous indiquez que, s'il s'agit d'une concession Cofiroute ou Autoroutes du Sud de la France, le projet sera complété en 2018 et, si c'est l'État, il le sera en 2070. J'aimerais savoir à partir de quoi ces dates sont décidées. Que je sache, il n'a pas fallu cinquante ans pour créer la déviation autour de Lisle-Pezou, une belle 2 x 2 que Saint-Rémy-sur-Avre aimerait bien avoir. Pour ceux qui vont à Tours, cette route est charmante. Pour un petit village, nous avons créé une belle déviation, ce qui est tout à fait normal, c'est une nationale, la RN10, et je ne la remets pas en cause. Toutefois, je ne vois pas pourquoi ce qui est faisable pour Lisle-Pezou ne le serait pas ailleurs et nous n'avons pas mis cinquante ans. Pour la construction de la RN154 dans l'Eure, entre Acquigny et Nonancourt, nous avons une belle route et nous n'avons pas mis cinquante ans. Elle a été réalisée très rapidement.

Je pense que nous ne voulons pas dire qu'il y a une volonté politique. En Eure-et-Loir, nous avons effectivement un retard de trente ans et, aujourd'hui, nous voulons le faire payer doublement aux contribuables et aux gens qui prendront l'autoroute. Derrière, il y a une volonté de gagner de l'argent pour Cofiroute.

J'en profite pour dire aussi qu'au Sud de Dreux, c'est-à-dire à l'arrivée de la RN154, il y a un passage de 3 km en bidirectionnel où nous avons régulièrement des bouchons, des face-à-face, ce qui est très dangereux. L'argent était prévu pour la mise en 2 x 2, pour arriver à ce que nous appelons le rond-point de Léon, le premier rond-point quand vous arrivez à Vernouillet. L'argent était prévu et, techniquement, c'était réalisable. Cependant, cela a été bloqué par nous ne savons trop qui. Certains parlent de la DREAL mais j'aimerais bien avoir des détails sur ce point. Si effectivement, aujourd'hui, nous avons la possibilité technique et financière de le construire, pourquoi est-ce bloqué ? Ne bloquons-nous pas volontairement pour faire plaisir à Cofiroute, en faisant augmenter la colère des usagers ?

(applaudissements)

Claude BREVAN (30s) : Ces questions sont tout à fait importantes et nous rappelons que l'objet de ce débat est que vous fassiez des propositions. Alors juste une réponse : la DREAL a-t-elle, dans ses caisses, de l'argent qu'elle n'utilise pas ?

Olivier de SORAS : Je vais répondre avec un trait d'humour.

Claude BREVAN : Ce n'est pas forcément un point humoristique.

Olivier de SORAS : La DREAL existera au 1^{er} janvier 2010 donc aujourd'hui, elle n'a rien en caisse.

Claude BREVAN : La DRE, alors, allons-y.

Olivier de SORAS (2mn) : Pour autant, il est effectivement inscrit une opération dite du créneau Sud de Dreux, au titre du dernier contrat de plan qui comportait un volet routier. Vous voyez qu'un certain nombre d'aménagements sont encore en cours de réalisation. Il y a aussi des travaux d'entretien qui répondent, pour une partie, à votre remarque sur les accotements. Notre réflexion aujourd'hui est que la majorité de la retenue qui apparaît tous les matins au sud de Dreux vient en grande partie de l'actuel giratoire et de sa diffusion du trafic. Une étude est en cours sur le sujet. Il nous paraît aujourd'hui probablement plus intéressant, pour la fluidité et pour les usagers, de travailler sur l'optimisation du carrefour beaucoup plus que sur une 2 x 2 voies qui arriverait de toute façon sur le même point dur qu'est ce carrefour. C'est l'état de réflexion aujourd'hui. Il n'y a pas de crédits bloqués.

Claude BREVAN : La remarque comportait deux aspects : l'aspect bouchon et l'aspect sécurité, avec des collisions frontales. Il faudrait que vous répondiez également sur ce point.

L'intervenant précédent : [...] De l'autre côté, quand nous repartons, une voie repart du rond-point et une voie existe déjà, qui vient accompagner celle qui part du rond-point.

Serge GAILLARD (1mn) : Plusieurs questions ont été posées et je vais essayer de répondre tout de suite. Une opération est effectivement inscrite, qui doit traiter les 3 km qui rejoignent la déviation de Marville, au Sud du giratoire. L'argent disponible pour ce projet s'arrête avant le giratoire. Aujourd'hui, le constat est fait que ce n'est pas la section à deux voies qui pose problème. Vous avez raison quand vous dites que les véhicules sont en vis-à-vis. Cependant, le dysfonctionnement du giratoire est la cause de toutes les remontées et notamment des accidents que nous constatons, qui sont essentiellement des percussions à l'arrière. Il y a très peu de collisions frontales mais plutôt des sorties de route inexplicables.

(commentaires hors micro)

Claude BREVAN (1mn) : Nous parlerons de ces questions d'accident tout à l'heure. Vous ferez un zoom particulier sur cet aspect pour examiner ce qui se passe. Nous aurons tout à l'heure une grande séquence destinée aux questions générales. Je pense que maintenant, vous pouvez exposer ce premier sujet sur la question des déplacements et des trafics, s'il vous plaît. Il sera répondu à toutes vos questions mais nous devons aborder le sujet d'aujourd'hui, concernant les déplacements et la sécurité.

(commentaires hors micro)

Un intervenant (1mn) : Dans la présentation initiale, on nous dit que rien n'est figé. Or, vous figez complètement la situation en annonçant que la voie express ne serait pas faite avant 2070. Nous avons construit en France 2500 km d'autoroutes libres de péage, plus de 1000 km de voies express, sans péage bien entendu. Vous avez par exemple le réseau breton, le Bordeaux-Biarritz, une partie d'un réseau en Lorraine, Metz-Nancy, qui sont des autoroutes sans péage. Vous avez, plus près d'ici, la RN154 dont nous parlons, dans le département de l'Eure. Pour construire ces 3500 km de 2 x 2 voies, qu'elles soient autoroutes ou voies express, en France, nous n'avons pas mis cinquante ans, ni même soixante. Pourquoi voulez-vous mettre cinquante à soixante ans pour cette route ?

(Applaudissements)

Olivier de SORAS (2mn) : Permettez-moi juste une réponse simple. La France, ce n'est pas l'Eure-et-Loir.

(commentaires hors micro)

Vous me faites un procès d'intention, et ce n'est pas du tout ce que je voulais dire.

Les chiffres que vous avez cités, qui sont incontestables et je ne les remets pas en cause, concernent l'ensemble du territoire français c'est-à-dire que, sur les durées que vous avez mentionnées, l'ensemble des aménagements ont été réalisés. Vous dites que nous pourrions faire les choses et arriver à faire la RN154. La situation des budgets aujourd'hui et les perspectives que nous avons données sont une capacité d'intervention à hauteur d'une dizaine de millions par an, sur un axe comme la RN154. En l'occurrence, personnellement, je ne peux pas le démontrer. J'essaie de poser objectivement les éléments dans lesquels se place le débat.

Claude BREVAN (30s) : Nous reviendrons sur le sujet et je pense que vous ferez notamment un exposé sur le Grenelle de l'environnement et sur les positions générales prises en matière de choix d'investissements publics. C'est aussi quelque chose qui doit vraisemblablement peser sur ce que vous êtes en train de dire aujourd'hui.

(commentaires hors micro)

Alain OHREL (30s) : Je suis obligé de vous dire qu'au regard des règles que nous nous sommes fixées, il faut venir à ce problème de la sécurité sous les trois approches énoncées mais cela n'empêche pas de revenir à des données générales dont je souligne tout de même que les comparaisons ne peuvent se faire que toutes choses comparables étant comparées. Or, là, ce n'est pas une chose comparable que de s'intéresser à ce qu'il en est du montant d'investissements indispensables pour réaliser une route déterminée dans un département à ce qu'il en a été des investissements affectés à la réalisation de travaux dans de nombreux départements à la fois. Que cela puisse représenter plusieurs fois le montant des dépenses indispensables pour la seule RN154, c'est l'évidence même, Monsieur, je crois que personne ne peut vous contredire. Il est évident que cela représente beaucoup plus de faire des travaux sur quatre-vingt-dix départements plutôt qu'un seul. Nous y reviendrons et je vous demande d'enchaîner.

Serge GAILLARD (14mn) : Pour aborder la thématique des déplacements sur le territoire, qui est l'objet de la réunion d'aujourd'hui, je vous propose dans un premier temps de

regarder comment le territoire qui nous intéresse est desservi, tant par les infrastructures routières que ferroviaires. Nous présentons ici une carte dont nous avons effectivement l'impression que nous sommes centrés sur la région Île-de-France. C'est tout simplement pour constater que, quel que soit le réseau que nous identifions, routier ou ferroviaire, nous avons un ensemble d'itinéraires qui se répartissent en étoile autour de Paris.

Pour ce qui pourrait concerner le territoire qui nous intéresse ce soir, en matière d'infrastructures routières, nous allons essayer de les citer assez rapidement :

- nous avons l'A26, l'A28 et l'A29, tout à fait au Nord, qui relie Rouen-Amiens, et nous allons plutôt sur l'Est de la France. Pour avoir un ordre d'idée, cette autoroute recueille aujourd'hui de l'ordre de 15 000 véhicules jour ;
- près de nous, nous avons l'autoroute A13 qui relie Paris à Rouen et qui a, dans sa section moyenne, un trafic de l'ordre de 46 000 véhicules jour, ce n'est quand même pas neutre ;
- en balayant vers le Sud, nous trouvons la RN12, Paris-Dreux-Rennes. Au niveau de la partie que nous appelons le tronçon commun entre la RN12 et la RN151, nous avons de l'ordre de 27 000 véhicules jour ;
- plus au sud, nous trouvons l'autoroute A 11 Paris-Nantes, qui passe par Chartres. Cette autoroute supporte de l'ordre de 37 000 véhicules jour. Je vous donne des ordres de grandeur, pour situer ;
- en continuant à descendre, nous tombons sur l'autoroute A10, Paris-Bordeaux via Tours. Dans la section qui pourrait nous intéresser, au Nord d'Orléans, nous avons de l'ordre de plus de 50 000 véhicules jour aujourd'hui.

Une fois que nous avons tracé ces radiales, nous nous apercevons que nous avons quand même une structure un peu en couronne autour de Paris. Je ne parle pas de la première couronne parisienne.

Sur la deuxième couronne, nous retrouvons la RN154, aujourd'hui prolongée par l'autoroute A19 mise en service en juin dernier.

Plus à l'Ouest, l'autoroute A28 relie Rouen à Tours et supporte aujourd'hui un trafic de l'ordre de 7000 véhicules jour, un trafic moindre compte tenu d'une mise en service plus récente.

Au-delà des infrastructures routières, nous notons des infrastructures ferroviaires, toujours radiales à partir de Paris ; je passe sur le Paris-Rouen :

- au niveau de la région, le Paris-Dreux-Granville dessert essentiellement la région de Dreux vers Paris, avec une fréquence de 28 allers-retours par jour ;
- la ligne Paris-Chartres-Le Mans a un trafic de 34 allers-retours par jour pour la région parisienne ;
- la ligne Brétigny-Châteaudun-La Membrolle, plus transversale, a un trafic de 5 allers-retours par jour entre Châteaudun et Paris ;

- enfin, la ligne Paris-Orléans-Tours-Limoges ou Toulouse a une fréquence de trente allers-retours par jour.

Nous avons donc une desserte quasi parfaite, à notre échelle, via la région parisienne. En revanche, au niveau de la liaison Nord-Sud ou locale, nous n'avons pratiquement rien. Ce n'est pas une nouveauté mais un constat de l'existant.

Je complète sur le ferroviaire : la ligne Orléans-Chartres-Dreux, qui existe encore entre Orléans, Chartres et une partie au nord de Chartres, est aujourd'hui uniquement dédiée au fret, avec des vitesses d'exploitation extrêmement faibles, de l'ordre de 30 à 40 km/h.

(commentaires hors micro)

Claude BREVAN : Vous interviendrez après cette première phase d'exposé, vous aurez tout le temps de le faire.

Alain OHREL : Laissez terminer cette première séquence.

Claude BREVAN : Vous le direz tout à l'heure, nous vous écouterons. Continuez, rapprochez-vous du terrain !

Serge GAILLARD : Ce constat nous amène à regarder comment nous nous déplaçons, en dehors de l'aspect voiture et transport particulier, sur le territoire et sur le terrain. Quand nous regardons comment aller de Chartres à Dreux ou d'Orléans à Chartres ou d'Orléans à Dreux par le fer, nous constatons qu'il faut passer absolument par Paris. Nous n'allons pas entrer dans le détail des chiffres mais je pense qu'il est important de rappeler la carence.

Au niveau de Transbeauce, nous avons un certain nombre de trajets qui utilisent le mode routier. Il est important de noter, notamment dans l'offre de transport par autocars, que nous sommes absolument soumis aux aléas de la congestion que nous connaissons sur l'itinéraire de la RN154.

Nous pouvons regarder ensuite des infrastructures mais : pour quel usage ? Je ne vais pas rester au niveau national mais donne juste le zoom. Aujourd'hui, au plan national, 88 % des déplacements sont faits par la route et 10 % par le fer. Nous avons bien conscience que les conclusions et les orientations du Grenelle tendent à modifier ces ratios mais tel est notre chiffre de départ.

Pour l'aspect fret, nous sommes à peu près sur les mêmes chiffres, à 80 % route et 11 % fer.

Au niveau de la région Centre et du secteur qui nous intéresse, nous décomposons les pratiques qui utilisent la RN154 en fonction des études de trafic qui ont été conduites et notamment quelques études sur les origines et les destinations, conduites en 2007, au niveau de Boullay-Mivoye et sur la RN12. Nous identifions trois types de trafic :

- 40 % des usagers qui circulent sur la RN154 ont un trajet qui traverse complètement la zone de l'Eure-et-Loir ;
- 30 % ont un point de départ ou d'arrivée dans la zone d'étude et s'éloignent ensuite ;
- 30 % des échanges restent dans la zone d'étude. Ce sont les liaisons entre agglomérations, des trajets quotidiens entre Dreux et Chartres, entre Nonancourt et

Dreux.

Sur le trafic de transit, les 40 %, la région Centre est traversée par des flux qui traitent essentiellement des régions normandes avec l'Aquitaine et Midi-Pyrénées, ou avec ce que nous appelons la région Nord, c'est-à-dire Nord-Pas-de-Calais, Picardie et autre, via Aquitaine. Nous sommes donc sur des flux qui ne font que passer. Il n'y a pas de particularités.

Sur l'échange, les trois destinations prioritaires d'échange de la région Centre vont vers l'Île-de-France, de très loin majoritaire, la Haute-Normandie et le Loiret. Sur le premier, Île-de-France, nous voyons bien que c'est plutôt l'autoroutier et la RN12 qui le portent. Sur la Haute-Normandie et le Loiret, c'est plutôt la RN154 qui est l'axe de support.

Ensuite, nous voyons les trafics sur la RN154 et leur évolution depuis dix ans. Rapidement, sur le réseau autoroutier A10, Paris-Bordeaux, dans la zone au Nord d'Orléans, nous constatons une augmentation des trafics jusqu'à l'année 2007 puis une baisse en 2008, de l'ordre de 4 %.

Sur la RN154, au sud de Chartres, nous trouvons à peu près la même chose c'est-à-dire une évolution du trafic et, en 2008, une baisse de 5 %.

Sur la RN154 Nord, entre Dreux et Chartres, nous ne constatons pas d'évolution, ni à la baisse ni à la hausse, mais une stabilité. Nous constatons une décroissance du taux de poids-lourds.

Sur l'autoroute A11, c'est pareil, nous notons une décroissance sur l'année 2008 de l'ordre de 6 %. Par contre, nous avons une stabilité du taux de poids-lourds.

Sur la RN12 au nord, quand nous sommes à l'Est de Dreux, nous constatons une croissance des trafics, avec une stabilité du taux de poids-lourds mais une chute des poids-lourds constatée en 2004.

A l'Ouest de Dreux, nous avons une stabilité des trafics.

Sur la RN10 entre Chartres et Tours, nous constatons une stabilité du trafic.

Claude BREVAN : Avez-vous des chiffres sur les rocades de Chartres et de Dreux ?

Serge GAILLARD : Nous avons des chiffres et pourrons vous les donner, si vous le souhaitez, tout à l'heure.

Claude BREVAN : Vous avez cité l'A19 sans donner les chiffres.

Serge GAILLARD : Nous en parlerons juste après, pour avoir quelques chiffres.

Nous constatons que la région Centre échange beaucoup avec les régions normandes, Haute-Normandie et Basse-Normandie. Nous avons essayé de reporter sur ce schéma les principaux flux. La région Centre participe à des échanges avec ces régions normandes de l'ordre de 10 %. Nous avons quelques zones sur la région Bourgogne de l'ordre de 2 à 3 %. Nous voyons bien que le flux principal est orienté vers la région parisienne, la région Île-de-France, et la région Nord-Pas-de-Calais.

Nous vous avons donné le flux routier qui part de la région Centre et va vers la Haute-Normandie. Nous en déduisons que la part prépondérante des transports concerne soit des produits manufacturés, soit des produits agricoles. Nous constatons que, sur les produits agricoles, nous avons un peu plus que doublé entre 2000 et 2007.

Sur la partie ferroviaire, c'est-à-dire toujours l'exportation région Centre vers région Haute-Normandie par le fer, nous nous apercevons que les produits agricoles qui, dans les années 2002, concernaient de l'ordre de 650 000 t, ne représentent plus aujourd'hui que 370 000 t.

L'A19, la liaison autoroutière qui relie l'autoroute A10 à l'autoroute A6, a été mise en service en juin dernier. Au dernier chiffre que nous avons pu nous procurer, le trafic moyen était de l'ordre de 6500 véhicules jour, avec des pointes estivales. Nous constatons que 10 % de ce trafic sont orientés vers le Nord. Le reste va plutôt en direction d'Orléans et l'A10.

Nous avons également mesuré sur l'ensemble de nos points de comptage de la RN154 quelle était l'incidence de l'ouverture de l'A19 sur les trafics. Dans nos comptages, il n'y a pas de modifications particulières sur l'ensemble, nous ne constatons pas d'éléments, sachant qu'un jour nous avons +5 % et le lendemain -5 %. Aucune tendance ne se dégage.

Nous avons essayé de voir avec le concessionnaire de l'autoroute A10, Cofiroute – les données que nous vous donnons sont donc des données Cofiroute –, au niveau de la sortie d'Allaines, donc en sortie c'est-à-dire les véhicules qui quittent l'autoroute A10 pour prendre la RN154, nous nous apercevons qu'en juillet, nous avons eu une petite hausse. Vous voyez en violet le trafic 2009, après mise en service de l'autoroute et, en bleu, le trafic 2008 avant la mise en service, sur les mêmes mois. Nous constatons sur juillet une hausse pas énorme et plus liée, nous semble-t-il, à l'effet saisonnier. Sur le mois d'août, nous avons une baisse et, sur septembre, nous sommes équivalents. Quand nous calculons le global entre juillet et septembre, nous constatons une très légère augmentation du trafic, de l'ordre de 1 %.

Claude BREVAN : Il y a naturellement beaucoup de questions.

Un intervenant (3mn) : J'ai quelques remarques sur la présentation, si vous pouviez remettre la première carte, merci.

La présentation, une fois de plus, est orientée. On nous indique qu'il existe une offre uniquement centrée sur Paris et que la RN154, vous le voyez, elle est bien dessinée en orange, est fondamentale dans le cheminement. Ce n'est pas vrai, à plusieurs titres. L'A85 n'a pas été citée. Elle permet de faire un grand contournement et relie l'A11, l'A10 et remonte jusqu'à Rouen. Ce contournement permet de rejoindre le Nord de l'Europe. Vous n'en avez pas parlé.

Le deuxième axe dont vous n'avez pas parlé, en train d'être construit, est la RN10, le doublement de l'A12, qui a été décidé, il y a eu un débat public. Rassurez-vous, il ne porte pas sur le péage parce que là-bas, c'est gratuit. Donc, l'A12, le doublement de la RN10 réalisé entre Ablis et Rambouillet, la mise à 2 x 2 voies décidée, à hauteur de Rambouillet, tout cela va créer un nouvel axe permettant de contourner Paris par l'Ouest. Ce sera un axe gratuit, qui sera prolongé au niveau de l'A10 par la mise à 2 x 2 voies de la RN191. Nous aurons donc un axe majeur pour opérer ce contournement par l'Ouest. Je suis très étonné

que des représentants de l'État, chargés de notre sécurité routière, se permettent de faire ce genre de présentation.

Ma deuxième remarque, moins importante mais un peu quand même, est que dans le dossier que vous présentez, il est indiqué qu'au début des années 2000, le transport de céréales de la Beauce vers le port du Havre s'est fait à 80 % par le fer. Aujourd'hui, il est de 20 %. Les raisons que vous donnez, pouvez-vous nous les rappeler ? Ce sont les retards de train et la baisse de fréquence des trains. Qui est responsable de la SNCF ? N'est-ce pas l'État ? Au lieu de tirer de cette baisse du trafic ferroviaire pour le fret un argument pour créer une autoroute, pourquoi l'État ne met-il pas son attention sur cette liaison, pour que 80 % des céréales soient transportés par le rail ?

La troisième remarque concerne Mme Brevan. Nous sommes sur le terrain et nous continuerons à y être.

Claude BREVAN, CPDP : Ce n'est pas ce que j'ai voulu dire. J'ai dit : remettez-vous sur le terrain, c'est-à-dire plus proche du territoire. J'ai voulu dire simplement cela, pas autre chose.

Un intervenant (2mn) : J'ai lu le dossier et n'ai comme chiffre que les valeurs indiquées dans ce dossier. Dans vos conclusions, je lis page 14 que le transport s'est stabilisé. Cela régresse légèrement depuis 2007, la part de la route marque le pas, fort ralentissement de la croissance du transport, des reculs ont été constatés : -4 %, -4,4 %.

Votre conclusion me choque, et c'est ma question : pourquoi, à partir de ce constat de stagnation du trafic, de cette baisse qui va s'accroître – parce que vous reconnaissez que c'est directement en lien avec l'augmentation du prix du carburant et, que je sache, il ne va pas baisser – vos conclusions prévoient-elles des augmentations de trafic ? Vous prévoyez pour 2018, et je me suis permis de recalculer le pourcentage : 30 % de l'augmentation du trafic, et nous partons sur cette hypothèse.

Je suis vraiment choqué des conclusions, avec des croissances très positives. Nous pouvons prévoir ce que nous voulons mais la réalité, que vous reconnaissez dans les lignes qui précèdent, est qu'il existe une baisse du trafic. C'est ma question : pourquoi prévoir des augmentations alors que vous reconnaissez qu'il y a des baisses ?

(Applaudissements).

Christian GIGON, Maire de Champhol (3mn) : Je souhaiterais, à deux niveaux, parler de ce dossier aujourd'hui puisque, sauf erreur de ma part, les déplacements sont le sujet. Il s'avère, vous n'êtes pas sans l'ignorer, que le 16 septembre 2009, il y a eu l'engagement national pour le fret ferroviaire clairement énoncé, avec des précisions qui, je l'espère, seront obtenues puisqu'on nous annonce pour 2011 la mise en service de l'autoroute ferroviaire atlantique et également la mise en place pour aller vers le Havre, pour les frets de céréales. C'est un élément important. C'est écrit clairement dans ce document.

Il est clair que si l'État s'engage à ce niveau-là, c'est pour faire en sorte d'avoir un report de 500 000 camions sur le fer d'ici 2020. Ce sont des éléments très forts qu'il faut prendre en considération comme également la stagnation du trafic que nous constatons ici, en Eure-et-Loir, depuis quatre ans.

Une association s'est créée dans les Yvelines, dans l'Essonne, et il est bon de le rappeler parce que cela concerne également notre territoire. L'association estime qu'elle couvre trois départements, 200 communes et 500 000 habitants qui souhaitent la gratuité. Je voudrais ne pas en passer par là, si c'est pour l'Eure-et-Loir, à savoir que je préférerais tout de suite que ce soit gratuit, avec une route pour tout le monde. Il s'avère qu'ils sollicitent la gratuité de l'A10 pour rentrer sur Paris, ce qui permettrait de réduire considérablement la saturation actuelle du réseau secondaire des Yvelines et de l'Essonne et ils mentionnent ici « l'enfer quotidien des riverains de la RN20 ». La gratuité réduirait de 20 à 30 % le trafic sur les voies permanentes de la RN20, de la RD988 et RD116.

Si je me permets de parler de cette association, c'est qu'elle a obtenu de M. le secrétaire d'État aux Transports, M. Dominique Bussereau, une table ronde des instances concernées, dans les jours qui viennent, pour permettre de réunir les Conseillers généraux des Yvelines et de l'Essonne et, bien sûr, Cofiroute. Cofiroute est partie à solliciter une subvention de 900 millions. Nous commençons très haut pour descendre, je l'espère, très bas. En tous les cas, c'est un élément important dans les Yvelines : en dehors des routes nationales qui sont déjà gratuites, ils sollicitent maintenant la gratuité et la suppression du péage à Allainville et à Dourdan.

Je pense qu'il est important de le prendre en compte pour l'évolution de notre département d'Eure-et-Loir. Nous souhaitons bien sûr que la 154 soit totalement sécurisée, qu'elle respecte l'environnement et que ce ne soit pas une route pour les privilégiés. Merci.

Bertrand THIERRY, Collectif drouais (2mn) : Mes prédécesseurs ont posé de nombreuses questions que je voulais poser, c'est fantastique. Je remarque qu'effectivement, vous avez parlé de l'étude de trafic réalisée au Boullay-Mivoye en 2007, c'est sympathique, c'est vrai que nous étions courants. Vous additionnez 30 % + 30 %. Tout cela, c'est du local. Mettez carrément 60 % pour le local, ce sera plus simple. Nous pouvons le couper en deux, en trois ou en quatre mais il y a plus de 60 % pour le local. Vous avez beau le découper, cela ne change rien.

Pour l'A19, cela confirme tout ce que nous avons vu et que nous avons dit depuis le début. Il n'y a pas de modifications particulières. Les chiffres contredisent le dossier mais vous ne pouvez pas le savoir. Vous annoncez 500 ou 600 véhicules supplémentaires, nous n'y sommes pas.

Par rapport au ferroviaire, vous dites dans le dossier que, dans les années 2000, 80 % du trafic agricole passaient par les voies ferrées. Vous avez expliqué qu'il n'y avait strictement rien au niveau réseau ferré en Eure-et-Loir donc je voulais savoir comment, dans votre dossier, vous pouvez mettre que 80 % des céréales passaient sur les rails alors qu'il n'y a pas de rails. Apparemment, vous vous êtes trompés, il n'y a jamais eu 80 % sur les rails en Eure-et-Loir avec les blés. Il existe un problème à ce niveau-là.

Serge GAILLARD (1mn) : Juste un mot concernant la présentation orientée. Ce n'était pas l'objectif, si vous l'avez ressentie comme cela. Nous sommes plus sur le constat que sur l'orientation.

Nous n'avons pas parlé de l'A85, vous avez raison, je ne l'ai pas citée. Pour moi, cela fait partie de la « troisième couronne », c'est la suite de l'A28 puisqu'effectivement, c'est l'A28, l'A85 et la suite.

Sur l'aspect A12, A11, vous avez également raison. J'ai effectivement annoncé une première couronne parisienne, que je n'ai pas détaillée. Encore une fois, il est difficile de trouver le bon niveau. Il y a un niveau et ce n'est pas par là que nous allons faire passer le trafic qui passe aujourd'hui sur la RN154, je ne pense pas. Nous verrons bien, après, les transferts qui pourront avoir lieu.

Olivier de SORAS (3mn) : Sur les questions de fret, l'organisation actuelle du réseau fret est très concentrée sur Paris, nous l'avons vu tout à l'heure dans la présentation. Aujourd'hui, les trafics convergent vers Paris et repartent vers Paris. Nous n'avons pas de liaison directe de Chartres vers Rouen. Ce sera une organisation de trains de fret qui va passer par l'étoile parisienne. Or, cette étoile parisienne est de plus en plus saturée. De nombreuses réflexions, de nombreux projets sont en cours sur cette étoile parisienne.

Le plan fret annoncé ouvre des perspectives très intéressantes. 7 milliards d'euros sont prononcés en termes de potentiel ou de nécessité de budget à consacrer pour la rénovation des lignes fret. C'est considérable, c'est un enjeu majeur, je partage complètement votre analyse. Il y a toute une liste de projets, à la fois de rénovation de lignes mais aussi de création de nouveaux services. Parmi ces créations, nous avons la question des autoroutes ferroviaires. Aujourd'hui, deux autoroutes ferroviaires sont en service partiel, Belgique-Perpignan et l'autoroute ferroviaire alpine, qui doit connaître des développements. Le troisième projet est celui de l'autoroute ferroviaire atlantique que nous présenterons tout à l'heure, qui présente un certain nombre d'intérêts, y compris pour le développement et le rayonnement de la région Centre.

Vous avez évoqué aussi les questions portées par un collectif auprès du secrétaire d'État sur une mise en gratuité d'une autoroute actuelle, l'A10. Ce sont des hypothèses sur lesquelles des collectivités ont déjà travaillé. Le principe est qu'il y a un contrat de concession. L'État, la puissance publique, veille à ce que ce contrat soit exercé de façon équilibrée. S'il existe des demandes nouvelles d'adaptations de services, il faut réunir le tour de table. Dans les premières discussions, chacun y va un peu dans une discussion de marchands de tapis mais il existe des cas où les péages sont sur une certaine partie d'un tracé qui, par exemple, concerne une agglomération. Je pense en particulier à Orléans, dans mon idée ici, où la collectivité prend en charge ou réfléchit à ce qu'elle pourrait prendre charge pour alléger les charges des péages des usagers qui empruntent cet itinéraire.

Une des difficultés dans ce type de discussion est que cette prise en charge n'est jamais assumée par l'État mais par les collectivités. Un principe constitutionnel, qui était tout à fait souhaitable, de l'égalité de tous les citoyens devant les charges et devant la loi, fait que nous ne pouvons pas dire qu'un citoyen de tel territoire bénéficierait d'un tarif particulier. C'est donc l'ensemble des utilisateurs d'un tronçon qui voit, par l'intervention d'une collectivité, une subvention apportée pour baisser le niveau de tarifs.

Je pourrais parler assez longuement sur le sujet mais je vais laisser le temps aux questions.

Claude BREVAN : Une autre question portait sur les projections. Je crois que vous apporterez des réponses avec la deuxième présentation sur les 30 % d'augmentation.

Serge GAILLARD (2mn) : Une remarque a été présentée deux fois, en disant que le dossier mentionne que, depuis 2000, le fret de céréales est passé de 80 % à 20 %. Je ne suis pas sûr que nous ayons écrit cela dans le dossier, vous pouvez me donner la page, cela

m'intéresse.

Il est clair qu'aujourd'hui, toutes les coopératives de Beauce sont embranchées fer. Les terminaux, que ce soit à Rouen ou au Havre, sont embranchés également. Toutes les conditions sont donc réunies pour que les céréales puissent transiter par le fer. Il n'y a pas problème.

Aujourd'hui, quand nous voulons transférer des céréales de Beauce pour aller à Rouen, deux scénarios sont possibles : soit nous acheminons les céréales jusqu'à Chartres et les envoyons ensuite sur la région parisienne pour reprendre la ligne vers Rouen, soit nous situons plutôt au Sud de la Beauce et envoyons les céréales sur Orléans puis sur l'Île-de-France. A chaque fois que, et cela revient bien à la présentation générale, nous voulons envoyer des céréales sur les ports, il faut passer par Paris. A Paris, nous tombons en priorité sur les sillons TGV, les sillons voyageurs, et le fret passe en dernier. Donc aujourd'hui, les coopératives ont délesté le ferroviaire pour la route.

Un intervenant ^(2mn) : Justement, j'avais une petite question au sujet du ferroviaire. Vous venez de nous dire que nous n'avions pas de ligne pour pouvoir aller à Rouen. Que faites-vous de la ligne de Dreux, qui existait ? Où est-elle passée ? Quand nous reprenons trente ans en arrière, nous avons un réseau ferré qui était une toile d'araignée. Les routes, c'était pareil. Nous avons tout détruit depuis trente ans, pour refaire tout le restant du département. On nous a fait payer en Eure-et-Loir et, actuellement, on nous redemande de mettre la main à la poche. Qu'est-ce que c'est que ce délire des politiques, tous autant que vous êtes ? C'est vraiment aberrant.

La 154 entre Chartres et Dreux est en cours depuis vingt ans et elle n'est pas finie. La route du carrefour des Anglais jusqu'à Rouen, avec le port qui a été refait, tout cela n'a pas mis vingt ans. Qu'attendons-nous pour le faire en Eure-et-Loir ? Il est certain que nous sommes dirigés en partie par l'Orléanais. Pour certains secteurs, c'est la région de Rouen et pour d'autres, c'est la région parisienne. Quand nous voulons faire des papiers, à qui nous adressons-nous ? A personne. Quand nous demandons quelque chose aux politiques, c'est toujours le même bazar. Nous n'obtenons rien.

En ce moment, nous avons fait des cadencements pour les lignes de train et c'est le chaos. Vous nous parlez du ferroviaire. A la télévision, j'ai entendu parler du ferroviaire sur Châteaudun-Orléans, des projets sont en cours entre Chartres et Orléans mais la ligne n'est toujours pas en route. Depuis trente ans, nous parlons de refaire cette ligne. Qu'attendez-vous ? Là, vous nous demandez de mettre encore la main à la poche. Depuis trente ans, nous parlons de refaire la ligne 154. Elle a été refaite dans le début des années 1970 parce que c'était de la tôle ondulée. Depuis, rien n'a bougé. Qu'attendez-vous ?

Alexandre BARTHÉLEMY, association A154 - Un euro pour la vie ^(2mn) : Rapidement, un petit point par rapport à ce que vient de dire Monsieur sur la partie normande de la RN154. Monsieur de Soras en a parlé la semaine dernière, les budgets ont été à peu près équivalents. Je vous invite à faire cette route, vous verrez qu'aucun gros ouvrage d'art ne nécessite des viaducs ou des contournements de vallées comme il nous en faut en Eure-et-Loir. Avec 127 millions d'euros, ils ont pu terminer la route là où il nous en faut 700.

En comparaison à Évreux où la RN13 doit être déviée par l'Ouest parce qu'aujourd'hui, c'est une autoroute urbaine dans Évreux, quand vous allez à Caen. Je connais bien Évreux,

j'y ai des intérêts économiques. En 1999, le maire communiste d'Évreux, Roland Plaisance, promettait cette route pour 2006. Nous sommes en 2009, le premier coup de pelleuse n'est toujours pas donné. Pourquoi ? Parce qu'il y a un viaduc à construire au-dessus de la vallée de l'Iton. J'y suis encore allé la semaine dernière, il n'y avait rien.

Sinon, je souhaiterais que nous fassions un zoom sur les deux agglomérations que sont Chartres et Dreux, du point de vue de la RN154. Je voudrais savoir si vous avez aujourd'hui estimé le fait que la RN154, et même la rocade de Chartres, soit complètement asphyxiée et connaître le report de circulation qu'il a pu y avoir sur les axes secondaires, donc sur la liaison Chartres-Voves-Allaines, Chartres-Dammarié-Allaines et dans le centre-ville de Chartres même puisque, aujourd'hui, la rocade est complètement asphyxiée aux heures de pointe. J'ose espérer que la RN154 ou l'autoroute A154, qui sera construite ailleurs dans tous les cas, sera un moyen, sans faire aucun mauvais jeu de mots, de désengorger Chartres.

Claude BREVAN : Ce sont les dernières interventions sur ce sujet car nous devons vraiment passer à la deuxième séquence.

Un intervenant (1mn) : Quand nous parlons de la rocade de Chartres, il ne faut pas regarder les chiffres. Je les ai : le contournement de Chartres, au point de Morancez, représente 36 000 véhicules, au point de Luisant 34 000 véhicules et au point de Mainvilliers, c'est-à-dire ce qui retourne sur Dreux, 19 000. Le point de congestion est entre la RN23 et l'A10, au Nord de Chartres. La 154 n'apporte pas... Vous le prenez comme vous voulez, je peux vous donner les chiffres.

Claude BREVAN : Vous voulez dire que c'est du trafic local.

L'intervenant précédent : C'est du trafic pratiquement local. J'ai une solution pour désengorger la rocade de Chartres, par rapport à la carte du trafic, c'est de mettre le tronçon Bois-Paris Thivars gratuit.

Claude BREVAN : Nous passons à la deuxième séquence sur les projections, si vous le voulez bien.

Un intervenant (30s) : Je souhaite renseigner Monsieur sur le pourcentage de ferroviaire qui n'est pas écrit dans le dossier. Simplement, page 29, je vous lis : « 80 % de leur transport s'effectuent aujourd'hui par la route, la RN154 est d'ailleurs dénommée la route du blé, alors qu'en début des années 2000, la même proportion, 80 %, utilisait le rail ». Voilà, c'est page 29.

Claude BREVAN (30s) : Merci. Nous passons au deuxième aspect, sur les projections. Cela a déjà été un peu abordé mais il faut que vous expliquiez comment vous avez construit ces hypothèses d'évolution ou de non évolution du trafic. Soyez assez bref de manière à laisser le maximum de temps aux questions, je vous prie.

Serge GAILLARD (10mn) : Il est clair que les évaluations de projections de trafic prennent en compte les projets qui vont être réalisés ou qui sont programmés. Le premier projet est la réouverture programmée par la région Centre de la ligne ferroviaire entre Chartres et Orléans et, dans un premier temps, entre Chartres et Voves, en rejoignant la section Châteaudun-La Membrolle. Cette opération est inscrite au contrat de projet 2009-2013, pour la section uniquement Chartres-Voves, avec une liaison vers Tours.

Nous avons rapidement évoqué le deuxième projet, l'autoroute ferroviaire atlantique, qu'il est prévu de mettre en service en 2011, avec une perspective de quatre allers-retours par jour dans un premier temps. Le potentiel évalué à terme de cette autoroute est entre 2000 et 2500 poids-lourds par jour. Nous sommes bien sur la section globale. La RN154 ne viendrait qu'aboutir sur cette autoroute à condition qu'il y ait une plate-forme de chargement-déchargement à proximité, ce qui est le cas. Aujourd'hui, le choix n'est pas arrêté entre le Sud de Paris, Brétigny, ou le Nord de la région Centre, Artenay-Poupry. Je n'en dis pas plus pour le moment.

Ensuite, les projets routiers sont ceux que nous avons cités tout à l'heure, les deux déviations de bourgs en cours sur la RN154 actuelle, au Sud de Chartres, donc la déviation d'Ymonville, qui sera réalisée à 2 x 2 voies et qui devrait être mise en service à la fin de l'année 2010, et la déviation d'Allonnes, avec le créneau de dépassement de Prunay-Le-Gillon, 8 km de long, qui a débuté et devrait être mise en service fin 2012.

Voilà pour les projets intégrés dans les projections de trafic.

Ensuite, je ne vais pas entrer dans le détail du modèle. Les modèles de projection du trafic ont été élaborés et des études ont été conduites par le Centre d'études techniques de l'équipement de Rouen. Je vais quand même vous donner quelques éléments qui figurent dans le modèle. Après, cela mérite un débat d'experts et je pense que nous aurons à le faire en dehors de l'assemblée. Je vous donne quand même les éléments principaux.

Le modèle table sur une croissance du PIB de 1,9 % par an. Il part d'une base du coût du baril de pétrole à 65 \$ et il fait l'hypothèse d'un taux de change dollar-euro à 1. Vous voyez qu'aujourd'hui, ils ne sont pas tout à fait dans ces conditions, ce sont des hypothèses.

Sur les taux de croissance des véhicules, et nous avons effectivement constaté sur certains secteurs des baisses de trafic, le modèle prend en compte plusieurs types de trafic. Nous considérons que sur le trafic véhicules légers qui parcourent moins de 20 km, c'est-à-dire le trafic vraiment local, le taux de progression sera de 1,25 %. Sur les véhicules légers qui font plus de 20 km, donc nous sommes plus dans l'échange – nous pourrions toujours discuter si l'échange est local –, le taux de progression intégré dans le modèle est de 2,1 %. Ce sont des chiffres, certes. Pour le taux de progression des poids-lourds, il est retenu 1,5 %.

La réouverture de la ligne ferroviaire Chartres-Voves est intégrée comme une diminution du trafic de VL mais à nuancer puisque, si nous ouvrons cette ligne, cela veut dire que les transports réalisés par Transbeauce seront diminués. C'est un calcul compliqué et peut-être approximatif mais cela donne des ordres de grandeur.

Nous pouvons vous présenter deux scénarios. Je les donne en chiffres, je ne les ai pas en progression mais nous pourrions les regarder ensuite, si vous le souhaitez. Que va-t-il se passer sur l'aménagement de la RN154 à l'horizon 2018 ? Nous avons pris 2018 parce que c'est un horizon qui nous paraît acceptable pour la livraison d'une infrastructure complète sur la base d'un financement privé.

Le premier scénario est l'aménagement de la RN154, avec les crédits budgétaires disponibles à cet horizon. Nous intégrerons les deux déviations que nous avons évoquées. Nous avons fait aussi l'hypothèse qu'avec l'argent que nous aurons entre 2014 et 2018, nous pourrions éventuellement réaliser le barreau finançable et qui peut présenter un

intérêt, c'est-à-dire relier la déviation Nord de Prunay avec la N10 au Sud de Chartres. C'est une hypothèse parmi tant d'autres mais voilà ce que nous pourrions faire lorsque nous aurons 40 ou 50 millions d'euros. À partir de là, nous vous donnons les trafics :

- au Sud de Chartres, nous serons dans l'ordre de 12 000 véhicules jour, avec des taux de poids-lourds de l'ordre de 25 %, à peu près ;
- sur la section entre Chartres et Dreux, nous serons entre 16 000 et 18 000 véhicules jour, avec des taux de poids-lourds de l'ordre de 20 % ;
- sur la partie plutôt RN12, dans la section entre Dreux et Saint-Rémy, nous serons à plus de 30 000 véhicules jour avec 20 % de poids-lourds.

Ce sont les chiffres tels que nous les avons à l'horizon 2018. Si nous regardons l'aspect concession, les chiffres sont difficilement comparables puisqu'en termes de trafic, une partie du trafic circulera sur l'infrastructure autoroutière concédée – c'est le parti que nous avons pris – et une partie ne prendra pas le péage et circulera sur les itinéraires de substitution. Je vous propose deux images, une première avec un trafic au Sud de Chartres de l'ordre de 11 300 véhicules jour avec 33 % de poids-lourds. Si je ramène, avec celle d'avant, nous étions à 12 000 et 20 % de poids-lourds. Nous avons donc gagné en pourcentage poids-lourds et très peu en nombre de véhicules.

Nous sommes partis sur une hypothèse de rocade Est mais, encore une fois, il fallait bien partir sur une hypothèse, cela ne veut pas dire que le projet est arrêté. Sur la rocade Est de Chartres, le trafic serait de l'ordre d'un peu plus de 18 000 véhicules jour avec 34 % de poids-lourds à peu près.

Sur la partie entre Chartres et Dreux, nous serions de l'ordre de 18 000 véhicules jour avec des taux de poids-lourds de 25 %.

Sur la partie contournement de Dreux, avec la proposition d'un contournement Sud Ouest mais qui reste au débat, bien évidemment, nous serions à un peu moins de 18 000 véhicules jour et pas loin de 40 % de poids-lourds, c'est-à-dire que l'agglomération drouaise serait délestée des poids-lourds.

Cela ne présente pas un intérêt particulier d'aller jusqu'au bout. Juste, la dernière image que je voulais vous présenter n'est pas sous la même forme. Elle a pour objet de vous donner des niveaux de trafic sur les itinéraires de substitution, je dis bien de substitution et pas alternatifs.

Sur les itinéraires de substitution, sur la partie Sud de Chartres, qui relierait le raccordement d'Allaines au Sud de Chartres, nous aurons de l'ordre de 4 200 véhicules jour avec un taux de poids-lourds de 5 %.

Claude BREVAN : L'itinéraire de substitution est l'actuelle 154 avec les traversées de village.

Serge GAILLARD : Tout à fait. Dans notre hypothèse, la RN154 actuelle au sud de Chartres serait l'itinéraire de substitution et il y aurait des traversées effectives de bourgs, comme vous venez de le dire.

Sur la partie Nord, entre Dreux et Chartres, immédiatement au nord de Chartres, sur l'itinéraire de substitution construit existant, nous aurions de l'ordre de 3000 véhicules jour avec 2 % de poids-lourds. Au sud de Dreux, nous aurions de l'ordre de 1200 véhicules jour avec des taux de poids-lourds très faibles, de l'ordre du 1 %.

Sur la section de RN12 entre Dreux et Nonancourt, nous serions de l'ordre de 9 à 10 000 véhicules jour, puisque nous aurions encore une grande partie du trafic de la RN12, et des taux de poids-lourds de l'ordre de 13 %.

Un intervenant (3mn) : Je voudrais revenir sur le tracé que vous venez de nous montrer. Nous parlons largement de Chartres-Dreux, vous nous avez fait le tour de France de tout cela, mais nous ne parlons pas beaucoup de Chartres à Allaines. Je pense qu'il est aussi intéressant et qu'il serait peut-être bon de le corriger, si c'est encore possible. Vous partez sur la 154, donc vous allez partir de Chartres avec une deux voies, vous venez sur une quatre voies sur le contournement d'Allonnes. Au pont de TGV, vous allez vous retrouver en deux voies. Après, vous décalez sur l'autre côté, Ymonville. Ensuite, vous ne nous le montrez pas mais nous décalons encore de l'autre côté.

Je vous signale à cet égard qu'une voie toute tracée aurait sûrement fait faire des économies à plusieurs : il s'agit de la voie romaine, qui part à peu près à Sours, va jusqu'à Allaines, est toute droite et ne traverse pas un pays. Elle aurait eu l'avantage de dégager Bonville, Allonnes, Ymonville. Alors les millions que vous avez mis à Allonnes, ceux que vous avez mis à Ymonville et ceux que vous allez peut-être mettre à Bonville, j'en sais rien... En tout cas, en ce moment, il se dessine la déviation d'Allonnes-Prunay. Vous êtes en train de nous faire deux ponts. L'un d'eux a peut-être son utilité, je ne dis trop rien, mais l'autre, vous vous rendez compte que cette route fait à peu près 1 km et lie Baigneaux à Frainville, elle fait à peu près 3 m de large et nous y construisons un pont. N'y aurait-il pas eu moyen de réaliser des économies là aussi, pour nous donner un peu des sorties de fermes ? Notre président de la Chambre d'agriculture, aussi bien que le président de la fédération, est d'accord pour ne pas couper les fermes et pour avoir une moindre emprise des terres agricoles. Que les uns et les autres viennent à Allonnes, nous vous montrerons comment cela se danse. Ce n'est pas du tout cela. Nous sommes passés, pour la déviation, du côté d'Allonnes où c'était le plus long. C'est encore plus embêtant parce qu'il y a les Mérovingiens et il va falloir en tenir compte. Nous ne sommes pas sortis de la galère.

Alors le pont construit entre Baigneaux et Frainville, sur une route d'un kilomètre qui voit passer à peu près 20 voitures tous les jours... J'espère que vous n'allez pas mettre du ferroviaire entre les deux.

Claude BREVAN : Juste une réponse très courte sur le pont parce que des réunions spécifiques seront consacrées à ces itinéraires Sud et à l'agriculture, où ce sera traité à fond.

L'intervenant précédent : Tous nos parlementaires ont été avertis, je les ai prévenus. Pas un seul n'a encore daigné me répondre. Je leur ai envoyé à tous. Ils reconnaissent que cela a un bon côté mais je n'ai pas eu de réponse, alors que j'ai sollicité qu'on me donne le pourquoi nous ne le faisons pas et pourquoi nous le faisons par là.

Claude BREVAN : Deux réunions auront lieu, une le 17 décembre et une le 14 janvier, qui porteront spécifiquement sur ces questions.

L'intervenant précédent : Il y a même un conseiller général qui n'a pas voulu nous recevoir

Claude BREVAN : Il sera peut-être présent ce jour-là.

L'intervenant précédent : Il savait la question que j'allais lui poser. Comme il n'était pas d'accord, il a préféré couper court.

Un intervenant ^(1mn) : Je vais reposer la question et la repréciser puisqu'apparemment, je n'ai pas de réponse. Je m'appuie sur le dossier, non pas sur ce que je pense mais sur vos conclusions. Vos conclusions sont que les reculs de trafic que vous constatez, que nous constatons tous, sont en lien direct avec l'augmentation du prix des carburants. Nous ne savons pas combien cela coûtera demain. Je m'adresse à notre Président, M. Sarkozy, qui nous dit simplement que l'augmentation des prix des hydro carburants sera permanente. J'en déduis, selon un calcul normal, que l'augmentation du trafic va changer. Elle va diminuer, nous n'allons pas vers une augmentation.

Quand je reprends les chiffres que vous avez annoncés pour vos prévisions dans dix ans, en 2018, vous prévoyez des augmentations de 30 %. C'est en contradiction avec vos propres conclusions. Je ne m'appuie que sur vos chiffres, je n'ai que cela.

Jean-Luc DAVID*, **FDSEA 28** ^(2mn) : Je suis responsable du projet RN154 au niveau de la FDSEA 28. J'ai quelques questions sur l'agriculture. Même si vous venez de dire que des réunions auront lieu le 17 décembre et le 14 janvier, pour le 17 décembre, je ne savais pas mais, pour le 14 janvier, cela fait trop tard.

J'ai déjà une première question parce que je trouve qu'il manque des éléments dans le cahier des maîtres d'ouvrage. Nous voudrions connaître la surface agricole utile de l'emprise du projet pour chaque option envisagée, que ce soit le passage à l'Est ou à l'Ouest de Nonancourt, le passage à l'Est ou à l'Ouest de Dreux et le passage à l'Est ou à l'Ouest de Chartres. Nous avons bien, dans votre dossier, la longueur totale du projet. Nous ne voudrions pas que ce soient des ratios et que ce soit bien la surface agricole utile que vous avez prélevée. Ce sont toujours des terres qui sont consommées au niveau de l'agriculture.

Il ne faudra pas oublier non plus de comptabiliser, dans le cas où ce serait pour une autoroute, les surfaces qui seraient utilisées pour les diffuseurs, les péages, les aires de repos et des stations-service. Nous n'avons rien vu de prévu à cet effet dans le projet.

Si vous décidez que ce soit une autoroute, il y aura obligatoirement un itinéraire de substitution. Nous souhaiterions connaître les surfaces d'emprise. Dans la partie Sud, vous nous dites que la RN154 servira d'itinéraire de substitution. Nous voyons bien qu'entre la déviation d'Ymonville et celle de Prunay-le-Gillon, vous repassez par la RN154. Il faudra donc des itinéraires de substitution. Nous souhaiterions au moins connaître leur surface. Entre Chartres et Dreux, il existe déjà un itinéraire de substitution mais, apparemment, il ne sera pas assez large. Nous souhaiterions savoir combien de surface vous reprendrez sur cet itinéraire de substitution. Pourquoi ne pas conserver la gratuité sur la partie Nord du projet pour les usagers d'Eure-et-Loir ?

Claude BREVAN ^(1mn) : Vous avez dit que la réunion de janvier était tardive. Elle avait été prévue plus tôt dans le débat et, à la demande de la profession agricole, elle a été repoussée parce que, ce jour-là, vous étiez appelés à Bruxelles. Ce n'est pas du tout un

reproche mais nous trouvions aussi que c'était tard et il n'empêche que nous n'avons pas trouvé d'autres dates. Des réponses précises vous seront apportées à ces questions. Je ne sais pas sûre que nous puissions entrer aujourd'hui dans le détail. Vous pouvez donner les premiers chiffres mais surtout, essayez de préparer des réponses, y compris sur Internet, si elles ne sont pas dans le dossier, de manière à ce qu'il puisse y avoir des réponses avant cette date du 14 janvier. Cela me paraît important. Nous reviendrons ensuite sur les questions sur le débat proprement dit.

Olivier de SORAS (1mn) : Il ne sera pas possible d'apporter des réponses précises. Je vais vous dire pourquoi, et vous l'avez évoqué vous-même : vous ne voulez pas d'un principe de ratios. Je le comprends. Au stade où nous en sommes, avant les choix, nous n'avons pas d'études de projets détaillées permettant de vous dire où sera telle parcelle et sur quelle surface.

Claude BREVAN : Vous savez quand même en gros les surfaces.

Olivier de SORAS : Sur la base de ratios, nous sommes capables d'estimer ces éléments. Je précise que ce serait une réponse par ratios et vous avez mentionné dans mon intervention que vous ne le souhaitiez pas a priori. Néanmoins, c'est c'est la seule que nous pouvons donner aujourd'hui.

Claude BREVAN (1mn) : Revenons aux questions posées précédemment, avec deux remarques sur les hypothèses d'augmentations de trafic. Vous avez présenté des augmentations des taux annuels, avec des hypothèses d'un PIB à 1,9 % de taux de croissance et un prix du baril de pétrole inférieur au prix actuel, si je ne me trompe, et un taux de change euro dollar qui n'est pas tout à fait le taux actuel. Finalement, dans le débat, pouvez-vous réajuster ces hypothèses, en ayant plusieurs hypothèses ? Celles-ci ne correspondant pas au contexte actuel. Êtes-vous à même de bâtir de nouvelles hypothèses à partir des chiffres d'aujourd'hui, qui sont tout aussi valables que ceux que vous avez pris ?

Serge GAILLARD (2mn) : Nous ne sommes effectivement pas très cohérents en disant d'un côté que nous constatons une baisse et en continuant, de l'autre, à prévoir des progressions. Aujourd'hui, nous avons une baisse essentiellement sur 2007-2008. Il faut le confirmer par une tendance. Certainement, il y aura une baisse. Je pense que, même si le taux de mobilité croît moins vite, il a quand même tendance à croître.

Pour répondre sur le modèle, il y a des paramètres et aussi la sensibilité du modèle, qui peut donner des fourchettes. Le modèle n'est qu'un outil d'appréciation, il est certain qu'il ne donne pas de chiffre exact. Nous avons des fourchettes d'approximations à l'intérieur de ce modèle. Je ne veux pas vous en dire plus sur le modèle lui-même.

Concernant le pont d'Allonnes, c'est un rétablissement et, s'il existe, c'est qu'il a été demandé, notamment à l'enquête d'utilité publique. C'est là où nous traitons les sujets. S'il n'avait pas eu d'utilité, il n'aurait pas été demandé ou n'aurait pas été fait.

José BERNARDINO*, **Saint-Prest Environnement** (1mn) : Par rapport à la carte 25, vous avez dit tout à l'heure que les déviations qui seront mises en service en 2012, je vois qu'il reste peu de choses à faire. Je voudrais savoir comment nous pourrions le faire en quelques années alors que, pour le peu qui reste, il faudra attendre cinquante ans. Je n'en comprends pas trop la raison. Par contre, si cela devient une autoroute, je ne comprends

pas pourquoi cela irait très vite.

Ensuite, nous avons dit tout à l'heure que cela avait été très vite en Normandie parce qu'il n'y avait pas de gros ouvrages d'art à réaliser. Il est envisagé de construire un viaduc à Saint-Prest qui, à mon avis, coûtera très cher. Je me demande combien de kilomètres de rubans à quatre voies sécurisées, sans péage, nous pourrions construire en plaine pour le prix du viaduc. Aujourd'hui, un franchissement de l'Eure est déjà disponible.

Claude BREVAN (30s) : La question indirectement posée est : présenterez-vous un détail financier des différents travaux, avec le coût des contournements et des tracés courants ? C'est ce qui permettrait d'éclairer le débat. Vous voulez avoir tous les coûts détaillés, de manière à savoir où vont les sommes les plus importantes.

L'intervenant précédent : Nous souhaiterions une étude par l'Ouest également. Dans toutes les cartes que nous voyons, seul apparaît le contournement Est. Je ne comprends pas qu'à aucun moment, on ne nous présente ne serait-ce qu'un petit projet. Je pense que, pour le prix du viaduc, il y a beaucoup de choses à faire, sans dénaturer une vallée de l'Eure à laquelle nous tenons beaucoup.

Claude BREVAN : Vous aurez la réponse à ces questions quand nous détaillerons les coûts du projet. D'autres questions puis nous passerons au troisième sujet car il commence à se faire tard.

Une intervenante (2mn) : J'aurais aimé revoir la carte sur la circulation sur les axes secondaires. J'aimerais parler de l'axe entre Chartres et Dreux. J'aurais aimé savoir si vous avez réalisé une étude, actuellement, sur les véhicules qui traversent ces axes. J'habite Saint-Germain-la-Gâtine, qui a été dévié en 2002, et nous avons une centaine de véhicules jour. Regardez ce que vous nous présentez là. Je trouve que c'est inacceptable. Nous avons financé la route 2 x 2 voies, nous sommes aujourd'hui tranquilles, dans notre petit village de campagne, et vous êtes en train de nous dire qu'on revient en arrière. Je comprends que les gens de l'autre côté soient très mécontents et veuillent que leur village soit dévié parce qu'au niveau sécurité, c'est essentiel mais il ne faut pas non plus retourner en arrière pour ceux qui ont eu la chance d'obtenir cette déviation, pour des raisons de sécurité. Je pense que vous nous en parlerez plus tard.

Avez-vous réalisé une étude sur les accidents qui ont eu lieu réellement sur la 2 x 2 voies depuis qu'elle est en service entre Chartres et Dreux, sur l'axe secondaire et, inversement, entre Chartres et Ymonville ? Ce serait très intéressant.

Claude BREVAN : Ce sera le sujet du troisième exposé.

L'intervenante précédente : Je tenais à vous dire que cela semble inacceptable, même avec 3000 véhicules jour et je pense que vous êtes en deçà des chiffres. Nous avons connu la RN154 avant et les gens ne prendront pas une autoroute.

Claude BREVAN : Payante, vous voulez dire.

L'intervenante précédente : Payante ou pas payante. Les gens qui vont à Challet actuellement empruntent la 2 x 2 voies. S'il n'y a pas de sortie ni d'entrée, les gens qui ne pourront pas la regagner passeront forcément sur les routes de substitution.

Claude BREVAN : Je ne pense pas que les entrées et sorties dans le dossier soient définitives actuellement.

L'intervenante précédente : On nous parle de coûts donc vous vous êtes peut-être trompés dans le chiffrage. Combien d'entrées et de sorties avez-vous chiffrées ? Toutes ne figurent pas dans le chiffrage.

Claude BREVAN : Il n'y en a pas zéro entre Chartres et Dreux, dans le dossier.

Il y a encore une question sur cet aspect puis nous passerons à l'intervention de M. Gaudry et à la question de la sécurité. Nous reviendrons ensuite sur des questions plus générales.

Michel LETHUILLIER, maire de Chérisy (4mn) : J'aimerais revoir la carte, si c'était possible, car j'ai des questionnements sur le point de jonction entre la RN154 et la RN12. Actuellement, il est à l'Est de Dreux. Il me semble utile que la 2 x 2 voies soit maintenue jusqu'au rond-point et il me paraîtrait intéressant de pouvoir continuer ce que nous appelons l'étude du barreau ouest. Les entreprises foncières existent déjà, ainsi que deux ou trois ouvrages d'art. Seul un petit lien reste à faire entre Luray, qui passe derrière le collège de Comteville, pour rejoindre la RN12.

En 1994 ou 96, lorsque la déviation de Chérisy a été entreprise, une jonction était prévue à ce niveau. Au moment des études, le subdivisionnaire de l'époque, qui devait être M. Rault, m'a dit : « Je ne sais pas mais nous supprimons cette sortie prévue. Elle est supprimée du projet. » Je voudrais savoir qui avait supprimé ce projet à cette époque. Je sais que tout Comteville était concerné, la commune de Sainte-Gemme avait mis un espace Natura 2000 un peu pour gêner. Il est mentionné dans le dossier qu'en passant par l'Est, cela gênerait la vallée de l'Eure. Je peux vous dire que la RN12 a été déviée par Chérisy, elle traverse en plein la vallée de l'Eure et personne ne s'en plaint.

Je suis partisan des économies financières, d'une part, et des économies d'espace d'autre part. Nous réaliserions une large économie d'espace en passant par l'Est. Actuellement, la RN154 est commune à la RN12 depuis Saint-Rémy jusqu'à l'Est de Dreux. Cela veut dire que la traversée Nord de Dreux doit être prise dans le projet. Elle peut être facilement enfouie, cela s'est vu à Pontchartrain et en région parisienne. Il est évident qu'en même temps, cela dessert les zones Nord de Dreux.

J'ai entendu, sur les notions de trafic tout à l'heure, que sur le délestage, ce qui resterait à l'Ouest, M. Gaillard nous dit : 9000 véhicules. Il en passe 23 000 à Chérisy, sur la RN12 au Nord de Dreux. Où disparaissent les 14 000 véhicules à la sortie de Dreux ? Voulez-vous nous montrer qu'ils disparaissent par un échangeur qui serait construit à l'Est de Dreux et qui fait que nous avons monté le projet le plus possible vers le Nord, pour réaménager quelque chose à l'Ouest de Dreux, avec sans doute un échangeur à cofinancer puisque les grands échangeurs seraient cofinancés par les agglomérations ?

Pouvons-nous avoir une réponse à ce sujet et quelle serait l'économie réalisable sur cette partie de contournement de Dreux ? J'ai lu quelque part que la RN12, sur la partie Nord, deviendrait une voie plus lente. Cependant, 23 000 véhicules arrivent de Paris, qui vont forcément vers Nonancourt. C'est en fait la Paris-Brest.

Donc, où vont les 14 000 véhicules, si nous n'en retrouvons que 9000 entre Dreux et Nonancourt ?

Claude BREVAN (30s) : Nous traiterons spécifiquement cette question dans la réunion sur le traitement Nord mais je pense qu'il faut quand même répondre quelque chose. Cela montre en tout cas qu'il est nécessaire d'avoir des réponses précises sur des variantes. Il faut donc vous préparer, si ce n'est pas aujourd'hui, à avoir des réponses précises sur des propositions alternatives de cette assemblée et des deux précédentes. C'est indispensable.

Olivier de SORAS (1mn) : Tout à fait. Je vais rebondir sur ce que vous dites. Dans le dossier, nous avons un certain nombre d'éléments sur les différentes variantes, qui seront présentés successivement dans les réunions, précisément sur les différents sites partie Nord et partie Sud. Nous présentons une trame de ce que peut être une option aménagement parce que c'est celle sur laquelle nous avons posé les premiers chiffres, qui permettent de poser une réflexion. Nous pouvons effectuer le même travail avec une autre variante et les mêmes chiffres. Les éléments sont dans le dossier. Nous les présenterons lors des réunions spécifiques sur les différentes hypothèses d'aménagement.

Serge GAILLARD (2mn) : Pour répondre sur Dreux, nous n'avons effectivement pas écarté l'hypothèse d'un contournement Est. Toutefois, comme vous l'avez dit, le contournement Est n'est qu'un élément, il faut aussi faire la traversée Nord de Dreux et la jonction entre Dreux et Nonancourt, et les déviations. C'est un ensemble.

Encore une fois, aucun choix n'est arrêté et nous n'avons rien n'exclu aujourd'hui. Pour preuve, nous lançons encore des études environnementales sur le contournement Est de Dreux, pour savoir vraiment ce qu'il en est.

Ensuite, nous n'avons pas aujourd'hui de comptage sur la situation des itinéraires de substitution. L'évaluation qui est faite est à 300 véhicules jour, ce qui est relativement peu. Nous sommes d'accord que le fait de mettre un péage sur un itinéraire global charge. C'est ce que nous disons, nous n'essayons pas de dissimuler le sujet. Nous disons que les modèles montrent qu'effectivement, il y a un rechargement dans ces sections. Nous sommes d'accord.

Un intervenant (1mn) : Je ne comprends pas pourquoi les chiffres sur les itinéraires de substitution ont beaucoup varié, entre une présentation faite aux élus du Conseil général en 2006, qui ont donc été retracés sur papier, et vos chiffres d'aujourd'hui. Les différences sont faramineuses. Je voudrais comprendre comment, dans un sens, vous trouvez que la circulation va augmenter en vingt ans de 30 % et comment, en deux ans, la circulation sur les itinéraires de substitution a perdu 35 %.

Serge GAILLARD (30s) : D'une part, le niveau d'études s'est affiné entre les deux points. Ensuite, un modèle de trafic sur l'agglomération chartraine a été intégré dans le modèle général. Je ne peux pas vous en dire plus, je n'ai pas les détails.

Claude BREVAN (1mn) : Si vous le voulez bien, nous allons arrêter les questions précises sur ce point. Après l'exposé sur la sécurité, nous garderons un temps pour compléter. Passons à la question de la sécurité, qui est également fondamentale. Je donne la parole à M. Gaudry, en lui demandant d'être peut-être plus bref que prévu car nous avons vraiment pris du retard. Nous traiterons ensuite de l'accidentologie sur cet itinéraire précis. Je ne sais pas si vous avez prévu de parler des accidents sur les itinéraires de substitution, cela a été demandé. En tout cas, ce sera quelque chose à compléter par la suite. Enfin, des questions pourront récapituler l'ensemble de ce qui a été dit au cours de cette séance. M. Gaudry, vous avez la parole.

Marc GAUDRY, INRETS (18mn) : Comme étranger, je n'ai pas d'autres titres pour vous parler que celui de l'origine de ma famille qui, en 1652, a quitté Feings. Feings était dans le diocèse de Sées au XVIIe, et se trouve actuellement dans le diocèse de Chartres. Vous le voyez, j'ai trouvé un bon justificatif pour vous dire quelques mots.

Ma perspective sera la suivante. Je regrette que le cinéma n'ait pas autorisé l'équipe à rentrer et à me mettre la machine au foyer avant le début de la réunion. Je mettrai l'accent sur la sécurité et je vous dirai quelque chose sur l'environnement, sur la consommation de carburant.

Je me place dans la perspective des poids-lourds. La question que je pose est : à partir de ce que nous savons, en particulier des données françaises, pourquoi les poids-lourds prendraient-ils une autoroute concédée plutôt que la nationale ?

Premièrement, comme vous le savez, il existe des personnes qui maximisent les dénivelés. Dans un parcours du tour de France, les gens ont fait exprès d'avoir le plus de montées et de descentes possibles. Ceux qui font des autoroutes ne font pas cela. Ils construisent plutôt un profil en long, qui réduit les dénivelés cumulatifs. Ceci diminue beaucoup les consommations de carburant. Quand les poids-lourds passent par l'autoroute, en général, à cause des profils plus favorables, leur consommation de carburant est plus basse.

Nous allons maintenant regarder ce qui se passe quand tout le monde prend l'autoroute, pas seulement les poids-lourds. Ce graphique, en milles à l'heure, montre que les émissions de gaz carbonique sont strictement proportionnelles à la consommation. Le minimum de la production de gaz carbonique et de tous les polluants est à peu près à 45 milles à l'heure, ce qui correspond à peu près à 65, 70 km/h. Donc, si vous voulez un flux de véhicules régulier, qui consomment le moins de carburant possible et qui polluent le moins possible, il faut que le flux passe à peu près à 60 km/h. Dès que le flux s'arrête et que les gens sont obligés de stopper puis de redémarrer, ils ont des consommations astronomiques, qui peuvent aller à 30, 40, jusqu'à 60 l aux 100 dans du trafic en bouchons. La vitesse qui minimise la pollution est à peu près 65 km/h. C'est vrai pour les voitures et à peu près pour les camions aussi.

Les véhicules ont une courbe en U. Il y a 30 ans, c'était aussi un U, le minimum était à la même place mais plus haut. Les courbes avaient la même forme mais elles étaient toutes plus hautes.

Qu'arrive-t-il quand les camions réduisent leur vitesse ? Géodis vient d'annoncer une baisse de vitesse obligatoire de tous ses camions sur toutes les autoroutes françaises, à 80 km/h. Ils ont constaté, pour le moment, qu'ils n'économisent même pas 1 % du carburant. Cela veut dire que pour eux, à 90 km/h, la courbe est extrêmement plate. Ils passent à 80 et économisent 0,5 à 1 % du carburant. Ils sont donc dans la partie très plate de la courbe.

J'ai choisi ici une autoroute d'une longueur correspondant à peu près à celle qui nous intéresse ici, pour vous montrer, pour les camions, la distribution du temps de parcours sur une autoroute réelle. Ce sont des chiffres réels, d'une autoroute réelle, de Vienne à Montpellier. Ce sont les chiffres de l'année dernière. Pour ce parcours, des gens ont pris 130 minutes, d'autres 210 minutes et d'autres davantage. La majorité, ceux qui n'ont pas fait d'arrêts, sont dans la première pointe. La deuxième pointe comprend ceux qui ont fait un arrêt. La vitesse moyenne de ceux qui n'ont pas fait d'arrêt est de 88 km/h. Les poids-

lourds, sur autoroute, mettent leurs régulateurs à 88. Ils peuvent rouler d'une manière qui minimise la consommation de carburant et la pollution. Le point est que, sur une autoroute, il est possible de rouler de manière régulière et de baisser et les consommations de carburant et les polluants.

Nous allons maintenant passer à la sécurité. En réponse à la question : quelle est la différence de sécurité entre un type de route et un autre, les quatre prochaines diapositives résument ce que j'ai pu trouver. Ce graphique nous mène jusqu'en 2002. La ligne du haut représente le taux de tués par milliards de véhicules-km sur les nationales. Vous voyez que cela baisse. La ligne du bas représente la même mesure, le taux de tués, par milliards de véhicules-km, sur les autoroutes. Vous savez que les définitions des routes nationales ont changé ensuite, avec cette politique de transférer les routes nationales aux régions.

Qu'arrive-t-il si nous essayons de prolonger ces courbes pour voir ce qu'il en est ? Nous avons des chiffres qui permettent de comparer 2002 à 2007, avec le taux de tués par milliards de véhicules-km en 2002 et en 2007. En gros, sur les autoroutes, en 2002, il se tuait en moyenne un peu plus de quatre fois moins de gens que sur les nationales, par véhicules-km. Ce chiffre est du même ordre de grandeur en 2007. Depuis 2002, malgré que tout le monde baisse, les autoroutes conservent en moyenne un niveau relatif de sécurité plus élevée que les nationales. Elles sont entre quatre et cinq fois plus sûres, si nous regardons les moyennes.

Dans le détail, je veux m'éloigner de la moyenne, parce qu'il y a beaucoup de monde, et essayer de préciser de quelle façon les poids-lourds sont vraiment plus dangereux que les voitures. C'est seulement depuis 1995, en France, que nous pouvons tirer le nombre d'accidents ou de victimes d'un accident impliquant un poids-lourd. Avant, il n'en existait pas de mesures précises. La question posée est : y a-t-il un sur-risque des poids-lourds ? Les gens le ressentent quand ils les voient et qu'ils constatent les accidents, ils ont l'impression que les poids-lourds sont plus dangereux. Nous avons vu qu'ils l'étaient mais de combien ?

Pour le réseau dans son ensemble, en 2003, nous avons 2,5. C'est-à-dire qu'en 2003, si je compare, sur la totalité du réseau français, tous types de routes confondues, les taux de tués, par kilomètre, des poids-lourds à ceux des autres, je constate que les poids-lourds sont 2,5 fois plus dangereux, le danger étant mesuré par les tués. Nous pouvons faire des études semblables avec les blessés.

Quand nous regardons le type de route, Madame Orselli a fait la chose suivante, en travaillant en détail les données de l'année 2003 : au lieu de prendre toute l'année et tous les véhicules et tous les types d'accidents, elle a exclu les sorties de route, c'est-à-dire les accidents causés par un véhicule qui ne frappe pas un autre véhicule, et les deux-roues motorisés et n'a conservé que les jours ouvrables, pour voir si la mesure du sur-risque des poids-lourds changeait. Elle a trouvé qu'au lieu d'être 2,5, pour la même année, c'est plutôt 4,5, sur l'ensemble du réseau français, après une lecture de la totalité des bulletins d'accidents.

Si nous essayons de voir ce qui se cache derrière cette moyenne, nous nous apercevons que, pour les routes nationales, le taux de ce risque est plus bas que sur les autoroutes. C'est un peu paradoxal parce que, comme la moyenne est plus basse pour les autoroutes, il est étonnant qu'une fois que nous changeons la définition du domaine qui nous intéresse,

le sur-risque des camions soit plus élevé sur les autoroutes que sur les nationales. En gros, nous ne savons rien d'autre.

Pourquoi la moyenne est-elle si favorable aux autoroutes relativement aux routes nationales ? Tout le monde a des idées là-dessus. Nous savons que ce ne sont pas tout à fait les mêmes véhicules, que la géométrie est différente, il y a de nombreuses différences, avec les croisements, les types de véhicules autorisés.

Si nous voulions répondre, je vais donner, en une minute, la liste des variables infrastructures – je ne dirai rien sur les chauffeurs ni sur les véhicules – dont il faut rendre compte, c'est-à-dire que pour chaque route, il faut associer un facteur de risque à chacun des éléments que je vais lister. J'ai essayé de le faire, cela a pris trois ans. Certains éléments concernent la zone d'approche en long : est-ce une montée, une descente, quel est le rayon de courbure ? Des éléments de géométrie sont la zone d'approche en plan : y a-t-il deux quasi-droites suivies d'un virage, deux virages suivis d'une quasi-droite ? Quel est l'enchaînement de la géométrie dans le plan ?

Vous voyez la liste considérable d'éléments descriptifs de l'infrastructure. Ces éléments sont récoltés par les machines du service des routes sur les routes françaises. Il y a moyen d'essayer de mettre de l'ordre dedans.

Claude BREVAN (30s) : Je vous demanderai d'aller plus vite pour laisser du temps à l'exposé sur la situation locale et les questions de la salle. Je m'excuse de vous le demander mais nous avons pris pas mal de retard. Je crois que vous souhaitez dire aussi quelque chose sur la différence d'entretien et d'exploitation des différents réseaux. Dites-nous un mot sur cet aspect.

Marc GAUDRY, INRETS : Un concept proche de celui de sécurité est celui de sûreté. Quand vous prenez une autoroute concédée, un PC gère tous les incidents et met en route une procédure qui garantit que 95 % des problèmes seront réglés dans les trente minutes pour les voitures ordinaires et en une heure pour les poids-lourds. La gestion des incidents, qui sont en nombre considérable, vous voyez ici sur le district de Senlis sur l'A1 l'année dernière : 4500 interventions, 2900 pannes. Les machines qui ramassent des morceaux de métal ou de caoutchouc sur la route ont fait 1000 ramassages.

Sur une autoroute concédée, il y a une gestion de la sûreté suivant des protocoles imposés aux entreprises, pour laquelle il n'y a pas de données comparables sur le reste du réseau. Si nous avons deux colonnes, autoroutes concédées et routes nationales, par exemple, ou autres types d'autoroutes, nous ne pouvons pas dire combien il y a de personnes d'astreinte sur les routes nationales. Nous pouvons le dire sur les autoroutes concédées. Nous ne pouvons pas dire, sur une route nationale, combien de temps cela prendra pour qu'on vous envoie une remorqueuse et si les gens sont d'astreinte pour venir vous desservir en moins d'une demi-heure ou moins d'une heure si vous êtes un poids-lourd. La gestion des incidents, qui a une incidence sur la sécurité et la variabilité du temps, est assurée de manière contractuelle sur les autoroutes.

C'est un des facteurs importants dans le choix des entreprises, lorsqu'elles décident d'un itinéraire sur autoroutes concédées, qu'elles comparent avec un itinéraire sur routes nationales. D'autres éléments entrent en jeu, je n'en parlerai pas pour ne pas consommer plus de temps.

Claude BREVAN (30s) : Nous prendrons quelques questions sur ce sujet puis nous enchaînerons avec l'accidentologie sur le territoire qui nous concerne et, enfin, des questions générales. Quatre questions puis nous passerons à l'exposé sur l'accidentologie sur la RN154 proprement dite.

Un intervenant (1mn) : J'aurais souhaité que nous fassions redéfiler les diapositives, s'il vous plaît. Quel est votre sentiment sur la sécurité des 2 x 2 voies par rapport aux autoroutes ?

Marc GAUDRY (1mn) : Il n'y a pas de réponse générale à cette question. Il existe 80 facteurs de géométrie d'infrastructures. Une autoroute, cela n'existe pas. Il n'existe qu'une autoroute particulière et une 2 x 2 voies particulière. Chacune a sa configuration, son nombre de croisements, ses virages, ses montées, ses descentes. Pour donner une réponse compétente à la question, il faut décomposer chacune des routes considérées et distribuer le facteur de risques par éléments, et sortir une valeur pour la route choisie.

Un intervenant : Merci.

Claude BREVAN : Je précise que toutes les diapositives qui ont été projetées seront publiées sur le site Internet.

L'intervenant précédent : Vous avez mis des graphiques concernant les émissions de polluants. Était-ce pour les poids-lourds ou pour tous les véhicules ?

Marc GAUDRY (30s) : C'étaient pour les voitures, je m'excuse, et j'ai rajouté que, pour les poids-lourds, le U est plus ouvert, il est plus plat au centre et monte un peu plus tard.

Mme Claude BREVAN (30s) : Si vous nous en donnez la permission, M. Gaudry, nous réutiliserons ces slides au moment où nous parlerons des questions d'environnement et notamment de pollution.

L'intervenant précédent : Est-ce que je dis une bêtise si je dis que nous polluons moins en roulant à 110 qu'en roulant à 130 ?

M. Marc GAUDRY : Je pense que c'est vrai mais un tout petit peu.

Un intervenant (1mn) : Je travaille sur la RN154 Sud et des objets, j'en ramasse tous les jours et nous dépannons des usagers tous les jours. Je ne peux pas vous permettre de dire cela, Monsieur, excusez-moi, je suis fonctionnaire d'État.

Marc GAUDRY : Je n'ai pas dit qu'on ne le faisait pas, je dis qu'il n'y avait pas de statistiques sur la fréquence.

L'intervenant précédent : Monsieur, je remplis une main courante.

Marc GAUDRY (1mn) : Alors, quel est le temps moyen d'attente si je suis sur une route nationale française ? Est-ce qu'on me garantit un dépannage dans 95 % des cas en moins de 20 minutes ? Y a-t-il des gens d'astreinte qui peuvent me le garantir sur les RN ? Il n'existe pas de statistiques nationales officielles.

L'intervenant précédent : Je suis d'astreinte une semaine, 24 heures sur 24, une fois par mois. Nous sommes 15 agents en district au CEI de Chartres, nous sommes d'astreinte

toute l'année, 24 heures sur 24. Nous sommes fonctionnaires d'État et fiers de l'être, et nous serons toujours contre cette autoroute.

Marc GAUDRY (30s) : C'est différent. Je demande les chiffres. Je suis ouvert à la contre-preuve mais je veux les chiffres sur les moyennes, sur les variantes, sur les vitesses, sur le temps que cela prend pour sortir un poids-lourd du fossé, sur le présalage.

Un intervenant (2mn) : Si j'ai bien compris votre démonstration, et vous me corrigerez si je me trompe, vous avez démontré que sur autoroute, avec une allure constante, il y avait moins de pollution.

Marc GAUDRY : Moins de consommation de carburant pour un profil donné.

Un intervenant : Donc moins de pollution. D'autre part, vous avez exprimé une autre approche, qui est l'aspect accidentogène sur une autoroute, par rapport à la route ordinaire ou la route nationale. Vous avez souvent mis en évidence l'autoroute. Vous avez très peu évoqué les 2 x 2 voies. Pour moi, vous avez fait la démonstration qu'il vaut mieux éviter de faire circuler sur les axes secondaires, qu'il vaut mieux éviter l'axe secondaire qui se trouve sur le parcours Dreux-Chartres actuellement puisque le ralentissement sur les voies secondaires peut provoquer une pollution très importante et, d'autre part, provoquer des accidents qui n'ont plus lieu actuellement.

Marc GAUDRY (2mn) : Il n'y a pas, que je sache, ni sur les sites officiels ni dans les thèses les plus récentes, de chiffres détaillés sur la performance fine qui me donnerait : autoroutes concédées, autoroutes – les vitesses ne sont pas les mêmes –, 2 x 2 voies, routes nationales. Cela n'existe pas. La meilleure configuration que nous puissions donner est : autoroutes, routes nationales, autres voies.

Le plus grand problème n'est pas la définition de la voie mais le kilométrage qui, sur les petites routes, en France, n'est pas connu. Nous savons que les deux tiers des tués sont tués sur les petites routes. C'est la même chose ailleurs, vous n'êtes pas différents de nous. Quand nous établissons un taux de dangerosité, nous prenons par exemple au numérateur, les tués et, au dénominateur, le nombre de kilomètres. Si nous ne pouvons pas mesurer le kilométrage, nous ne pouvons pas définir un taux précis. C'est une partie du problème de la mesure précise qui vous donnerait les chiffres que vous souhaiteriez avoir.

Claude BREVAN (30s) : Il y a une question de mesures, qui est une question de chercheur et, en tant que chercheur à l'INRETS, il est évidemment intéressant que vous travailliez sur les chiffres. Ce n'est pas pour autant que nous pouvons dire que rien n'est fait sur le réseau national. Peut-être que la DRE, qui a aussi en charge l'entretien du réseau national, peut donner quelques éléments de réponse sur cette question.

Marc GAUDRY (2mn) : Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que quand nous voulions faire une comparaison chiffrée, avec des données sûres, de tous les éléments, nous ne pouvons pas donner, sur le réseau national français ou sur les routes locales, une estimation du temps que cela prend lorsqu'il y a un incident et de sa distribution. Nous ne pouvons le faire que sur les autoroutes concédées. Nous ne pouvons pas le faire, que je sache, sur les autoroutes non concédées. Ce n'est pas une critique mais un constat.

Nous avons un peu ce pourquoi nous payons. Chez moi, un jour, nous avons enlevé les péages sur les autoroutes. Les gens ont été surpris de voir que le salage était moins bon, le

déneigement était moins bon et les réparations étaient moins bonnes. On leur a dit : « On ne peut pas tout avoir ».

Claude BREVAN : Nous allons attendre la fin de l'exposé sur la situation locale.

Henri RAULT, Conseiller général (3mn) : J'ai bien écouté M. Gaudry mais quand même... Je lui fais confiance dans ses chiffres, ce sont des chiffres qui correspondent à la société Géodis. N'empêche que je suis en droit de m'interroger, Madame, pour une simple et bonne raison. Aujourd'hui, vous avez tous les poids-lourds espagnols qui, quand ils arrivent à Tours, doivent normalement monter sur l'autoroute A28. Si j'écoute vos diminutions d'accident, de pollution, de consommation, je ne comprends plus rien ou alors, les Espagnols n'ont rien compris du tout par rapport aux transports français. Arrivés à Tours, ils prennent tous la RN10 et se retrouvent sur la rocade de Chartres, ils passent à Lucé et sur la rocade de Mainvilliers. C'est le premier constat. Il y a donc là une réelle difficulté. Vous pouvez regarder, une grande majorité d'Espagnols encombrant et d'ailleurs, c'est normal, stationnent sur les quelques points d'arrêt qu'il peut y avoir.

Le deuxième constat est que vous avez dit qu'il n'y a pas de données à l'Équipement. Je suis désolé, aujourd'hui, un agent est intervenu.

Marc GAUDRY : J'ai dit qu'il n'y a pas d'indices nationaux permettant de le dire. S'il y en a, envoyez-les moi à frais virés.

Henri RAULT : Laissez-moi finir, Monsieur, ne répondez pas à ma question avant que j'aie terminé. Aujourd'hui, ces agents sur la route, que je connais bien, sont chargés de remplir un cahier tous les jours, de toutes les interventions, de tous les ramassages, de tout ce qu'ils peuvent faire sur l'itinéraire donné. Il suffit d'analyser les cahiers qu'ils sont chargés de remplir et nous aurons les données.

D'autre part, vous parlez des dépannages sur la nationale. À ce que ça se sache, des mécanos sont d'astreinte et sont chargés d'enlever les véhicules. Je peux être d'accord sur le dépannage concernant les poids-lourds renversés et vous accorder que le temps de dépannage sur une nationale n'est pas le même que sur l'autoroute. Je peux vous l'accorder. Pour le reste, je ne comprends pas. Il y a une réelle difficulté.

Marc GAUDRY (30s) : Je dis simplement qu'il n'y a pas de chiffres qui feraient remonter ces données. Valorisez-les, remplissez parfaitement chaque jour les feuillets et valorisez la RN en opposition à l'autoroute. Pour le moment, les autoroutiers le calculent mais les gens de la RN ne le font pas.

Claude BREVAN (30s) : Nous allons arrêter sur cette question et demander à M. de Soras ou M. Gaillard de présenter la situation locale des accidents. Nous devons terminer relativement vite car il y a ensuite une séance de cinéma. Merci beaucoup, M. Gaudry.

Serge GAILLARD (5mn) : Je vais simplement compléter et essayer d'aller très vite sur l'évolution des accidents et du nombre de tués sur les routes, à la fois au plan national et en région Centre. Nous avons ici le nombre de tués et le nombre d'accidents. Nous constatons une décroissance régulière, à la fois au plan national et au plan régional. Au plan régional, la décroissance est un peu plus rapide pour 2008 puisque nous sommes pratiquement à 12 % alors que la France n'est qu'à 8 %. Au nombre de tués, nous avons quelque chose d'assez similaire, avec un écart qui se réduit, qui est beaucoup moins important mais nous

sommes toujours dans la même logique.

Sur la région Centre, ce qui est important est le taux de gravité, c'est-à-dire le nombre de tués pour 100 accidents. Alors que la moyenne nationale est à un peu plus de 5,5, le taux en région Centre est de l'ordre de 11. Notre taux de gravité est donc quasiment deux fois supérieur à la moyenne nationale. Nous sommes sur des données et ce sont des réseaux équivalents.

Si nous regardons les différents départements dans la région Centre, nous voyons que le Loiret et l'Eure-et-Loir sont sur de tendances croissantes.

Claude BREVAN : Est-ce que c'est sur les mêmes bases ou en fonction du trafic ?

Serge GAILLARD : Ce sont des données brutes.

Claude BREVAN : Donc ce n'est pas sur les mêmes bases.

Serge GAILLARD : Ensuite, nous avons repéré depuis 2005 l'ensemble des accidents mortels sur l'ensemble du réseau la région Centre. Nous pouvons peut-être regarder un peu plus précisément sur la RN154. Le jaune, c'est l'année 2009, le vert l'année 2008, le gris 2007 et le bleu 2006.

Nous constatons une distribution d'accidents, sur la section Allaines-Chartres pratiquement annuellement, malheureusement, avec des taux de gravité plus élevés à l'approche du Sud de Chartres. Je dirais que les dernières années ont montré des accidents très graves.

Ensuite, nous avons la section aménagée entre Chartres et Dreux qui, à l'exception de la zone de Boullay-Mivoye, avant la mise en service, ne présente pas d'accidents. Pour répondre à la question de tout à l'heure sur les itinéraires de substitution, nous n'avons pas aujourd'hui d'identification d'accidents et encore moins d'accidents mortels.

Sur Dreux, il y a une grande concentration d'accidents mais ce sont plutôt des accidents à l'intérieur de l'agglomération. Nous avons une zone d'accumulation d'accidents sur la traverse Nord de Dreux.

Nous pouvons regarder assez rapidement l'évolution, sur quelques années, de la gravité sur la RN154. Tout à l'heure, nous étions sur un niveau moyen en Eure-et-Loir de 11, un niveau moyen national à un peu plus de 5,5. En 1998, nous étions à 10,5, donc au niveau de la moyenne nationale, région Centre. Depuis 2006, 25, nous sommes à cinq fois la moyenne nationale. En 2008, cela se confirme, c'est à peu près la même chose. En 2007, c'est un peu à part puisque c'est là que nous avons un ensemble d'accidents qui se sont produits au niveau de Prunay-le-Gillon-Allonnes, des accidents graves sur la RN154.

Claude BREVAN : Concernant la nature des accidents, s'agit-il de poids-lourds, de piétons, de cyclistes ? Avez-vous des chiffres ? Nous le verrons dans un deuxième temps, d'accord.

Olivier de SORAS : Nous avons l'analyse de détail de façon très précise. Nous avons essayé de présenter quelque chose d'un peu agrégé.

Claude BREVAN : Monsieur souhaitait poser une question depuis longtemps.

Un intervenant (2mn) : Ma question est maintenant un peu hors contexte. C'était pour dire au Monsieur qu'il se trompait. Ne lui avait-on pas indiqué qu'il ne s'agit pas d'une autoroute comme celles qu'il étudie habituellement, qui permettent d'aller en vacances ? Il s'agit d'une autoroute pour un trafic local, cela n'a rien à voir avec ce qu'il étudie habituellement. C'est pour des petits trafics, ce n'est pas une autoroute que l'on prend pour partir loin.

D'autre part, sur la carte de trafic à l'horizon 2018, il était écrit en haut à droite : scénario 1. Cela veut dire qu'il doit y en avoir d'autres. Il serait intéressant de les avoir.

Ensuite, les courbes se croisent au niveau de l'accidentologie. Nous ne lui avons pas expliqué qu'il y aurait des voies de substitution. Cela change toutes ses études. C'est plus complexe que cela, tout simplement, mais il n'était peut-être pas prévenu.

Claude BREVAN : L'exposé correspondait à un cadrage général, il n'était pas destiné à s'appliquer au niveau local.

L'intervenant précédent : Bien sûr, une autoroute est moins accidentogène qu'une route nationale mais là, ce n'est pas la même chose. Nous ne sommes pas du tout sur le même domaine, c'est beaucoup plus complexe.

Un intervenant (4mn) : Je voudrais parler de la sécurité, en utilisant uniquement des chiffres publiés dans le dossier. Nous touchons un domaine qui nous fait tous réagir avec nos tripes et nous le sentons bien, nous parlons de taux de gravité, de morts, de blessés et cela nous touche très fort. Je pense qu'il faut avoir, en parlant de cela, des idées claires et en parler le plus calmement possible.

Je vais essayer de reprendre trois mots de conclusions qui ont été publiées dans le projet et je dirai un mot sur les bonnes nouvelles aussi dans le dossier.

Nous disons que la situation s'est dégradée, c'est marqué noir sur blanc dans le dossier : « un pic très important », « la gravité ne fléchit pas », « sujet d'inquiétude », tout cela remue en nous des choses et nous réagissons exactement pareil que les conclusions faites dans le livre.

Par contre, je vais vous dire les bonnes nouvelles. Elles s'appuient uniquement sur le tableau de la page 39 du dossier. Je vais vous dire les conclusions que nous pouvons en tirer si nous prenons le temps de regarder les chiffres.

Pour 2007, le nombre d'accidents n'a jamais été aussi bas. C'est déjà une bonne nouvelle, que les résultats baissent sans arrêt. Le nombre de blessés n'a jamais été aussi bas, vous pouvez le vérifier, bien sûr. Le nombre de victimes n'a jamais été aussi bas, vous pouvez prendre la colonne et regarder. C'est la deuxième meilleure année depuis dix ans pour le nombre d'accidents avec un mort ou un blessé.

Pour 2008, puisque vous avez annoncé des valeurs et je n'ai pas Internet, j'ai simplement téléphoné et j'ai simplement les chiffres que vous avez, c'est la même chose : le nombre d'accidents a encore baissé, le nombre d'accidents mortels a baissé, le nombre de tués a baissé. Le coefficient de gravité, qu'est-ce que c'est ? Nous sommes tous affolés par le mot gravité. Ce n'est pas si grave que ça, excusez-moi, je vais en parler comme professeur de mathématiques, s'il vous plaît. C'est le nombre de tués par rapport au nombre d'accidents.

Quand il augmente, cela veut dire que soit le nombre d'accidents augmente et nous avons raison de nous affoler, soit c'est la proportion qui change. Combien de morts par rapport aux accidents ? Si nous faisons baisser le nombre de morts, et il baisse sans arrêt, le nombre d'accidents baisse sans arrêt. Maintenant, il ne baisse pas à la même vitesse. Ce n'est qu'un coefficient mathématique, une valeur purement intellectuelle. Cela n'a aucune réalité réelle. La gravité est un coefficient inventé pour mesurer quelque chose pour les statisticiens. Pour nous, ce qui compte, c'est que le nombre de morts baisse, que le nombre d'accidents baisse et que c'est de mieux en mieux.

Maintenant, pour la conclusion, je me mets en porte-à-faux contre vous. Il n'y a pas d'aggravation. J'ai fait l'étude mathématique sur vos chiffres. Nous pouvons faire la droite de tendance sur 10 ans et non pas sur la dernière année : cela baisse. Le nombre de tués sur les routes a plutôt tendance à baisser ou stagner mais il ne s'aggrave pas. Je voudrais qu'on change les conclusions qui ont été tirées parce qu'elles sont fausses et nous poussent dans nos sentiments affectifs d'affolement.

(Applaudissements)

Un intervenant ^(1mn) : Je ne peux pas laisser passer quand on vient nous dire que nous n'avons pas de statistiques. Monsieur vient de nous prouver que, tous les jours, ils tiennent une comptabilité. Pourquoi l'État n'a-t-il pas fait cette comptabilité ? C'est parce que les autoroutes rapportent plus. On vient nous dire : la DDE n'a pas de personnel à mettre sur les routes. C'est faux, quand nous savons qu'ils sont d'astreinte et que nous les faisons intervenir trois ou quatre heures après alors qu'ils devraient déjà être en intervention. Après, on vient nous dire : les autoroutes sont plus rapides. Pourquoi ? Le secteur est tellement cloisonné qu'il faut en référer à untel ou untel. Le bénéfice net est que le temps est passé. Sur les autoroutes, cela va plus vite parce qu'il n'y a personne, ça part aussitôt. Tout cela est une question de moyens. Qui paye ? C'est nous. Nous payons des deux côtés et c'est inadmissible. Vous venez de dire que nous ne faisons pas de statistiques : c'est faisable mais cela ne rapporte pas, c'est tout.

Alain SAUNIER, Transports Saunier ^(2mn) : Je suis gérant d'une entreprise de transport, Saunier & fils, située au sud d'Allaines. Pour en revenir à ce qui a été dit tout à l'heure, j'ai des lignes régulières et des véhicules équipés de systèmes de géolocalisation qui permettent de faire de nombreuses statistiques. Je peux vous dire qu'un camion consomme moins sur la nationale que sur l'autoroute. Par exemple, sur le tronçon Arthenais-Château Renault, je passe par Châteaudun, Vendôme et je rejoins l'autoroute à Château Renault. Il est dommage que la sortie du péage soit à 9 km de Château Renault. Je mets treize minutes de plus. Par contre, je paie 27 € de moins par jour donc j'ai plusieurs camions qui font cela. À la fin de l'année, cela représente des sous. En ce moment, je paie entre 15 et 18 000 € d'autoroute tous les mois. Nous sommes obligés de répercuter ces prix sur le client donc c'est encore le consommateur qui paye.

Un autre exemple est que mes camions, quand ils arrivent d'Orléans et veulent aller sur Chartres, ils ont interdiction de sortir à Allaines car la sortie d'Allaines a déjà 2 km pour revenir sur Chartres et, de plus, elle est très dangereuse. Je ne comprends pas que nous puissions faire des sorties de péage avec des sorties aussi dangereuses. J'ai un conducteur, s'il n'avait pas eu de réflexe, il y aurait eu un mort de plus à la sortie d'Allaines. Il faut payer et, en plus, nous ne sommes pas toujours en sécurité.

Un autre exemple : en 2006, j'ai obtenu le Camion d'Or de la sécurité. Par contre, en 2007,

j'ai eu un accident grave sur l'autoroute et Cofiroute m'a envoyé une facture de 80 000 € pour un manque à gagner. Quand on a un accident sur la nationale, on n'a rien à payer.

(Applaudissements)

Un intervenant (1mn) : Je ne parle pas des autoroutes. Certaines autoroutes sont gratuites, comme l'A20. Je parle en termes de 2 x 2 voies et de bidirectionnelles, les routes à deux voies en sens inverse, les routes nationales dont nous avons l'habitude. Si on veut nous démontrer que les 2 x 2 voies sont moins dangereuses, effectivement, il n'y a pas de souci. Il faut l'aménagement de la RN154 Sud, oui, mais il n'y a pas besoin que ce soit payant.

Un intervenant (1mn) : J'aurais voulu demander à M. de Soras, avec la carte du contournement de Chartres, si possible, et la déviation d'Allaines : les deux déviations de Prunay-le-Gillon et Allaines sont en cours. Celle de Prunay-le-Gillon est-elle entamée ? Oui ? Alors vous nous dites qu'aucune décision n'est prise quant au tracé de la déviation de Chartres. Vous nous expliquerez alors, puisque la déviation de Prunay-le-Gillon est engagée et qu'elle part sur la droite, direction l'Est, comment vous ferez, si vous changez d'avis, pour l'emmener à l'Ouest. Modifierez-vous vos tracés et reprendrez-vous les travaux ? Vous avez donc pris la décision officielle de passer par l'Est et il ne faut pas nous mener en bateau. Sinon, dans quelles conditions travaillez-vous ? Vous faites un tracé et des travaux et peut-être que, dans un an, vous irez dans l'autre sens. Pourquoi allons-nous payer ? Il faut être sérieux. J'aimerais avoir une réponse.

(Commentaires hors micro)

Michel PREVEAUX, Maire de Gellainville (5mn) : Pour ceux qui l'ignorent encore, la RN154 coupe en deux ma commune, en passant juste devant la mairie, à Bonville. Je ne suis pas un orateur, c'est pourquoi vous allez me permettre de consulter les notes que j'ai prises pour ne rien oublier. Je suis élu depuis 1977 en tant que maire adjoint, et maire depuis 1995. Je pense que si un élu peut parler de la 154, j'ai autant de droits que d'autres d'en parler. Jusqu'à ce jour, je n'ai participé à aucun débat et à aucune pétition. J'estime maintenant, après avoir lu ou entendu tout un tas de déclarations, qu'il est temps que je me manifeste.

Je voudrais rappeler que déjà, le 17 juin 1992, j'étais présent lors de la présentation du dossier de la RN154 et de sa déviation Chartres-Est. J'étais présent également le 15 mai 1994, lors de la présentation et de l'approbation dudit tracé par tous les maires concernés. Une seule réserve a été émise, par le maire de Gasville-Oisème. Ce tracé a donc été approuvé et intégré dans le schéma directeur de l'agglomération chartraine. Il est opposable. Vous pouvez consulter aussi le document du 9 décembre 1996, que j'ai entre les mains, et vous constaterez que nous n'avons pas attendu 2008 pour nous intéresser à sa fonctionnalité, la prise en compte de la faune, de la flore. Cette voie express, bien que non autoroutière à l'époque, était interdite en permanence aux piétons, aux cavaliers, aux cycles, aux animaux, aux véhicules à traction mécanique, aux cyclomoteurs, aux tracteurs et matériels agricoles. Éléments financiers de 1996 : c'était entre 575 et 800 millions de francs. Vous voyez où nous en sommes et où nous allons arriver si cela continue.

Je m'interroge donc sur l'opportunité d'un changement de tracé, surtout celui Est-Ouest, qui retarderait encore les travaux sur la 154. Pour combien de temps ?

Enfin, pour en revenir purement à la 154, je ne suis pas un politique et je suis aux ordres de personnes. La seule chose qui nous importe, à nous, élus et habitants de Gellainville, est : quelle est la solution permettant une exécution la plus rapide possible de cette nouvelle voie ? Si effectivement, la mise en concession autoroutière est celle-ci, nous nous battons sans état d'âme pour cette solution. Pour ceux qui me rétorqueraient la gratuité, je les invite à passer l'après-midi devant la mairie de Gellainville. Ils constateront de visu que les immatriculations 45, 76, 92 et 41, un peu moins, sont bien plus présentes que les 28, ce qui ne veut pas dire que je suis pour le péage. Je les invite également le vendredi, les veilles de départ ou de retour de vacances. Vous constaterez que la RN154 vers Chartres bouchonne depuis le lycée agricole de la 154. Imaginez-vous ce que c'est que de traverser Bonville ou Gellainville ? Les poids-lourds ne respectent rien et je peux vous dire qu'ils sont en grand nombre. Les pires sont les camions-citernes. Que vous soyez ou non sur un passage piéton, ils s'en fichent.

En temps normal, et vous pouvez venir le constater, entre 16 h 15 et 17 h 00, nous enregistrons entre 1100 véhicules dans les deux sens.

Je m'élève en faux concernant la diminution de trafic. J'ai, en mairie de Gellainville, les comptages de la D2. En 1995, nous avions entre 8000 et 8500 véhicules. Maintenant, j'ai dégagé trois agents et nous en sommes entre 11500 et 13000. Qu'on ne vienne pas me dire que la circulation diminue sur la 154.

En ce qui concerne la diminution du fret, il faut savoir qu'avant, les industriels pouvaient avoir un wagon de chargement. Maintenant, il leur faut un train complet. Alors n'allez pas chercher le manque de candidats à employer le fret. Pour l'anecdote, puisque j'ai la parole et ne me dites pas que c'est hors sujet parce que, quand bien même je me réjouis pour mes collègues, maires d'Ymonville, d'Allonnes et de Prunay-le-Gillon pour la réalisation de la déviation, quelqu'un s'est-il interrogé sur le mur que va représenter la 154 lorsque les véhicules arriveront sur deux voies, à la hauteur de Berchères-les-Pierres ?

Pour l'anecdote aussi, après le décès du président Martial Taugourdeau, dans la salle des fêtes de Prasville, il y a quelques années, le préfet de l'époque, qui était Marc Cabane, et le nouveau président du Conseil général, Éric Albéric de Montgolfier, avaient tous deux déclaré : « Des travaux sécuritaires en traverse de Bonville sont d'ores et déjà prioritaires car pérennes, quel que soit le tracé qui sera retenu ». À méditer.

Aujourd'hui, je peux vous dire que si rien n'est fait, que ce soit légal ou illégal, vous nous entendrez sur la 154. Merci.

Alain OHREL (6mn) : Nous sommes ensemble depuis un peu plus de trois heures, c'est-à-dire que nous avons excédé d'une demi-heure le temps normalement imparti. Effectivement, il y aurait quelques difficultés à interrompre le cours des échanges. Je suis heureux de constater que vous avez été très attentifs à l'écart des autres et les échanges étaient très intéressants dans leur ensemble. Je ne peux que féliciter l'auditoire d'être ainsi entré dans le débat.

Je vous indique que, conformément à la règle que nous avons envisagée tout à l'heure, nous aurons une prochaine séance le 13 novembre qui, portant sur le projet et l'enjeu environnemental, se déroulera ici même à Chartres. Vous remarquez que nous ménagesons un peu le temps des vacances scolaires pour les uns et les autres. M. Pavau, ici à ma droite, animera cette séance consacrée à l'environnement.

Avant de se quitter, je voudrais faire état de deux questions écrites, de Madame Danielle Chagot* et de M. François Chagot*, dont je remarque qu'ils ont un talent remarquable, chacun, pour imiter l'écriture de l'autre. Nous aurons, à la faveur d'Internet, la possibilité bien entendu de répondre à ces questions, qui sont assez complexes et fort intéressantes, l'une sur l'intérêt éventuel de substituer des bretelles et des ponts aux ronds-points et l'autre s'intéressant aux problèmes de consommation d'énergie.

Je termine en disant qu'il y a une question à laquelle je vais maintenant répondre, qui est la toute première arrivée dans ce débat et qui a un intérêt général. Elle se réfère à ce que j'avais indiqué moi-même, quant au fait que le débat public était suivi de décisions qui n'étaient pas la stricte reprise des éléments du soumis au débat. On me demande de donner plus de précisions quant à la façon dont se répartissent projet ces suites de débats publics, en forme de décisions prises par les maîtres d'ouvrage.

J'avais indiqué que sur 37 débats réalisés, 7 d'entre eux avaient abouti, par le maître d'ouvrage, à une décision concernant le projet initial sans modification, 7 sur 37, c'est-à-dire moins du cinquième. Je vous donne l'information maintenant quant au sort des autres réponses : 12 ont suivi l'une des options mises au débat je l'ai dit, 10 concernent un projet modifié ou complété selon l'une des options ayant figuré dans le projet du débat ; 4 selon une option surgie du débat, qui n'était donc pas dans le dossier initial ; trois abandons de projet et une suspension.

Je donne ces statistiques de mémoire et j'arrive bien à 37. Enfin il est intéressant, et je ne résistais pas au désir de vous le dire au moment de se séparer, de constater que vous ne perdez pas votre temps en venant ici car c'est cela, le débat, c'est la prise en compte de toutes vos idées, pour vous écouter et vous entendre.