

DÉBAT PUBLIC SUR LE DEVENIR DE LA RN154

RÉUNION THÉMATIQUE À CHAMPHOL, LE 17 NOVEMBRE 2009

Commission Particulière de Débat Public :

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

Maîtrise d'ouvrage

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

Alain OHREL, Président de la Commission Particulière du Débat Public :

Avec une ponctualité que vous comprendrez eu égard à notre souci commun de laisser au débat toute sa place, c'est-à-dire pour ce soir celle que définit l'horaire comme devant commencer à 18 heures 30, j'ouvre cette séance consacrée à l'axe routier au service du développement économique.

Il s'agit de notre cinquième rencontre et de notre troisième séance spécifiquement thématique car, après les déplacements sur notre territoire, la dernière fois, nous avons abordé les problèmes de l'enjeu environnemental que représente ce projet et, ce soir, nous allons parler du développement économique lié à cet axe routier sous toutes ses formes possibles.

C'est donc notre troisième réunion thématique ce soir à Champhol dont je suis heureux de saluer le maire. Je le remercie de nous accueillir dans cette salle. Beaucoup ont pu penser qu'il y avait une salle à Saint-Prest qui nous donnait l'occasion de nous retrouver tout autant, pas tout aussi nombreux je crois car c'est un problème de capacité d'accueil qui nous a fait choisir d'être ce soir à Champhol.

Au gré de son déroulement, ce débat fait surgir des problèmes, les uns ayant été déjà suffisamment abordés voire traités et d'autres problèmes considérés par quelques-uns comme insuffisamment abordés, insuffisamment traités.

C'est dans le rôle de la Commission que d'être à l'écoute des demandes, ce pourquoi nous sommes convenus de prévoir la constitution d'un atelier de travail avec des volontaires pour approfondir un ou deux aspects qui, dans le débat, ne l'ont pas été suffisamment, et surtout pas de façon contradictoire.

Au titre de l'environnement que déjà nous avons abordé lors de notre dernière rencontre, il s'agit d'approfondir le problème ô combien actuel et aigu qui est celui de l'émission des gaz à effet de serre. Nous voudrions à ce titre qu'un groupe de travail puisse être constitué et je vous demande, pour ceux d'entre vous qui sont intéressés, qui se sentent une compétence ou une curiosité pour le sujet, de bien vouloir vous inscrire dès ce soir ou à tout moment au siège de notre commission place Drouaise à l'hôtel Ibis à Chartres.

Un autre sujet qui n'est pas sans relation avec le précédent mais qui demande à être approfondi pourrait être à l'ordre du jour de la réflexion conduite en commun et qui serait celui des perspectives de trafic qui figurent dans le dossier mais qui peuvent demander à bénéficier d'approches différentes, complémentaires voire contradictoires.

Ce sont les deux sujets que je propose pour le groupe de travail dont je voulais vous parler.

Je voudrais aussi vous dire un mot de ce que nous avons un moyen de communication important mais dont nous souhaitons qu'il soit jour après jour toujours plus efficace parce que mieux alimenté.

A cet égard, nous avons souhaité que figure sur le site en question l'annexe du dossier du maître d'ouvrage qui, à la page 88, concerne la liste des études pour que vous la connaissiez tous et la consultiez. Pour le plus grand nombre, ces études ne sont pas numérisables, ce pourquoi elles ne peuvent pas figurer sur le site internet mais vous pourrez les consulter au siège de notre commission ou de la DRE à Orléans.

Je demanderai, s'il le souhaite, à Monsieur le Maire de Champhol, d'intervenir dans la soirée... Il me fait un signe de dénégation provisoire peut-être...

Je voulais enfin vous dire que, lors de notre prochaine séance, le 23 novembre, consacrée au financement du projet « Enjeux et scénarios », nous aurons la participation de quelqu'un de très important pour notre dossier qui n'est ni plus ni moins que le Directeur national des infrastructures de transport. Il s'agit de M. Marc PAPINUTTI. Il est évidemment du côté du maître d'ouvrage, il sera là en tant que co-maître d'ouvrage. Il nous dira des choses précises, intéressantes, importantes, et pourra répondre à toutes vos légitimes curiosités.

Je donne la parole à M. Jean-Yves AUDOUIN, membre de la Commission, qui animera cette séance selon un programme. Je lui laisse le soin d'exposer son déroulement.

Jean-Yves AUDOUIN, Membre de la Commission Particulière du Débat

Public : L'économie n'est pas apparue jusqu'à ce jour un point majeur du débat public que nous conduisons. Pouvait-il en être autrement ?

Dans un débat de ce type, voici trois ou cinq ans, on aurait pu prévoir, sans risque d'être désavoué, qu'il ne serait pas nécessaire d'y consacrer une séance entière tant la construction d'un nouvel axe routier performant, son aménagement ou l'accélération de son aménagement, paraissait à l'évidence un atout pour le développement économique d'un territoire.

Sujet de consensus, est-ce si vrai ? Nous avons entendu, notamment lors de la réunion de vendredi sur les questions environnementales, des développements sur le mythe de la croissance. Le lendemain, le journal *Le Monde* publiait un article sur la crise qui relance le thème de la croissance avec, en sous-titre : « *Une partie des élus, de droite, de gauche et des Verts, réfléchissent aux voies d'une autre croissance* ».

Au-delà de tout aspect politique ou de polémique, on doit reconnaître que le refus de la démesure, la croissance sélective, la sobriété économique sont des thèmes qui progressent dans notre opinion publique.

Pour autant, au même moment, le retour de notre pays dans la croissance après deux trimestres positifs est partagé par nos concitoyens, et on les comprend, surtout pour les licenciés économiques et les chômeurs, comme un début de soulagement. Une intervenante, vendredi, a rappelé d'ailleurs avec honnêteté que les aspects économiques ne pouvaient pas être négligés dans ce dossier.

L'économie est donc un sujet moins consensuel qu'on pouvait l'imaginer et donc doit donner lieu à débat.

Certes, en référence à notre précédente rencontre, on pourrait considérer que, pour limiter l'émission de tous les toxiques qui détruiront notre planète, il suffirait de réduire les trajets domicile/travail, et cela a été dit. Evidemment, le mieux serait de ne pas aller travailler et de transformer notre territoire en musée ou en réserve -le terme a été employé.

De même, l'annonce du milliard d'habitants en Afrique a entraîné une réaction proposée pour le sommet de Copenhague : il suffit d'assurer et de réduire les naissances.

En fait, sur ce sujet, il convient de garder raison comme nous l'avons fait au cours de ces quatre réunions. Il nous semble que nous avons progressé.

Le débat sur l'économie est donc nécessaire, tout en sachant qu'il n'est pas exclusif des autres aspects traités jusqu'à présent, sans préjudice de ceux qui le seront dans les réunions à venir.

Je réponds à un interpellateur de vendredi dernier qui nous reprochait de tronçonner le débat. Nous avons eu le rôle de l'organiser et il faut bien avoir des réunions thématiques. Les commissions de débat public ont toujours fonctionné ainsi.

Pour finir, venons-en aux trois questions du dossier du maître d'ouvrage :

- Faut-il aménager la RN154 ?

- Faut-il accélérer son aménagement ?
- Faut-il recourir à la solution autoroutière ?

Nul doute a priori que, pour les deux premières questions, les responsables économiques et politiques seront sans doute en phase pour dire oui, sans réelle contestation sauf ceux qui veulent le statu quo.

En revanche, sur la troisième, c'est beaucoup plus difficile. Il est plus difficile de mesurer l'impact d'une 2 x 2 voies ou d'une autoroute sur les conséquences en matière de développement économique, sur les liaisons domicile/travail, l'incidence du nombre d'échangeurs en considération de la localisation des zones d'activité.

A cet égard, au regard des préoccupations des agriculteurs que nous partageons pour la plupart d'entre nous sur leur volonté que soit limitée l'emprise des infrastructures, peut-on réfléchir aussi sur les emprises d'autres infrastructures que les voies routières ? Pourra-t-on un jour communiquer le nombre d'hectares de zones agricoles qui sont devenues des zones constructibles et qui ont permis l'urbanisation, notamment autour des grandes villes ? Pourra-t-on aussi connaître l'importance des zones agricoles qui sont transformées dans les multiples zones d'activité en Eure-et-Loir ?

Notre Commission sera donc attentive aujourd'hui à vos réactions à la question suivante : quelle formule la solution autoroutière ou la 2 x 2 voies apportera le plus à la vie économique de votre territoire sans négliger le trafic interrégional ou national ?

Je termine en soulignant que le dossier du maître d'ouvrage comporte de très nombreux développements aux aspects économiques. Bien sûr, il ne peut pas se substituer aux entrepreneurs, pas plus qu'aux collectivités qui ont en matière d'urbanisme d'une part, de développement économique d'autre part, des responsabilités. Ce sera à eux de prendre la parole s'ils le souhaitent. Ces développements figurent dans les parties 2 et 3 du dossier ; ils soulignent également certaines caractéristiques propres à l'Eure-et-Loir.

C'est pourquoi est prévue l'intervention de la Chambre de Commerce et d'Industrie de ce département qui, si elle n'a pas encore produit de cahier d'acteur, a néanmoins fait parvenir deux contributions importantes sur ce sujet.

Enfin, route nationale, ancienne grande liaison d'aménagement du territoire maintenue dans le réseau national après la loi de décentralisation du 13 août 2004 (la RN154 n'a pas été transférée au Département), cette liaison ne concerne pas que l'Eure-et-Loir.

Nous avons noté de nombreuses réactions sur ce thème : les camions passent, désormais, ils passeront encore plus vite ! Ce n'est pas faux. Pour autant, cette voie doit être replacée dans ce contexte interrégional voire au-delà.

D'où le plan de cette réunion. Le maître d'ouvrage rappellera les données du dossier. Ensuite, il y aura deux parties : les données et les enjeux.

Les données donneront lieu à un exposé de M. Serge GAILLARD au nom du maître d'ouvrage qui sera suivi d'une phase de questions/réponses. Ensuite, nous passerons la parole à la CCI qui fera une présentation, puis à nouveau à une phase de

questions/réponses.

La deuxième partie portera sur les enjeux, exposée également par M. Serge GAILLARD, avec des questions/réponses.

Un intervenant : Bonsoir à toutes et tous.

Je commencerai par rappeler les trois questions soumises au débat:

- Faut-il achever l'aménagement de la RN154 qui traverse l'Eure-et-Loir aujourd'hui ?
- Faut-il accélérer cet aménagement ?
- Dans l'hypothèse où l'on répond par l'affirmative à cette question, quel est le délai optimal souhaité pour l'aménagement de la RN154 et quels sont les financements mobilisables et sous quelle forme pour achever cet aménagement ?

On voit bien que la RN154 pose un certain nombre de questions parce que c'est aujourd'hui un axe partiellement aménagé qui supporte pour autant des trafics importants, nous les avons présentés dans la réunion thématique sur les questions de déplacement ; un trafic important qui montre que l'usage qui est fait de cette infrastructure est important. Il comporte d'ailleurs plusieurs volets, à la fois des déplacements individuels, collectifs, des transports de marchandises, des transports de voyageurs. Tout cela est révélateur d'une activité autour de cette infrastructure.

Mais il présente aussi un certain nombre de limites dont en particulier le fait que le temps de parcours n'est aujourd'hui pas fiable sur la RN154 ; son aménagement étant partiel, il y a selon les heures de la journée des moments où le trafic s'écoule moins bien qu'à d'autres et le temps de parcours n'est pas fiable, ce qui, pour les acteurs économiques mais aussi pour les déplacements de tout un chacun, est une question.

Egalement, compte tenu de ce trafic important et de sa situation d'aménagement partiel, la RN154 pose certaines difficultés du point de vue de la sécurité routière. Le nombre d'accidents y est plus élevé que sur la moyenne des routes, à l'échelle nationale comme à l'échelle régionale. Egalement la RN154 présente un certain nombre de nuisances à proximité des lieux d'habitation qu'elle traverse ou à proximité des secteurs naturels qu'elle peut côtoyer ou traverser.

Sans entrer sur les éléments de contexte (je pense bien sûr au Grenelle de l'Environnement qui a fait l'objet d'une présentation un peu plus longue vendredi dernier), au-delà de ce constat que nous faisons sur l'aménagement partiel de la RN154, nous avons remis en perspective dans le contexte d'aujourd'hui quels sont les enjeux pour l'avenir de cette RN154.

Les six points que nous mettons en exergue sont les suivants.

- Améliorer les complémentarités entre les modes pour le transport routier de marchandises (nous sommes dans une logique de continuité des réflexions du Grenelle de l'environnement). Un certain nombre de projets de liaisons existent (RN154 par Rouen et Le Havre qui va jusqu'au port). Nous ne sommes

pas loin non plus en région Centre d'un réseau ferré important sur lequel des projets existent.

- Soutenir l'économie et l'emploi. Le support de l'économie, ce sont les déplacements.
- Ancrer le territoire de l'Eure-et-Loir au sein de la région Centre, rééquilibrer aussi entre l'axe ligérien et un axe nord-sud au sein de la région.
- Contribuer au développement des pôles de Chartres et de Dreux, bien voir la relation qui existe entre l'infrastructure et les développements, l'aménagement des territoires.
- Améliorer la sécurité et le cadre de vie, ce qui fait partie des deux points limites que nous avons vus dans le constat.
- Intégrer les enjeux environnementaux dès la conception du projet.

Regardons aujourd'hui où nous en sommes sur l'aménagement de cet axe et les questions qui se posent. L'aménagement est partiel. Je ne détaillerai pas ici, selon l'une des hypothèses d'aménagement, les coûts des sections qui restent à réaliser. Le total représente 604 millions d'euros pour l'estimation présentée là. Retenons le chiffre de l'ordre de 650 à 700 millions d'euros nécessaires d'investissement pour achever l'aménagement de la RN154.

Ce montant de 650 à 700 millions d'euros est important. D'emblée, il sous-entend que deux questions se poseront très vite : celle du financement (comment les mobiliser ?) et celle du délai (dans quel délai peut-on imaginer mobiliser de tels financements ?).

Tel qu'a été fait l'aménagement routier de façon très classique depuis une quinzaine d'années s'agissant de la RN154, nous avons deux possibilités principales de financement pour les infrastructures linéaires de transport.

Celle que nous connaissons, qui a eu lieu jusqu'à maintenant, qui est celle de l'aménagement financé par les fonds publics, qui conduit à un aménagement progressif opération après opération selon les disponibilités financières et la programmation qui peut être faite. Nous avons esquissé les capacités budgétaires qui pourraient être consacrées à la RN154 autour d'une dizaine de millions par an soit une cinquantaine de millions par période de cinq ans. Ramené au coût de construction de 650 à 700 millions d'euros, cela entraîne une mise en service au-delà de l'année 2070.

Le principe général de financement sur fonds publics est celui d'un financement via les impôts par le budget de l'Etat et des collectivités qui participent au financement par le contribuable.

A la demande de réflexions ou de propositions qui peuvent être faites quant à l'aménagement plus rapide de cet itinéraire pour que le territoire bénéficie au plus tôt d'un effet de levier maximal d'un aménagement complet, l'Etat a examiné d'autres hypothèses de financement dont notamment celle présentée comme alternative au projet aujourd'hui qui est celle de la concession.

La concession permet un aménagement global de l'ensemble de l'itinéraire en une seule fois. En revanche, elle repose sur un mode de financement différent de celui de l'aménagement sur budget public puisque l'essentiel du financement provient d'un péage acquitté par l'utilisateur qui emprunte l'infrastructure.

Une subvention d'équilibre peut être nécessaire dans le cadre de ce contrat public qu'est la concession entre un opérateur privé et l'Etat. Une mise en service est envisageable à l'horizon de 2018 puisque le concessionnaire réalise l'ensemble des travaux sur la totalité de l'axe en une seule fois. On se retrouve sur le délai de réalisation d'une opération qui devient possible sur l'ensemble de l'axe.

En conclusion, je rappellerai les trois questions essentielles de ce débat qui sont :

- Faut-il achever l'aménagement de la RN154 ?
- Dans quelles conditions imagine-t-on éventuellement son accélération ?
- Quel est le délai optimal pour un aménagement de cet axe et quels sont les financements mobilisables qui peuvent répondre au délai optimal qu'on imagine ?

Avant de passer la parole à Serge GAILLARD, pour ceux qui étaient avec nous lors des deux réunions d'ouverture, nous avons projeté un film d'appréciation de riverains et d'utilisateurs de la RN154. Parmi les différentes interviews qu'avait faites l'équipe de journalistes dépêchée sur le terrain, certaines étaient consacrées aux acteurs économiques et quelques extraits vous sont proposés dans un film très court. Je vous propose de le regarder ensemble.

(Projection d'un film)

Comme je l'avais précisé, la commande était d'interviewer différents acteurs. S'agissant aujourd'hui d'une réunion sur l'économie, ce sont les acteurs économiques qui expriment un point de vue. Il nous paraissait intéressant de le faire partager.

Serge GAILLARD, DRE Centre : Nous allons essayer d'aborder le thème de l'économie. Comme l'a dit M. AUDOUIN, c'est une problématique qui n'appartient pas forcément au maître d'ouvrage mais plutôt aux collectivités, mais l'infrastructure participera ou pas au développement de l'économie du territoire.

Parler d'économie, c'est à notre sens parler de plusieurs choses. D'abord des hommes qui à la fois participent à la création de richesses par leur travail mais aussi des consommateurs voire pour la formation et la qualification.

Dans un premier temps, je vous propose de regarder les grandes données démographiques qui nous permettent de comprendre le territoire et les évolutions.

En termes de population, après une croissance relativement importante dans les années 62-75 de l'ordre de 1 % annuel, la région Centre et l'Eure-et-Loir ont connu une croissance beaucoup moins forte de la population au point qu'aujourd'hui nous sommes de l'ordre de 0,5 % c'est-à-dire la moitié de progression annuelle.

La région Centre et l'Eure-et-Loir sont exactement dans la même évolution.

On constate que l'axe ligérien auquel on fait référence en région Centre essentiellement, puisque c'est l'axe de développement reconnu, l'axe Tours/Blois/Orléans, présente des taux de progression avec 1 % de plus sur la population.

En termes d'emploi, nous sommes sur des chiffres un peu inférieurs à la moyenne nationale. A août 2009, nous sommes sur des chiffres de 8,6 % pour l'Eure-et-Loir, 8,4 % pour la région Centre et pour une moyenne nationale d'un peu plus de 9 %.

Les prévisions faites au niveau de l'INSEE sur les croissances de population font apparaître qu'à l'horizon 2030, pour la région Centre, nous avons une progression estimée à 6,5 %. L'Eure-et-Loir ferait beaucoup mieux avec 8,1 %, et l'axe ligérien que je donne un peu comme référence serait à plus de 14 %.

En revanche, quand on regarde le potentiel de main-d'œuvre c'est-à-dire la population en âge de travailler, entre 20 et 59 ans, on imagine une baisse de cette main d'œuvre de plus de 8 % pour la région Centre, de 8 % pour l'Eure-et-Loir et de 6,4 % pour l'axe ligérien.

Jean-Yves AUDOUIN : Pour être sûr que tout le monde comprend bien la ligne que vous venez de commenter, il s'agit bien du taux de chômage constaté pour les tranches d'âge considérées ?

Serge GAILLARD : Non, il s'agit de la tranche de la population située entre 20 et 59 ans, en âge de travailler.

C'est l'évolution qui est négative. On aura un peu moins de population dans cette tranche d'âge qui sera en mesure d'apporter de la main d'œuvre. Je ne l'ai pas précisé, nous sommes bien sur l'évolution entre 2005 et 2030.

Sur la proportion des seniors par rapport à 100 jeunes, aujourd'hui, sur la région Centre, nous enregistrons 94 personnes de plus de 60 ans par rapport à 100 jeunes de moins de 20 ans. Cette tendance s'inversera puisqu'on passera à un chiffre de 153 seniors pour 100 jeunes à l'horizon 2030.

Ce sont les données INSEE qui montrent qu'une tranche d'âge travaillera un peu moins.

Un intervenant : Il s'agit de données INSEE en matière de statistiques et la démographie est une science qui permet des prévisions. Ce n'est pas une boule de cristal.

Serge GAILLARD : Nous sommes bien sur de la projection mais, en matière de tranches d'âge, c'est assez facile à mesurer et à faire évoluer.

Autant l'Eure-et-Loir peut être très proche des chiffres de la région Centre, en revanche, l'axe ligérien se démarque avec des scores un peu meilleurs.

Par rapport aux secteurs d'activité, les chiffres 2005 que je vous présente peuvent paraître un peu anciens par rapport aux répartitions d'emploi par secteur mais nous viendrons apporter les éléments de correction juste après.

Que ce soit sur les zones d'emploi de Dreux et de Chartres, l'agriculture est au-dessus de la moyenne nationale, ce dont on pouvait se douter compte tenu du caractère et de l'agriculture assez marquée dans le département. Le niveau d'industrie est nettement plus important que la moyenne nationale, pratiquement 10 % de plus pour la zone d'emploi de Dreux et un peu plus de 5 % pour la zone de Chartres.

Sur les aspects construction, rien de très marquant. Sur les services, on retrouve un déficit sur les deux zones précitées.

Attention, ce sont des chiffres 2005. Depuis, nous enregistrons la décroissance du secteur industriel d'une part et l'effet de crise d'autre part. Sur l'Eure-et-Loir, pour l'industrie, la décreue est à peu près constante mais elle s'est accentuée depuis fin 2007 avec la zone très marquée 2007-2008 qui correspond à la crise. En parallèle, le secteur de la construction a compensé pour partie jusqu'à fin 2008, moment auquel la crise marque le pas.

On retrouve avec une moindre mesure la même chose à la fois sur le commerce et les services. Voilà les grandes tendances.

Un secteur important dans l'économie de l'Eure-et-Loir, ce sont les activités agricoles. Je ne serai pas trop précis sur le sujet dans la mesure où nous aurons une thématique spécifique sur l'agriculture prochainement.

Le département de l'Eure-et-Loir se distingue d'une part par l'importance de la surface agricole cultivée (plus de 75 %) ; c'est le premier département français qui consacre autant de terres à l'agriculture. 6 % des actifs travaillent dans le domaine de l'agriculture. La région Centre est la première région céréalière d'Europe, la première région française pour la production d'oléagineux.

On constate que plus de 90 % des productions de céréales d'Eure-et-Loir sont exportées en forme de vrac, donc non traitées, directement exportées, avec une très forte exportation par la route.

Sur les perspectives sur les activités agricoles, c'est une diversification des cultures. On passe bien du « tout céréales » à des cultures plutôt diversifiées en passant par les cultures légumières voire les cultures pour semences. Le marché est relativement stable après avoir connu une embellie ces deux dernières années ; aujourd'hui, on retrouve une certaine stabilité avec une reconversion, notamment en profitant de l'émergence des bioénergies et des biomatériaux.

J'aimerais aborder deux secteurs d'activité que l'on appelle innovante, essentiellement la pharmacie et le pôle de compétitivité Cosmetic Valley.

Sur la Cosmetic Valley, on constate plus de 200 entreprises qui regroupent le secteur et qui suivent la ligne des infrastructures routières, que ce soit la RN154, l'A10 et maintenant l'A19. Cette Cosmetic Valley continue à être dynamique puisque, récemment, une douzaine d'entreprises viennent de rejoindre le pôle, dans des domaines extrêmement variables (production, conditionnement, études).

Aujourd'hui, la Cosmetic Valley, c'est de l'ordre de 16 000 emplois pour plus de 200 entreprises.

S'agissant des zones d'activité dans l'aire concernée par le projet, encore une fois, nous sommes sur des volontés communales ou intercommunales. Nous constatons un regroupement assez important de ces zones sur les pôles d'agglomération de Chartres et de Dreux. Sur Chartres : plus de 800 hectares et, pour Dreux, de l'ordre de 300 hectares.

A côté de ces deux grands secteurs, nous avons des pôles un peu plus réduits le Drouais Thymerais avec l'aire de Tremblay et une zone sur Nonancourt. Plus au sud, les zones d'Artenay-Poupry qui sont à la limite Eure-et-Loir/Loiret et des zones plus petites de type Le Puiset ou Voves qui sont un peu plus à l'écart de la RN154.

Je vous présente rapidement les projets d'extension des zones d'activité. Ce sont des éléments qui ressortent essentiellement des SCOT des agglomérations. Le potentiel d'extension est de l'ordre de 450 hectares. En plus de ces zones d'activité, l'économie de l'Eure-et-Loir est marquée par les carrières. Aujourd'hui, plus de 3,5 millions de tonnes de granulats sont extraits et 74 % de ces trois millions sont extraits des carrières qui longent la RN154, essentiellement au sud entre Chartres et l'A10.

Ces matériaux partent de manière prépondérante sur l'Ile-de-France qui consomme plus de 1,5 million de tonnes, et le Loiret pour un peu plus de 800 000 tonnes.

Autre élément de l'économie, les activités de transport et les activités logistiques. Sur la carte, avec les implantations en rouge, on a le nombre de salariés employés dans les sociétés de transport routier de marchandises. Nous sommes sur les deux départements Loiret et Eure-et-Loir. Au niveau du Loiret, on trouve un pôle important autour d'Orléans puis des pôles plus disséminés autour de Chartres et un peu moins autour de Dreux.

Sur les aspects logistiques, on trouve le stockage, le déconditionnement, le reconditionnement.

Jean-Yves AUDOUIN : Pouvez-vous définir ce qu'est une entreprise logistique ?

Serge GAILLARD : C'est à la fois recevoir des matières premières, les déconditionner, les reconditionner et les réexpédier sur d'autres trajectoires.

On note une prépondérance forte de la zone d'Orléans et une relative importance de la zone de Chartres.

Les activités de logistique tendent à se développer. On est en lien direct voire plus avec le développement des infrastructures quelles qu'elles soient (ferrées, routières, fluviales) dans le secteur.

Sur l'économie, je citerai le tourisme puisque la RN154 est aussi appelée « route des Anglais » pour les visites essentiellement sur Chartres.

Je vous présente une carte de synthèse avec les principaux pôles économiques et les besoins de déplacement qui se font jour. Sur le secteur de Chartres, les zones qui se développent se situent plutôt au sud-est de Chartres, avec des possibilités sur le nord-est et sur le secteur de Mainvilliers. Au niveau de Dreux, c'est un peu plus réparti mais les zones de développement sont au nord sur les plateaux.

En termes de déplacement domicile/travail, on note des liaisons entre la zone Nonancourt/Dreux et les zones entre Dreux et Chartres. Les déplacements entre Dreux et Chartres sont à relativiser car certains se limitent à la zone de Tremblay avec la poursuite sur Chartres.

L'enjeu de l'aménagement peut être axé sur le renforcement de l'attractivité de l'Eure-et-Loir pour éviter que le département perde de la compétitivité. Si aujourd'hui les infrastructures ne sont pas au niveau, les entreprises risquent de se délocaliser ou de ne pas venir.

Je voulais le resituer par rapport à une enquête conduite par le bureau KPMG en 2008 qui portait sur 325 entreprises réparties sur plusieurs pays. Quand on interrogeait les dirigeants sur le niveau actuel des infrastructures, 77 % déclaraient que les infrastructures étaient insuffisantes pour soutenir la croissance, et 80 % déclaraient que les infrastructures seraient encore plus déterminantes dans 5 ans, qu'elles participeraient encore plus à la compétition. Pour 90 % des dirigeants, l'existence et la qualité des infrastructures impactaient directement la décision d'implantation et de développement.

Enfin, 58 % des dirigeants considéraient que le réseau routier était l'infrastructure à développer en priorité.

Je termine sur les enjeux de l'aménagement :

- Désenclaver l'Eure-et-Loir en reliant Chartres à Orléans car, aujourd'hui, Chartres est l'une des rares préfectures à ne pas être reliée à la capitale régionale.
- Equilibrer le potentiel économique de la région Centre. Vous avez vu au travers de quelques exemples que l'axe ligérien aujourd'hui prédomine en région Centre et il est intéressant de rééquilibrer la région par un axe plus nord-sud.
- Contribuer au développement des activités.
- Répondre aux impératifs de fiabilité et de régularité. Aujourd'hui, la gestion des stocks est un peu dépassée, nous sommes plutôt dans la gestion des flux et la régularité et la qualité de service sont des qualités prépondérantes demandées aux infrastructures.
- Favoriser l'ouverture des marchés régionaux et locaux vers l'extérieur. Dans la deuxième partie, nous verrons que l'économie et la RN154 dépassent largement le cadre local de l'Eure-et-Loir.

Jean-Yves AUDOUIN : Nous pouvons avoir un échange maintenant.

M. LATOUR, Association VIVA* : Vous posez la question de savoir s'il faut améliorer la RN154, je vous retourne la question : pourquoi les pouvoirs publics ne l'ont-ils pas fait jusqu'à présent ? C'est inadmissible dans la mesure où des gens sont tués tous les jours sur cette route alors qu'il était simple de doubler la nationale dans la partie sud entre Chartres et Orléans et de mettre des ponts dans la partie nord. Pourquoi ne l'avez-vous pas fait ? Est-ce par manque de moyens ? Comme le disait M. Sautet, ancien ministre de l'Équipement : corruption institutionnelle, paresse ? Je

vous pose la question.

M. BORO, Agir Unis RN154 : Par rapport à votre exposé, effectivement, c'est un défi auquel nous devons répondre. Je suis d'accord avec votre diagnostic économique, la RN1564 doit être aménagée. En revanche, l'option concession autoroutière nous fait penser que cela vient mettre notre économie dans une impasse.

Nous avons vu un film où, paradoxe de l'histoire, Philippe DEISS, Directeur du Port de Rouen, a souligné l'importance de la RN154 pour les transports notamment des céréales, a fait une déclaration fin septembre 2009 pour indiquer que, d'ici 2020, il faudrait développer le transport ferroviaire pour amener les céréales venant de la Beauce au port de Rouen et que c'était une alternative positive par rapport notamment au Grenelle de l'environnement.

Au-delà, le transport ferroviaire avec l'aménagement de la RN154 en 2 x 2 voies offrirait une plus grande opportunité pour les dirigeants de ce département. Encore une fois, mettre dans une impasse le département autour d'une concession autoroutière viendrait freiner les investissements ultérieurs d'autres transports alternatifs. Mettre les œufs dans le même panier freine l'investissement. En revanche, le fait de mettre à disposition des forces vives de ce département plusieurs solutions de transport, notamment pour les acteurs économiques, que ce soit pour les entreprises ou pour les simples particuliers que nous sommes, mais néanmoins consommateurs et surtout salariés dans nos modes de déplacement, viendrait augmenter l'attrait de notre département.

(Applaudissements)

Germaine FRAUDIN, AVERN : L'AVERN a multiplié et continuera à multiplier les actions en faveur du monde durable que l'on nomme communément développement durable, et s'implique dans l'application d'un Agenda 21 sur le Drouais. C'est pourquoi nous nous invitons dans ce débat sur la RN154, « Un axe au service du développement économique », titre auquel je me permets d'ajouter un point d'interrogation.

Si l'on se réfère à quelques économistes célèbres, par exemple Emile Quinet et bien d'autres, une telle infrastructure montre « *à travers mains exemples qu'elle n'est ni nécessaire ni suffisante pour l'enrichissement économique d'une région.* » Je parle d'une infrastructure autoroutière.

L'effet structurant des grosses infrastructures de transport est remis en question par les économistes et je cite : « *ne peut contribuer à lui seul à modifier l'espace économique et constituer ainsi un outil participant à l'aménagement du territoire.* »

D'autres facteurs y contribuent comme la disponibilité de main d'œuvre à proximité, le bien-être des employés de l'entreprise. La question de proximité fait aussi l'objet de recherche d'Alain RALLET à Paris Sud. On ne voit pas comment une infrastructure autoroutière entre Chartres et Dreux, par exemple, serait plus performante économiquement que la 2 x 2 voies actuellement en cours d'achèvement. Au contraire, elle priverait les artisans, les petites entreprises disséminées de part et d'autres d'un accès à cette voie et les pénaliserait financièrement car « *si les transports contribuent à augmenter l'activité de certaines zones, il y a bien sûr des zones où elle se réduit.* »

Il y aurait donc des zones avantagées, les pôles Chartres et Dreux, et des zones qui ne le seraient pas. Avec les crises financières et autres, même si l'économie reprend un peu (on peut le concéder, on vient de nous le dire), qui peut affirmer, par exemple, que les grandes zones prévues au SCOT de l'Agglo de Dreux ne seront pas caduques en 2020 ?

Rapprochons-nous plutôt de la Cour des Comptes qui préconise d'améliorer l'existant, de l'aménager et de le sécuriser. Ce sont les routes nationales qu'il faut aménager au lieu de les brader. De même pour les zones départementales si dangereuses parfois qu'il faut aussi aménager.

Pour le trafic de transit international comme pour le trafic régional, la tendance est favorable au réseau ferré. On a vu tout à l'heure le directeur de Rouen. Je me demande quand le film a été fait puisque le directeur du port de Rouen, comme celui de Cherbourg, ont décidé qu'à l'horizon 2020 le blé arrivera par le réseau ferré et que le trafic par mer ouvrira un éventail de transport.

Est-on si certain que les jeunes attirés et familiers du téléphone portable seront aussi enclins que les générations précédentes à prendre la voiture pour faire leurs courses ? Est-ce que ce ne sont pas leurs courses qui viendront chez eux ? Les grandes zones commerciales seront-elles aussi si attirantes en 2020 ? Il faudra bien un jour repenser la mobilité.

La région Centre distribuait dernièrement, lors d'un séminaire de développement durable, une grille servant d'évaluation des projets futurs. Essayons de répondre à simplement deux ou trois critères concernant l'économie.

Le projet de concession autoroutière a-t-il un rapport avec l'enjeu ? Nous répondons non. Le projet renforce-t-il l'attractivité du territoire ? Nous répondons non car ce n'est pas une voie autoroutière qui attirera les entrepreneurs, ils se satisferont d'une 2 X 2 voies gratuite si elle est bien aménagée, si le flux est régulier avec des giratoires mieux conçus en entrée de ville. Ce n'est pas l'absence de voies autoroutières qui empêchera la délocalisation des sites de production, ce n'est pas une voie autoroutière qui diminuera le chômage, donnera le moral aux chômeurs comme aux habitants d'Eure-et-Loir.

Si on parle du tourisme et donc de l'économie, ce n'est pas une autoroute qui rend la Bretagne attractive. Une autoroute n'est qu'une voie de transit. Lorsqu'on part en vacances, c'est le lieu d'arrivée qu'il importe malheureusement de regagner le plus vite possible avec du stress et de la fatigue.

Apprenons donc un peu de lenteur. D'ailleurs, le prix du carburant, la rareté des ressources et la limitation de vitesse à 110 kilomètres/heure seront là pour nous y forcer bientôt.

Parlons du volet social, l'oublié du projet. Les plus démunis profiteront-ils de ce projet ? Non ! Ils paieront pour prendre cette voie. Les gens qui travaillent paieront aussi. Des milliers de véhicules prendront un itinéraire parallèle et pollueront à nouveau les villages qui actuellement respirent. Cette autoroute se ferait donc au détriment des citoyens et des zones rurales une fois de plus.

Si nous sommes favorables à une économie qui s'engage vers plus de proximité,

d'équité, à une croissance autre peut-être, si nous sommes favorables au contournement des villages et hameaux, favorables au service public d'une 2 X 2 voies, nous sommes opposés à ce passage d'une voie nationale et d'une concession autoroutière, opposés au grand contournement des villes, à un projet irréversible qui risque de ne pas être favorable à l'économie dans l'avenir.

Pour nous, la question « Faut-il accélérer l'aménagement de la RN154 ? » est un piège car qui répondrait non ? La vraie question est : « Le maître d'ouvrage, c'est-à-dire l'Etat, doit-il prendre ses responsabilités et achever ce qu'il a commencé ? » C'est en tout cas ce que nous avons dit au MEDAD où nous avons été reçus en septembre par M. GAUTHIER, conseiller politique de M. BORLOO, et en octobre 2008 par M. PAPINUTTI que nous aurons le plaisir de revoir bientôt.

Merci.

(Applaudissements)

Un intervenant : Je croyais comprendre que les compétences en matière de transport et de développement économique étaient aussi des compétences régionales. Je m'étonne qu'aucun membre de l'exécutif régional, que ce soit le président ou le vice-président chargé des transports, ne soit présent.

Je voudrais citer un exemple. L'exécutif de la région Centre, en 1994, avait inscrit la mise en place de la liaison ferroviaire entre Orléans et Chartres. Quinze ans après, trois mois avant les élections, on nous ressort une étude entre Chartres et Voves qui n'a aucun sens sur 26 kilomètres.

Par ailleurs, il semblerait que depuis 15 jours le président du Conseil régional ait évolué puisqu'il propose de financer peut-être une partie de l'aménagement en 2 x 2 voies de la RN154. Je demande que le président du Conseil régional soit présent à la prochaine réunion sur le financement de la RN154 2 x2 voies ou la concession.

Jean-Yves AUDOUIN : Nous allons répondre à cette première série de questions puis nous repasserons la parole à la salle.

Olivier de SORAS : Je vous propose quelques éléments d'éclaircissement ou de réflexion complémentaires car le but n'est pas d'avoir réponse à tout, je n'ai pas prétention à entrer dans cette logique. Il est important de poser les bases de la question.

Pourquoi cela n'a-t-il pas été fait ? Je comprends la question. Dans une certaine mesure, on peut comprendre qu'elle s'exprime. Pour autant, le problème est aujourd'hui, il n'est pas ce que l'on n'a pas fait hier. C'est bien la situation d'aujourd'hui qui nous pose question. Se demander pourquoi on ne l'a pas fait hier ne nous aidera pas à imaginer comment on peut le faire demain.

L'objet du débat, c'est quel est le délai raisonnable dans lequel on imagine qu'un aménagement de la RN154 serait bénéfique pour le territoire et quels sont les moyens à mobiliser pour trouver ce rapprochement entre un délai qui a priori est souhaité plutôt court et des financements qui sont plutôt longs à mobiliser.

Après, comment peut-on y parvenir ? Je laisserai M. PAPINUTTI être plus précis

lundi prochain sur ce sujet mais, aujourd'hui, les financements de l'Etat ne permettent pas d'imaginer qu'on soit en mesure de financer beaucoup d'infrastructures. Il existe des limites dans le système.

Ces limites nous ont conduits à poser des hypothèses et, à partir de ces hypothèses qui sont celles d'un financement budgétaire à la fois en comparant ce qui a pu être fait par le passé et ce qui est en cours de discussion sur la programmation entre 2009 et 2014, il y a en a une qui est de l'ordre d'une cinquantaine de millions d'euros tous les cinq ans, ce qui ne permet pas de boucler cette question du financement de la RN154, d'où la proposition d'une alternative, d'une réflexion autre.

Parmi les différentes questions qui sont apparues, est-ce que Chartres-Dreux sera plus performant en autoroute ou en voie expresse ? Je ne sais pas répondre à cette question. Je partage assez l'analyse que vous faisiez de dire que, si tout le monde y a accès sans contrainte de péage, c'est probablement plus attractif que s'il y a un péage. Je suis tout à fait d'accord. On retourne alors la question autrement : si on considère que c'est moins attractif, faut-il pour autant ne pas le faire ? On en revient à la première question : faut-il aménager la RN154 ?

Nous sommes sur un système où, à mon avis, il faut poser un certain nombre d'hypothèses pour alimenter la réflexion. Je n'ai pas la réponse à tous ces éléments. Nous essayons de mettre en face la question du délai de l'aménagement dans lequel il est souhaité et des moyens qui sont mobilisables pour parvenir à un aménagement dans ce délai.

Un intervenant : Je peux apporter quelques éléments sur les aspects concurrence et notamment le fer. Plusieurs fois, vous avez évoqué la solution ferrée. Dans nos propos, il n'y a pas d'opposition route/fer. Quand on parle de céréales, il est tout aussi évident et même plus performant d'utiliser le fer que la route. Sauf que la situation actuelle fait qu'on est passé d'une proportion importante de céréales transportées par le fer à la route et, aujourd'hui, le service ne semble pas suffisant par le fer.

La question se pose ensuite de savoir si on est capable de réaliser une infrastructure ferroviaire qui relierait la Beauce aux ports dans un délai raisonnable. Aujourd'hui, la route peut prendre le relais au moins en attendant la réalisation d'un réseau ferroviaire. Ce n'est pas une opposition entre les deux.

Pratiquement tous les silos sont embranchés ferroviaire et, quand on arrive aux ports de Rouen et du Havre, les deux sont également embranchés ferroviaire. Il n'y a aucune difficulté technique à acheminer des céréales par le fer.

Quelqu'un évoquait plus ou moins les connexions et les commandes internet, l'e-commerce. Les populations seront peut-être de moins en moins enclines à se déplacer pour commander. En revanche, les produits circuleront toujours, que ce soit par la route ou par d'autres moyens. Cela peut-être beaucoup de véhicules.

Jean-Yves AUDOUIN : Nous repassons la parole à la salle.

Alain MARTIN, Champholois : S'il est évident qu'il faut améliorer les flux de la RN154, on pourrait aussi développer le flux des marchandises qui semble être le plus important par la voie ferrée. Si on trouve de l'argent pour la ligne TGV, on doit bien en trouver pour le transport des marchandises.

(Applaudissements)

M. BERNARD, CGT : Je représente le personnel qui travaille sur la RN154 et l'A10. Nous sommes contre les arguments avancés. Je n'ai pas pu terminer ma déclaration la dernière fois, on m'a empêché de parler, mais j'invite tout le monde à la consulter sur le site.

Mon souci principal, c'est mon porte-monnaie. Je suis aussi acteur dans ce département et la concession autoroutière, c'est niet pour nous. Je dis « niet », certains comprendront dans la salle.

Derrière, nous avons un souci. Selon l'article L.122 du Code de la voirie, l'usage des autoroutes est en principe gratuit. C'est une bonne chose. Au niveau des finances, si on écoute ce que vous nous dites sur ce qui se passera si c'est le public qui paie, en 2070 voire 2085, pour ma part, je ne serai plus de ce monde. Il y a de quoi s'interroger. Si on met une concession autoroutière, tout ira très vite.

A la DIR nord-ouest, un programme a été établi (il est dommage que M. Papinutti ne soit pas là) qui stipule qu'on pouvait finir tous les travaux d'ici à 2019. Un tableau de prévision avait été émis par la DIR nord-ouest en 2005. Il faut arrêter de nous prendre pour des imbéciles car, le partenariat public/privé, cela commence à bien faire. Nous connaissons le chant des sirènes à la CGT.

Il y a des gros soucis car nous voyons le fiasco financier de ce partenariat. En particulier, dans le secteur du transport, Orlyval, Eurotunnel, GPS européen, chaque fois le public est appelé au secours pour éponger dettes et déficits. J'invite tout le monde à prendre connaissance de mon intervention sur le site.

(Applaudissements)

Jean-Jacques CHATEL, maire de Mainvilliers : Je n'interviendrai pas en tant que maire de Mainvilliers, j'ai simplement voulu me présenter car le Conseil Municipal de Mainvilliers aura l'occasion de voter un vœu prochainement, comme je l'avais annoncé lorsque vous m'avez questionné, pour donner sa position.

Aujourd'hui, je veux simplement être dans le débat : qu'est-ce qui est le mieux pour le développement économique de notre département et de nos agglomérations ? J'ai souvent lu ou entendu dire que la solution 2 x 2 voies irriguait davantage les territoires et permettait d'avoir davantage d'entrées et de sorties, et donc permettait un meilleur développement économique du territoire.

J'ai l'impression que la solution 2 x 2 voies serait la plus intéressante par rapport à la solution autoroutière. Je pose la question pour savoir si cette idée est assez fortement répandue ou si elle peut être contestée.

Un intervenant : Sur la question des efforts faits pour les marchandises, un engagement national pour le fret ferroviaire vient d'être conclu par l'Etat. La SNCF y contribuera pour un complément. Il représente 7 milliards d'euros. Certes, les investissements envisagés sur des lignes TGV sont peut-être plus importants que 7 milliards d'euros. La LGV Tours-Bordeaux représente 7,2 milliards pour cette ligne. Néanmoins, un travail important est envisagé sur le fret ferroviaire avec des volumes financiers qui y seront consacrés pour le transport de marchandises et le report

modal qui sont extrêmement importants.

Néanmoins, ces réflexions peuvent aussi avoir une certaine limite puisque, avec 7 milliards d'euros, ce n'est pas l'ensemble du réseau ferroviaire qui pourra être refait. Un choix est fait sur un réseau orienté fret qui permet de conforter les lignes sur lesquelles les trafics ont peut-être tendance parfois à décliner mais en tout cas à le conforter pour qu'il remonte et conforter des lignes et améliorer le niveau de service de façon à augmenter de nouveau les parts de fret ferroviaire sur l'ensemble du territoire national.

Sur les questions de dette et de déficit d'une concession, nous pouvons en discuter beaucoup plus largement et pas forcément sur les exemples que vous avez pris. Cela fera l'objet de prochaines réunions sur ce qu'est un contrat de concession et comment il fonctionne, mais je suis prêt à en discuter avec vous si vous le souhaitez.

Une concession autoroutière est un contrat encadré avec des conditions particulières ; c'est un contrat public qui est passé avec un opérateur qui réalise puis exploite l'itinéraire pendant la durée de la concession. Cette concession doit être équilibrée au départ. Ce sont toutes les évolutions législatives qui existent sur le sujet.

Les exemples que vous avez cités, qui génèrent des dettes ou autres, sont un peu différents dans leur montage.

Les autoroutes n'ont jamais été vendues. Ce qui a été vendu, ce sont les sociétés titulaires d'un contrat de concession. C'est totalement différent. Pour les premières concessions du réseau autoroutier en France, les opérateurs étaient semi-privés, semi-publics. L'Etat a souhaité vendre ces entreprises mais il n'a pas vendu l'infrastructure. L'infrastructure est toujours régie sous un système de concession. Elle reste une infrastructure publique exploitée par un opérateur privé pendant la durée d'une concession. C'est une précision importante, l'Etat n'a pas bradé les autoroutes, l'Etat a vendu les actions qu'il avait dans les entreprises et opérateurs concessionnaires d'autoroutes. C'est un peu différent.

L'Etat avait une rente en tant qu'actionnaire principal de ces sociétés d'autoroute. Il a préféré réaliser la vente des entreprises pour alimenter ses caisses plutôt que de rester sur une rente différée. C'est un choix économique, je n'ai pas à me prononcer.

Dernière question sur l'irrigation et la desserte. Cela rejoint d'autres questions. Effectivement, un aménagement progressif avec des opérations de 5 à 7 ou 8 kilomètres tous les cinq ans fait qu'on aura un nombre d'échanges beaucoup plus important puisque, selon les opérations, on réalisera ces points d'échange. Le fait d'avoir plus de points d'échange a pu conduire dans le passé (nous sommes heureusement largement sortis de ces éléments mais il convient de rester vigilants) à voir des développements de zones d'activité quelque peu anarchiques, à provoquer beaucoup d'étalement urbain c'est-à-dire une augmentation de la mobilité qui, aujourd'hui, pose un certain nombre de questions.

C'est pourquoi, selon qu'on ait une desserte tous les 5 ou 6 kilomètres en termes de point d'échange ou des échangeurs qui seraient plus espacés entre 15 et 20 kilomètres, la réponse de desserte de proximité n'est pas la même. Pour autant, ce n'est pas la RN154 qui supporte l'ensemble des trafics. Vous avez forcément des trafics terminaux. On ne va pas forcément d'un point sur la RN154 à un autre point

sur la RN154. Il y a plusieurs niveaux de réseau et il est intéressant que ces réseaux puissent travailler en complémentarité.

Si vous avez un échangeur non pas tous les 5 kilomètres mais tous les 15 ou 20, vous avez du réseau entre les deux qui permet d'assurer la desserte fine des territoires.

Jean-Yves AUDOUIN : Nous allons passer à l'intervention de la Chambre de Commerce et d'Industrie prévue pour quinze minutes.

Un intervenant : Merci Monsieur le Président de nous donner l'occasion de présenter le résultat d'études qui ont été faites par la CCI. La CCI d'Eure-et-Loir représente l'ensemble du département soit 12 000 entreprises, 85 000 salariés du secteur du commerce, de l'industrie et des services.

L'étude qui vous sera présentée par Pierre-Marie Isidore de manière très synthétique est le résultat de 4 à 5 années de travaux d'élus qui sont ici présents, qui ont fait une analyse aussi objective que possible de l'impact pour l'économie de ce département de l'aménagement de l'axe nord-sud du département et des enjeux.

Pierre-Marie ISIDORE : C'est un challenge que de tenir en quinze minutes un débat extrêmement volumineux sur l'intérêt de la mise à 2 x 2 voies de la RN154 sur l'ensemble de son itinéraire en Eure-et-Loir.

Le premier aspect que nous tenons à développer, c'est celui de la sécurité. Je développerai l'exposé selon trois enjeux principaux qui sont pour nous la sécurité qui est l'argument numéro un, puis les problématiques d'aménagement du territoire et les problématiques de développement économique, ces deux dernières étant intimement liées.

Sur la partie sécurité, la RN154, de par ses caractéristiques physiques actuelles (chaussée, profil en long ou en travers) plus un trafic important, est un axe extrêmement dangereux où les accidents sont très importants. C'est actuellement l'axe le plus dangereux, le plus meurtrier de la région Centre. En moyenne annuelle, de 2004 à 2007, on enregistrait 10 tués et 63 blessés par an. Nous savons d'ores et déjà que l'année 2009 sera une des années les plus noires.

Un autre effet pervers de ce caractère accidentogène de la RN154, c'est que les usagers qui la connaissent bien, qui font la relation régulière entre Chartres et Orléans ont tendance à reporter leur trafic de cette RN154 très dangereuse vers des itinéraires comme celui de Chartres-Voves-Patay ou Chartres-Voves-Allaines qui sont des routes départementales tout aussi dangereuses et même de plus en plus compte tenu de l'accroissement des trafics sur ces routes qui ne sont pas faites du tout pour accueillir ces augmentations de trafic.

Pour nous, c'est le point numéro un. Nous sommes représentants du monde économique mais le facteur humain passe avant les données économiques, nous nous devons d'insister sur cet élément. Le premier enjeu pour nous est la mise en sécurité de la RN154. Effectivement, la mise à 2 x 2 voies nous paraît un outil parmi les plus efficaces.

Sur les problématiques d'aménagement du territoire, il y a fort à dire. La RN154, c'est un axe, même en son état actuel, qui présente un intérêt majeur au plan

international, national, interrégional, régional et départemental.

Un croquis valant mieux qu'un long discours, je vous présente une carte avec en rouge la RN154 qui, au plan international, est déjà le maillon d'un axe nord-sud, un maillon économique fort en matière de flux d'échanges économiques, entre Calais et Barcelone.

Calais, c'est le lien transmanche et les relations avec les îles britanniques. Barcelone, c'est la Catalogne qui est une des régions les plus dynamiques si ce n'est la plus dynamique de la péninsule ibérique. On constate que cet itinéraire Calais/Barcelone est entièrement aménagé en 2 x 2 voies. En Eure-et-Loir, une petite partie est en 2 x 2 voies mais c'est le maillon manquant de cet itinéraire.

De même, dans les relations ouest-est (cela concerne spécifiquement la section Chartres-Allaines), pour les Nantais qui souhaitent se rendre vers l'est de la France, le point de passage obligé est l'A11. On arrive à Thivars, on redescend pour reprendre l'A19 ouverte en juin dernier et on retrouve le parcours vers Troyes, Dijon, Mulhouse et la frontière.

Une association s'est montée voici une dizaine d'années, l'Association Atlantique Rhin-Rhône basée à Nantes, qui milite en faveur du renforcement du réseau autoroutier pour faciliter les liaisons dans l'axe ouest-est, mais aussi vers le couloir rhodanien et le port de Marseille qui est quand même le premier port de France.

Là aussi, la RN154, dans sa portion concernée par cet axe (Chartres-Allaines), n'est pas aménagée. Là aussi, le chaînon manquant.

Au plan international, grande liaison nord-sud, grande liaison est-ouest.

Ensuite, au plan national, la RN154 est la maillon manquant là encore du grand contournement de Paris à 100 ou 150 kilomètres de la région parisienne. Tout est aménagé ailleurs sauf en Eure-et-Loir.

Il est intéressant de noter qu'un grand quotidien national, le 10 octobre dernier, présentait des réflexions liées à des zones ou des aires métropolitaines. On voyait apparaître une zone métropolitaine sur la vallée de la Seine, une zone métropolitaine sur l'axe ligérien et la zone métropolitaine de la région parisienne. Quel est le lien entre ces trois zones ? La RN154.

Au plan interrégional, la RN154 est un élément fort entre deux partenaires économiques privilégiés de longue date que sont la région Haute-Normandie et la région Centre. Pour le port de Rouen, la RN154, c'est effectivement aujourd'hui l'axe privilégié pour étendre son hinterland vers le sud. Il y avait un débat jusqu'à une époque récente sur le canal Seine Est ou la canal Seine Nord. Le Port Autonome de Rouen militait en faveur d'un canal Seine Est qui aurait élargi son hinterland vers l'est de la France et était opposé à un canal Seine Nord qui, au contraire, l'aurait réduit au profit des grands ports de l'estuaire de l'Escaut, Rotterdam. C'est Seine Nord qui est sorti du chapeau.

Maintenant, le Port Autonome de Rouen cherche par tous les moyens possibles à élargir son hinterland et la RN154 est un outil privilégié.

Au plan régional, actuellement, Chartres est la seule préfecture des six départements de la région à ne pas être reliée à la capitale régionale Orléans par une autoroute. Effectivement, une mise à 2 x 2 voies permettrait de résoudre cette inégalité.

Par ailleurs, la mise en service de l'A19 montre clairement que la RN154 est un prolongement naturel et logique des flux en provenance de l'A19 ou en provenance des ports de la Basse Seine et du fixe Transmanche. Il apparaît une solution de continuité sur la base de la lecture d'une simple carte.

Au plan départemental, l'aménagement en 2 x 2 voies de la RN154 permettrait de résoudre les problèmes de congestion rencontrés actuellement sur trois points durs que sont le contournement de Chartres, le contournement de Dreux et le contournement de l'agglomération de Saint-Rémy-sur-Avre et Nonancourt.

En matière économique, la RN154 est un axe essentiel pour le développement économique. C'est une lapalissade mais qui s'appuie sur des éléments tangibles, objectifs et, là encore, sur la base d'un certain nombre de cartes. Je vais vous en présenter l'intérêt.

Chaque point rouge représente une commune sur laquelle se trouve au moins une zone d'activité (certaines communes en comptent plusieurs) sur laquelle se trouvent des entreprises en exercice, soit de fraîche date soit depuis longtemps. Ne figurent pas sur cette carte les zones d'activité en projet.

Comparé à d'autres départements, on a une répartition relativement équilibrée avec néanmoins une concentration aux alentours de la RN154. Lorsqu'on examine, toujours sur la base de ces zones d'activité, le nombre d'établissements par zone d'activité, on constate l'importance de la RN154, surtout lorsqu'on considère l'aire d'irrigation de la RN154. Nous sommes partis du principe d'un couloir d'une dizaine de kilomètres de part et d'autre de l'axe ; dans le dossier du maître d'ouvrage, une base semblable a été retenue sans que nous nous soyons concertés, ce qui montre la cohérence au plan économique de l'irrigation de l'axe.

Nous constatons que les trois-quarts du potentiel économique du département sont directement ou indirectement desservis par la RN154. Parallèlement au nombre d'entreprises, quand on regarde le nombre d'emplois, on comprend cette proportion des trois-quarts du potentiel économique du département.

Cette proportion qu'on ne peut pas quantifier pour l'instant est évidemment supérieure lorsqu'on considère non seulement les trafics nord-sud et qu'on y ajoute les trafics est-ouest, parce que la portion d'autoroute A11 entre Thivars et la limite ouest du département fait partie de cet itinéraire façade atlantique/est de la France.

Les zones d'activité qui se trouvent au contact de cette autoroute (Luigny, Brou, Illiers et autres), surtout avec la création projetée de l'échangeur d'Illiers dont nous souhaitons l'aboutissement rapide, bénéficieront du renforcement de la RN154 sud entre Chartres et Allaines dans les flux est-ouest.

On a parlé de continuité entre l'A19 et la RN154, il est bien évident que les transporteurs du pôle de Saran en Eure-et-Loir sont extrêmement intéressés par une amélioration de ce lien direct entre le pôle de Saran, le pôle de Rouen et les ports de la Basse Seine.

Un mot sur le schéma départemental des zones d'activité qui a été élaboré par le Conseil général d'Eure-et-Loir en 2007. Ce schéma département des zones d'activité avait pour but de définir des zones d'intérêt stratégiques à long terme sur lesquelles on pourrait mettre un accent particulier en matière d'accueil d'entreprise. Six zones ont été définies : le pôle économique Drouais, le pôle économique Franche-Francilienne, le pôle économique Chartrain, le pôle économique Perche, le pôle du Dunois et le pôle de la Beauce.

Trois de ces pôles sont au contact direct de la RN154 : le pôle économique Drouais, le pôle économique Chartrain, le pôle économique Beauce. Deux sont en contact indirect mais très étroit : le pôle économique Franche-Francilienne et le pôle économique Perche. Un reste un peu à l'écart, c'est le pôle économique du Dunois.

Sur ces six pôles, cinq sont directement ou indirectement impactés par la RN154.

A cela s'ajoute le fait que, dans les critères de ce schéma départemental de zones d'activité, il est indiqué « *une excellente accessibilité. Le projet (sous-entendu de création de zones d'activité) doit bénéficier d'une excellente desserte et être rattaché à un bassin de vie. Le projet doit démontrer que l'accès aux grands axes (routes nationales, autoroutes, voies ferrées) est adapté et aisé.* »

On rejoint là une préoccupation majeure qui est récurrente depuis plus d'une vingtaine d'années, que ce soit lors des entretiens que l'on peut avoir avec des chefs d'entreprise ou au travers des nombreuses enquêtes qui ont été diligentées par des comités d'expansion ou la DATAR en son temps sur les critères d'implantation des entreprises. Effectivement, le critère numéro un qui revenait dans l'énorme majorité des cas, c'était le critère de l'accessibilité, et de l'accessibilité routière.

On comprend l'intérêt du positionnement de ces zones d'intérêt stratégique au profit d'un axe majeur de développement qui est la RN154, ce qui renforce l'intérêt de sa mise à 2 x 2 voies.

En Eure-et-Loir, malheureusement (la CCI le déplore parce qu'elle a toujours joué la carte de la complémentarité du fer et de la route), nous avons actuellement une seule offre en matière de transport, c'est la route. Des réflexions sont en cours au niveau des Conseils économiques et sociaux régionaux en région Haute-Normandie et au niveau du CESR Centre pour la réactivation à terme de la ligne ferrée Rouen-Orléans qui n'existe plus, qui serait une alternative heureuse à la route puisque, actuellement, en matière de fer, il n'existe pas de liaison directe entre Rouen et Orléans. Les responsables du maître d'ouvrage ont montré lors des réunions précédentes que l'offre ferrée oblige à passer par la région parisienne avec un certain nombre de contraintes en matière de manque de sillons, etc.

Effectivement, développer une offre alternative à la route à terme est une des positions que nous défendons ouvertement.

Dans ce cadre, la création d'une plate-forme de ferroutage à Artenay-Poupriy développée parallèlement par les conseils généraux d'Eure-et-Loir et du Loiret conjointement milite en faveur d'un aménagement à 2 x 2 voies de la RN154 parce que cette plate-forme de ferroutage a pour but de mettre au minimum les remorques sur les trains pour les emmener plus loin.

Cette plate-forme de ferroutage se trouve sur l'axe atlantique éco-fret qui va de Lille à la frontière espagnole avec deux points d'arrêt : Brétigny-sur-Orge et Artenay-Poupry. Entre Artenay-Poupry et la frontière espagnole, c'est un no man's land. C'est normal, c'est une question de rentabilité, le ferroutage est rentable à partir de 500 kilomètres. Mais cela joue en notre faveur. On aurait intérêt à rabattre les trafics sur cette plate-forme de ferroutage et la RN154 serait bien positionnée pour cela.

Il est évident que si les trafics vont plus au sud, ce sera fichu pour le ferroutage. Ils prendront carrément le réseau autoroutier existant.

Je souhaite terminer sur l'argument qui nous inquiète le plus, nous, CCI, qui est celui du risque d'une marginalisation du département d'Eure-et-Loir. Si la RN154 n'est pas aménagée, elle présentera toujours les mêmes caractéristiques en termes d'accidentologie, d'encombrement, de manque de régularité. Il nous paraît évident que les flux de transport se reporteront sur des axes plus performants qui offriront plus de sécurité, plus de confort, plus de fluidité, plus de régularité. Le terme « régularité » est extrêmement important depuis une vingtaine d'années que le « juste à temps » a été introduit dans notre culture d'entreprise.

Ces axes sur lesquels les reports seraient possibles existent, même depuis récemment. C'est l'A85 à partir de Vierzon lorsqu'on vient du sud (Vierzon-Tours) puis en remontant sur Rouen (Tours-Le Mans-Alençon-Rouen) par l'A28.

Cela nous paraît un risque majeur. Le train du développement ne passera pas deux fois. Si l'Eure-et-Loir est marginalisé, il le sera de façon durable parce qu'on sera sur un cycle économique très long, et cela nous paraît tout à fait inacceptable. Le département d'Eure-et-Loir est dynamique, c'est le deuxième exportateur de la région Centre. Il brille en matière d'innovation. Il développe de nouvelles filières industrielles, en particulier liées aux produits agricoles, aux bioproduits, et il nous paraît dommage que toutes ces chances que réunissent les chefs d'entreprise à force d'efforts soient annihilées par un projet routier qui passerait à l'as.

Bien évidemment, dans cette perspective, j'aborde le fond du problème pour nous qui est celui du délai. Il faut que cet aménagement à 2 x 2 voies soit réalisé dans les délais les plus brefs. Depuis deux ou trois ans, nous parlons d'un délai à l'horizon 2015. Le maître d'ouvrage parle de 2018. Nous sommes dans les mêmes proportions.

On parle de 2040, de 2070. Ce sont des horizons qui pour nous sont inacceptables. Ce n'est pas possible. Le développement sera passé à côté de nous. Pour nous, le délai est considérable. Cette mise à 2 x 2 voies doit se faire à l'intérieur de ce délai.

Voilà ce que nous demandons au titre du monde économique.

(Applaudissements)

Jean-Yves AUDOUIN : Nous avons prévu un temps pour apporter des observations par rapport à cette présentation.

Ghislaine DANET, Association « Jouons collectif » : Je suis atterrée par tout ce qui a été dit. Dans un premier temps, on est dans le domaine économique, dans de la microéconomie. Ce n'est pas nous montrer ce que vous nous avez montré. Vous nous avez dit avoir reçu des chefs d'entreprise, ce n'est pas une étude économique.

Cela se fait sur des statistiques, des enquêtes. Les avez-vous faites ? Il ne suffit pas de rencontrer quelqu'un.

Vous nous montrez que les entreprises, les populations se retrouvent auprès des axes de communication. Pas grand-chose de nouveau sous le soleil ! Depuis belle lurette les hommes se sont installés à côté des voies de communication.

Vous parliez de la DATAR remplacée par la DIAC. Ce débat économique aujourd'hui est très intéressant parce qu'il est lancé en même temps qu'un nouveau débat « Les territoires 2040 » a été lancé le 22 octobre 2009 par la DIAC. Je vais vous lire les raisons pour lesquelles ce débat est lancé. Il parle des bassins industriels, territoires à base économique productive.

Les crises globales, sectorielles les bousculent. Les perspectives d'un développement résolument durable, les coûts de transport, les alternatives au transport routier vont amener à une relocalisation, une recherche de proximité, une volonté de réduire les coûts et, là, on est en train de prôner à nouveau le tout routier alors que notre ministère de l'Aménagement reconnaît que les territoires seront modifiés en 2040.

Je serai un peu longue mais j'ai beaucoup travaillé le dossier, c'est une partie qui m'intéresse énormément.

Tout à l'heure, vous nous avez dit : « Il n'y a pas d'études, désolé ! ». L'article 14 de la loi d'orientation des transports intérieurs dispose que lorsque des opérations de grands projets, d'infrastructures sont réalisées, un bilan de résultats économiques et sociaux doit être établi au plus tard cinq ans après leur mise en service et que ce bilan doit être rendu public. Vous parlez de ces commissions dans votre rapport.

Il faut savoir que, jusqu'en 1999, ces bilans n'ont pas été établis. Il a fallu que la Cour des Comptes rappelle à l'ordre en disant que des bilans socioéconomiques devaient être établis lorsqu'il y avait entre autres l'ouverture d'une autoroute.

Tout à l'heure, vous nous avez dit : « Il s'est créé des comités locaux d'expansion ». C'est très intéressant. Effectivement, des économistes très compétents (François PLASSARD, Didier SOUM, Emmanuel FAIVRE) ont travaillé sur les impacts des autoroutes. J'ai apporté un des dossiers. Guy JOUHANNEAU a travaillé sur un observatoire autoroutier. C'est un cahier scientifique du transport, chapeauté par le ministère des Transports. Une autre personne travaille avec lui, vous serez très étonné, il s'appelle Jean-François LANGUMIER, Autoroute Paris Rhin-Rhône.

Toutes les études qui ont été menées depuis vingt ans ont été cautionnées par les sociétés d'autoroute, entre autres par l'autoroute Paris Rhin-Rhône.

Malgré cela, ces économistes ont du courage car que disent ces études ? Il est dommage que vous ne nous en ayez pas donné quelques extraits. Je vais vous en citer.

M. BONNAFOUS : « Une autoroute ne crée pas d'emplois. Par contre, elle accentue un type de développement et d'organisation de l'espace. », « L'autoroute permet une polarisation économique au détriment des zones les plus éloignées qui connaissent une baisse d'activité. »

Emmanuel FAIVRE a fait une étude sur les autoroutes de 1980 à 2000 et la

localisation d'entreprises à 25 kilomètres des autoroutes, il dit : « *Le taux de remplissage des zones d'activité économique est fonction de leur positionnement par rapport aux autres zones économiques et de la qualité des prestations fournies et non pas de l'implantation d'une autoroute qui arrive en 5^{ème} position sur des études fiables menées auprès d'une grande majorité d'entreprises. Au-delà de 5 kilomètres, la diffusion économique d'une autoroute est quasiment nulle. On peut dire simplement que les grands axes de transport facilitent le processus de spécialisation et engendrent des gains de productivité.* » Nous l'avions tous compris.

« *En revanche, ces gains de productivité ont un coût, celui du chômage pour les individus qui n'ont pas les compétences, pour les entreprises qui se situent loin ou pour les petites entreprises ; aux nouvelles spécialisations, celui des déséquilibres territoriaux ; aux concentrations de l'activité économique dans de grandes métropoles urbaines, celui de la transformation des campagnes périphériques en dortoirs et des plus éloignées en déserts.* »

Je ne vais pas vous les citer mais j'ai des dizaines d'exemples. Ce sont des études.

Tout à l'heure, vous avez expliqué qu'il n'y avait pas eu ces fameux bilans LOTI jusqu'en 1999. Si, depuis 1999, il y en a un. J'ai apporté un bilan LOTI, il y en a plusieurs mais celui-là est très intéressant car c'est celui qui a été fait pour l'A28 Rouen-Abbeville : « *Evaluation socioéconomique Abbeville* », l'A10 qui va à Tours en passant par Rouen, Alençon et Le Mans.

Comme ce qu'on nous propose ici, elle fait partie de la liaison européenne nord-sud contournant la région parisienne avec en plus une portion gratuite. Ce qui est très intéressant dans ce dossier (j'ai lu le rapport de la chambre économique), c'est exactement ce que vous venez de nous présenter là. Les arguments sont les mêmes : désenclaver, créer de l'activité entre autres pour les ports et le port de Rouen. Dans cette zone, il y avait des entreprises exportatrices, essentiellement du verre.

Tout ce que vous nous dites là correspond au dossier qui nous a été présenté pour la création de cette autoroute. Permettez-moi de vous lire quelques passages de ce rapport. C'est très court mais très parlant.

Page 29, on parle des ports, l'impact de l'autoroute sur le port du Havre : « *En conclusion, il paraît difficile de mettre en évidence un impact net de la mise en service de l'autoroute A28 sur l'accroissement des parts de marché du port du Havre.* »

Page 30 : « *En conclusion, l'amélioration significative globale des parts de marché des ports de Basse Seine au cours des dernières années, surtout au Havre, semble due à la conjonction de plusieurs causes : gains de compétitivité obtenus par la diminution des temps d'escale et des coûts de transbordement, meilleur positionnement commercial, saturation relative des grandes places portuaires du Benelux, mise en place de services ferroviaires plus performants.* » Pourtant, on avait promis à ces gens-là le développement du port du Havre, eh bien non !

Jean-Yves AUDOUIN : Il faut terminer Madame. Vous auriez simplement dit souhaiter intervenir dans ce débat et avoir besoin de quinze minutes, vous les auriez eues !

Ghislaine DANET : J'en ai pour deux minutes.

Page 52 : « *Les zones d'activité ont progressé régulièrement de 1993 à 2003. En dix ans, six zones nouvelles d'activité ont vu le jour, soit un quasi doublement. Toutefois, le rythme n'a pas été plus soutenu après l'ouverture de l'A28.* » Donc, l'autoroute A28 n'a eu aucun effet sur les zones d'activité.

« *La superficie totale des zones d'activité a aussi fortement augmenté puisqu'elle a doublé entre 1997 et 2003 et triplé entre 1993 et 2003, mais rien n'indique dans les chiffres un boom de l'A28.* »

(Applaudissements)

Je m'arrête là mais je crois que ce que vous nous avez présenté est un développement économique sur du passé. Est-ce que le futur sera ce développement économique ? Je vous invite à voir ce qui se passe au niveau européen, au niveau des transports entre autres.

Toutes les autres évaluations socioéconomiques qui existent ont toutes les mêmes résultats. Aujourd'hui, quand vous nous dites que l'autoroute créera de l'emploi, apparemment, ce n'est pas ce qui est dit.

(Applaudissements)

Jean-Yves AUDOUIN : Une autre intervention ?

M. DOYEN, Champhol : Ce n'est peut-être pas le débat d'aujourd'hui mais j'aurais aimé connaître le tracé de cette nouvelle RN154 entre le nord et le sud-est, ce qui veut dire un tracé qui passera dans la vallée de l'Eure, sur la commune de Champhol je suppose. Quel est le tracé et quel est l'impact sur la vallée de l'Eure ?

Vous parlez de ferroutage. Voici quelques années, Primagaz était livrée par la SNCF. Actuellement, plus aucun train ne passe. On doit rêver ou alors la SNCF fait ce qu'elle veut.

Alexandre BARTHELEMY, Association « Un euro pour la vie » : Je voulais demander à la CCI si elle avait évalué deux choses.

La première, c'est la perte d'activité due à la construction d'une 2 x 2 voies sur la partie nord du tracé. N'oublions pas qu'il y a encore quelques années, il y avait dans chaque village traversé des bars, des épiceries. Aujourd'hui, il n'y a plus rien. La dernière station service de la RN154 a fermé voici quelques semaines à Emenonville. Aujourd'hui, aucune aire de service avec stationnement et ravitaillement n'est prévue.

Avez-vous estimé cette perte d'activité et cette perte d'emploi contrairement à une autoroute qui créera de l'emploi car il y aura des péagistes ?

(Protestations dans la salle)

Un emploi pour 3 kilomètres, c'est toujours mieux que rien, excusez-moi !

Il faut parler aussi des emplois indirects. Vous avez parlé du développement des zones d'activité, avez-vous fait des évaluations de l'emploi indirect que pourrait créer

une route à 2 x 2 voies rapide et construite rapidement, car il nous faut les emplois maintenant et pas dans cinquante ans ?

Un intervenant : Il y a une telle densité de questions que j'espère que les uns et les autres ne m'en voudront pas si je ne réponds pas à toutes. De toute façon, je n'ai pas compétence à répondre à toutes.

Vous parliez d'études statistiques que nous avons réalisées. Bien sûr, nous avons réalisé énormément d'études sur le sujet. Je ne dis pas que je les tiens à votre disposition parce que ce sont des documents internes à la CCI mais je vous garantis que nous avons beaucoup travaillé sur le sujet.

On parlait de tout routier, actuellement, nous y sommes obligés, il n'y a que la route entre Orléans et Rouen. Si on réalise une voie ferrée entre Rouen et Orléans, nous serons ravis, je ne vous le cache pas.

S'agissant des observatoires autoroutiers, ils sont prévus par la LOTI. Derrière ces observatoires, on retrouve souvent le lobby autoroutier, c'est de bonne guerre quelque part mais c'est ainsi.

S'agissant de l'A28 et ses faibles retombées pour la Haute-Normandie, cela me paraît tout à fait normal. La RN154 génère actuellement beaucoup plus de trafic que l'A28 en direction de la Haute-Normandie. C'est très clair. Ce n'est pas un problème de gratuité mais de desserte de territoire. La RN154 dessert des terres céréalières et on sait très bien que les céréales remontent sur Rouen. L'A28 dessert les vignobles du tourangeau.

La CCI n'a pas vocation à réfléchir au tracé, nous réfléchissons en termes d'itinéraire, c'est le cadre de ce débat public, nous ne nous positionnerons pas sur tel ou tel tracé.

Le cas de Coltainville a été cité tout à l'heure en matière de ferroutage. C'est un mauvais exemple. A Coltainville se trouvait Primagaz qui a été obligé de se délocaliser. Evidemment, la voie ferrée qui desservait cette usine ne desservant plus rien... mais il ne faut pas mettre cela en parallèle avec le ferroutage où des efforts très importants sont consentis et où des lignes existent, la ligne atlantique éco-fret et la ligne qui permet de traverser les Alpes vers l'Italie. Ce sont des lignes sur lesquelles les pouvoirs publics jouent le jeu. Mais il ne faut pas mettre les choses en parallèle.

Une question avait été posée sur l'estimation des pertes d'activité ou la création d'emplois générés par l'axe, nous ne sommes pas allés jusque-là. Cela nécessite une capacité d'expertise qui dépasse très largement nos compétences. Cela nécessite une approche multidisciplinaire.

Ghislaine DANET : Vous dites que, pour l'A28, vous n'êtes pas étonné, mais je dois vous dire qu'il existe le même dossier pour le Poitou-Charentes, les Autoroutes du Sud, et les conclusions sont les mêmes, à quelques nuances près pour les Autoroutes du Sud.

En revanche, je vous invite à regarder le dossier qu'avait fait la CCI. Aujourd'hui, vous nous dites que vous n'êtes pas étonné. A l'époque, je peux vous assurer qu'ils étaient en train de prouver, comme vous essayez de le faire, que cette autoroute assurerait le développement économique. C'était les mêmes schémas. Je me suis demandé si ce

n'était pas un copié-collé...

Christian GIGON, maire de Champhol : La première fois, lors du premier débat à Chartres, j'avais évoqué la lettre de saisine. Je la rappelle par rapport à ce que je viens d'entendre. La lettre de saisine que vous aviez eue dans le cadre du débat public, sous la signature de M. BORLOO et de M. BUSSEREAU, précisait qu'au fil de l'eau cette 2 x 2 voies serait finie en 2025. Aujourd'hui, on nous dit 2070, 2075, 2080. J'ai lu dans d'autres revues le siècle suivant.

Voici quelques jours s'est tenue une conférence de presse pour le diffuseur d'Illiers. Je m'étonne de la façon dont cette information a été diffusée dans la presse. Pourquoi ? On parle depuis 1994 du diffuseur d'Illiers. C'est à nouveau à la suite d'une lettre signée de M. BORLOO que l'on dit que ce diffuseur sera réalisé. J'aimerais voir la lettre de Cofiroute ou plutôt l'acte d'engagement, l'avenant à la concession autoroutière avec Cofiroute.

Voici quelques heures avaient lieu, à la demande de l'association qui lutte pour faire en sorte que Dourdan et Allainville ne soient plus payantes, une réunion au ministère de l'Équipement autour du développement durable pour la gratuité de la partie Yvelines-Essonnes de l'A10. Cofiroute a botté en touche. Permettez-moi de vous dire que j'ai des doutes s'agissant du diffuseur d'Illiers. J'aimerais le souhaiter pour le développement, encore que... mais là aussi, je m'en étonne.

S'agissant de Coltainville, je suis étonné. La voie ferrée rentre dans l'entreprise. Effectivement, les céréaliers ne prennent plus la voie ferrée. Je m'en étonne. Je m'étonne que la voie ferrée ne puisse pas être utilisée. Depuis trois ans, il ne circule plus aucun train. Pour quelle raison fait-on circuler des bonbonnes à gaz dangereuses dans nos villages alors qu'il y a une voie ferrée, d'autant plus que le gaz venait de la gare de Chartres ? Je m'étonne qu'on ne puisse pas de nouveau transférer mais Primagaz a peut-être d'autres solutions ou d'autres intérêts à faire en sorte que cela vienne par la route. Je m'en étonne.

Je m'étonne également qu'à l'époque où le Conseil général a dû faire le nouveau pont à Coltainville RFF nous ait imposé de le relever par rapport à l'existant de 15 centimètres pour permettre en permanence le passage des trains de marchandises de cette nature. Le pont a été terminé voici un an, on peut s'étonner des imperfections entre les diverses administrations ou organismes.

Je terminerai sur le diffuseur d'Illiers. Dans le budget 2009 du Conseil général, au titre d'une décision modificative, le crédit que le Conseil général avait alloué pour ce diffuseur à hauteur de 1,5 million d'euros a été totalement retiré. Je suis un peu surpris du double langage.

(Applaudissements)

Président CCI : Pour répondre à l'ensemble des questions et notamment à ce que Mme DANET a évoqué, je crois, Madame, que vous nous faites un très mauvais procès. Essayer d'imaginer que les travaux qui vous ont été présentés sont un copié-collé de ce qui a pu être fait par d'autres CCI, c'est faire peu de cas du travail que les élus ici présents ont pu faire. Je voulais quand même vous le dire.

(Applaudissements)

J'ai beaucoup de respect pour les travaux des économistes mais parfois quelques réserves. Les événements économiques récents nous ont montré qu'ils n'étaient pas toujours dans la stricte vérité dans ce qui s'est passé au cours de ces dernières années.

Nous sommes les représentants des entreprises de ce département, nous n'avons pas interrogé « quelques » entreprises (c'est un mauvais procès) pour leur demander leur avis par rapport à la mise en 2 x 2 voies de la RN154. Nous avons fait une demande auprès des 12 000 entreprises du département en janvier 2009, 1 000 nous ont répondu. Evidemment, toutes n'étaient pas concernées mais toutes ont répondu en faveur de l'aménagement à 2 x 2 voies de la RN154, et un certain nombre a insisté sur la rapidité avec laquelle ceci devait être fait.

C'est notre message, c'est celui que nous voulons faire passer. Je suis d'accord, depuis trente ans, cet axe aurait dû être fait. Depuis trente ans, nous avons eu des gouvernements de toutes les tendances, cet axe n'a pas été fait. Aujourd'hui, nous sommes en 2009, nous constatons qu'il n'a pas été fait.

Il a été lancé voici un an ou deux le délai de 2015, si ceci n'est pas fait dans le délai annoncé de 2018, on pourra pleurer mais l'Eure-et-Loir sera marginalisée, c'est certain.

Je veux bien regarder les études en matière d'emploi, les étudier. J'ai aussi des contacts avec mes collègues qui sont dans les CCI de Haute-Normandie, de Basse-Normandie. Je suis moi-même originaire de Basse-Normandie, je connais assez bien l'impact de l'A28. Les études des économistes, c'est très bien, mais le regard sur le terrain de ce qui se passe, c'est aussi important.

Le maître d'ouvrage a signalé tout à l'heure l'un des aspects, et nous le connaissons tous les jours lorsque les entreprises se présentent à nous : l'un des critères principaux d'installation d'une entreprise sur une zone, ce sont les voies de communication. Nous n'avons jamais opposé le rail à la route, c'est complémentaire. Ceci étant, nous constatons l'existant et c'est avec cet existant que nous devons travailler. Nous avons une vraie responsabilité, c'est de réaliser cet axe dans le délai de 2018 puisque c'est celui qu'on nous annonce aujourd'hui.

Merci Monsieur le Président de nous avoir permis de nous exprimer.

Jean-Yves AUDOUIN : Il nous reste 29 minutes. Les enjeux ont été largement abordés, je demande à M. GAILLARD d'être bref pour permettre à la salle de s'exprimer.

Serge GAILLARD : Les propos que nous comptons tenir sont similaires à ceux qui viennent d'être présentés. Je confirme qu'il n'y avait pas de travail en commun, et on peut le regretter au vu de nos présentations assez similaires.

J'avais prévu de commencer mon intervention par un rappel de la corrélation entre le développement du PIB et les déplacements. Nous constatons que sur ces vingt dernières années, au minimum, le transport de marchandises a suivi assez longtemps la courbe de croissance du PIB et la dépasse aujourd'hui. Ce n'est pas tout à fait le cas pour le transport de personnes.

Quand on ramène le développement du PIB à la région Centre, on observe qu'il est

inférieur à celui de la métropole.

La RN154, comme vous l'avez signalé dans le début de votre introduction, est restée dans le réseau routier national. J'en profite, puisque cette carte qui est assez complexe présente l'ensemble du réseau routier national, pour dire que les autoroutes apparaissent malgré la privatisation des sociétés concessionnaires. Cela confirme que les autoroutes aujourd'hui sont toujours dans le réseau routier national.

L'argumentaire était identique, je ne le développerai pas.

Nous comptons insister sur l'aspect déplacement et présenter la relation privilégiée qui existait entre la région Haute-Normandie et ses ports notamment, et la région Sud-Est de la France et la région Centre.

Au-delà de la région Centre, il existe des enjeux nationaux voire internationaux. En termes de complémentarité des modes de transport, il nous paraît important de penser aux ports puisque c'est l'extrémité du réseau routier qui peut ensuite se développer par la voie maritime, d'où les autoroutes de la mer en particulier.

Jean-Yves AUDOUIN : Nous avons du temps pour les questions.

José BERNARDINO, Association Saint-Prest Environnement : On parle d'économie, j'ai fait une synthèse entre les différentes réunions, j'ai entendu dire qu'il s'agissait d'un itinéraire qui n'était pas définitif. Or, on ne nous propose jamais un autre itinéraire. On nous parle d'un coût. Comment établit-on un coût sans connaître l'itinéraire définitif ?

Quand aurons-nous une proposition d'un deuxième voire d'un troisième itinéraire chiffré ? A partir de là, on peut dire qu'il y aura débat sinon je considère qu'au cours de tous les débats jusqu'à maintenant, on a brassé de l'air.

Je demande à M. OHREL s'il peut nous apporter une réponse.

M. BERGER, Saint-Prest : Le 22 octobre, j'ai posé une question à M. de Soras et j'ai donné ce papier à M. OHREL. J'espérais avoir une réponse que je n'ai toujours pas.

Dans un projet de cette envergure, toutes les options doivent être envisagées. Alors, à quelle date avez-vous prévu de nous communiquer le résultat des études concernant le passage d'une 2 x 2 voies par l'ouest de Chartres ? Pouvons-nous espérer avoir une réponse ?

Olivier de SORAS : Les deux questions se rejoignent.

Je vous invite à prendre connaissance du dossier complet et pas seulement de la synthèse du maître d'ouvrage, support du débat public.

Dans le cadre de ce dossier sont présentées des familles d'hypothèses. Ce ne sont pas des tracés. Nous avons peut-être une vision technique de la question mais la définition d'un tracé est quelque chose d'assez précis, on est capable d'en déduire les emprises concernées. Nous ne sommes pas à ce stade à la définition du projet aujourd'hui.

En revanche, un certain nombre de familles d'aménagements, d'hypothèses sont présentées et chiffrées dans le dossier.

C'est la même question qui était soulevée tout à l'heure.

Dans le dossier du maître d'ouvrage, différentes hypothèses sont présentées avec des chiffrages.

Un intervenant : Page 63 : construction par l'est ; Page 69 : construction par l'est ; Page 72 : construction par l'est : où voit-on apparaître une hypothèse par l'ouest ?

Lors de la dernière réunion, nous avons discuté ensemble. Je vous ai fait remarquer que la déviation sur Prunay-le-Gillon était orientée direction ouest. Les travaux sont entamés. Si vous changez d'avis, on fera un S pour revenir par l'ouest. Cela coûtera de l'argent aux contribuables !

C'est très flou. J'ai l'impression que la cause est entendue et que vous avez décidé de passer par l'ouest. Il faut regarder les choses en face, vous vous êtes engagés dans ce sens.

Olivier de SORAS : Lorsque nous avons constitué le dossier du maître d'ouvrage, avec un travail en partie en commun avec la Commission Particulière du Débat Public qui a souhaité afficher tels et tels aspects, que l'on essaie de présenter l'ensemble du dossier et qui a ensuite pu vérifier par la Commission nationale que le dossier était réputé complet pour être soumis au débat, nous avons pris l'option de dire quelles étaient les différentes familles d'hypothèses (des réunions thématiques option nord et option sud sont prévues plus tard). Ce ne sont que des estimations de coûts, il ne faut pas les prendre comme des coûts fermes et définitifs. Nous n'en sommes pas à un niveau de finesse suffisant pour afficher des coûts fermes et définitifs mais ce sont des hypothèses fondées sur la base d'un certain nombre de ratios et d'études qui ont été conduites.

Non seulement différentes hypothèses sont présentées dans le dossier mais j'ai souhaité également que nous exprimions du point de vue du maître d'ouvrage quelle était la solution à ce stade privilégiée par lui en expliquant sommairement pour quelles raisons.

J'ai pensé que si on présentait « froidement » différentes familles, les premières questions qui auraient été posées dans le cadre du débat aurait été de demander quelle était notre position et vers où nous nous engageons. Nous avons préféré l'afficher tel que.

Lors des réunions plus spécifiques sur les hypothèses d'aménagement, que ce soit sur la partie nord ou la partie sud, nous présenterons ces différents éléments. Pour autant, des situations préférentielles sont aujourd'hui privilégiées, elles ne sont pas définitivement actées puisque le niveau d'étude ne le permet pas à ce stade. C'est sur cette base que nous avons présenté le chiffrage qui aboutit à 654 millions d'euros.

Sur l'aspect schéma, les éléments que nous avons là ne sont pas des cartes au 100 000^{ème}, ce ne sont pas des cartes d'état-major. Ce sont des schémas. Lorsque nous sommes plutôt à l'est ou à l'ouest d'un aménagement, sur le schéma, on fait une boucle assez large. Cela étant, à l'échelle d'un schéma, on peut avoir l'impression que,

comme on revient dans un sens, on ne pourra pas repartir dans l'autre. En fait, quand vous voyez sur ce même schéma la liaison entre les deux opérations en cours, Ymonville et Prunay, il faudra les raccorder. Techniquement, cela ne pose pas de difficultés. Les schémas distordent l'effet de déplacement est-ouest en largeur par rapport aux longueurs constatables sur le terrain.

Encore une fois, ce sont des schémas. Interprétons-les à la hauteur de ce qu'ils signifient. Cela veut dire que Prunay-le-Gillon est en réalisation à l'ouest de l'actuelle RN alors que Ymonville est à l'Est de l'actuelle RN. Cela ne préjuge pas des suites.

Sur la traversée de l'Eure-et-Loir, il y a des sites naturels qui ont fait l'objet de la dernière réunion, en particulier trois vallées importantes qu'il faudra franchir. Que vous soyez à l'est ou à l'ouest de Chartres, il faudra franchir l'Eure.

Dans le dossier du maître d'ouvrage, un franchissement existe à l'ouest ; plusieurs franchissements existent au centre de Chartres aussi.

Alain OHREL : Sur toute la longueur de l'itinéraire et à certains endroits de plusieurs itinéraires (je pense à Dreux), il est évident que la situation de ce que vous appelez les tracés est très différente. Dans certaines communes, il n'y a strictement rien. Dans d'autres, des études ont été faites qui prévoient l'hypothèse d'un passage à certaines zones. C'est ainsi qu'à Dreux, sur la déviation Est, une partie est déjà réservée, a été affichée pour faire quelque chose. Dans d'autres communes, notamment ici, des études ayant été faites, il a été notifié aux maires l'idée qu'on pourrait passer là.

Nous regardons la situation de l'itinéraire du nord au sud. A des endroits, il n'y a rien. Je pense au tracé à l'ouest de Dreux, mais il n'a pas été fait d'études précises. Dans d'autres cas, il a été fait des études.

C'est l'explication mais cela ne veut pas dire que ces réserves seront nécessairement utilisées.

Un intervenant : Pour passer par Chavagne, on a fait plusieurs études. On s'est aperçu qu'il y avait des souterrains, on n'a pas pu faire l'œuvre d'art comme on voulait. On a refait le petit contournement. Des ingénieurs n'ont pas voulu écouter la DDE. On leur avait dit que c'était pourri en dessous. Voici dix ans, les camions se sont effondrés. Qu'avez-vous à nous répondre ? Les études ont été faites.

Sur Saint-Prest, cela a été étudié depuis plus de 25 ans, M. LEMOIGNE avait commencé les premières études. Maintenant, vous nous dites qu'il n'existe pas d'études ! Retournez dans vos cartons et allez fouiller ! C'est aberrant. Les études ont été faites par des ingénieurs de la DDE et vous nous dites qu'il n'y a rien sur Chartres !

Sur Dreux, c'était prévu quand vous avez fait l'A12. On a stoppé parce qu'on ne savait pas où on allait faire intervenir la RN154. Sur Nonancourt, c'est la même chose et vous venez nous dire qu'il n'y a pas d'études. Cela fait trente ans qu'on est sur ces études et vous nous dites qu'il faut encore attendre ! Quand aurons-nous les plans définitifs ? Soit vous êtes capables, soit vous ne l'êtes pas, mais retournez chez vous car, là, c'est aberrant ! Depuis trente ans, on entend cela dans la presse, par des ministres, des députés, des conseillers régionaux ou départementaux et vous venez

nous dire ce soir qu'il n'a pas été fait d'études. Que signifie ce cirque ?

(Applaudissements)

Un intervenant : Il est nécessaire de préciser un point. Nous n'avons pas dit qu'il n'était pas fait d'études mais qu'il n'était pas arrêté et déterminé de tracé. J'ajoute que des études qui ont été faites dans les années 70 sur des hypothèses d'aménagements routiers ne me semblent plus tout à fait au goût du jour.

Prenez un exemple : la loi sur l'eau qui date de 1992 plus ses évolutions récentes n'est pas prise en compte dans les projets de 1970. On ne peut pas considérer qu'il n'y a pas d'études, il y en a. Peut-on considérer pour autant qu'il y a des tracés et des options techniques définitivement arrêtés ? La réponse est non. Est-ce que cette réponse apporte un élément de précision ?

(Interventions sans micro dans la salle)

Bertrand THIERRY, président d'une association de riverains de Garnay : Est-ce qu'un président d'association de riverains peut parler au niveau économique ? Je ne me sens pas à même de porter un jugement et de dire ce qui sera bon ou pas pour l'économie. Le simple citoyen observera simplement que, sur la carte de France, le maillage autoroutier le plus important se situe dans le Pas-de-Calais et le Nord, c'est là où il devrait y avoir le moins de chômage. C'est léger, c'est limite, je vous l'accorde !

Malheureusement, les autoroutes n'amènent pas de l'emploi dans le Nord et le Pas-de-Calais.

Un intervenant : Nous sommes d'accord sur le fait qu'il y a eu des reconversions industrielles en particulier dans le Nord.

Bertrand THIERRY : Je vous l'accorde.

Connaissez-vous M. Parizet ? C'était le directeur général des routes qui a présenté le dossier aux élus le 28 avril 2006. Pratiquement tous les grands élus du département ont jugé fort intéressant le projet autoroutier. M. VIGIER du Conseil régional, maire de Cloyes et maintenant député, faisait référence au désenclavement qu'a connu le Massif Central suite à la réalisation de voies autoroutières, il met l'accent sur la chance historique qui s'offre à l'Eure-et-Loir avec ce projet de concessibilité de la RN154. Nous l'avons entendu. Il souhaite mettre l'accent sur le problème de sécurité routière et c'est logique. Il insiste sur les impacts économiques. Il dit aussi que l'A19 amènera énormément de camions sur la région. Heureusement, il n'y en a pas beaucoup.

La réponse de M. le Directeur Général des Routes à M. VIGIER : impacts économiques ! Il existe de nombreuses études sur ce thème mais on n'a jamais pu montrer quel était l'effet économique réel des infrastructures. C'est en fait constaté sans qu'on ait pu établir une relation précise entre développement économique et aménagement des routes. Ce n'est pas le président d'une petite association de riverains qui vous parle mais quelqu'un de relativement pointu dans le domaine.

Si vous souhaitez que je vous transmette ce document, ce sera avec grand plaisir.

Je n'ai pas pu arriver en début de réunion pour des problèmes professionnels mais nous voudrions vous voir, Monsieur OHREL, en fin de réunion car vous avez parlé d'un atelier.

Pour réaliser notre cahier d'acteur sur les trafics, nous avons demandé deux fois que nous soit transmis le document PowerPoint du maître d'ouvrage. Nous aimerions l'avoir car il était intéressant, il comportait de nouvelles données.

Je vous remercie.

(Applaudissements)

Alain OHREL : L'heure de fin approche. Notre prochaine séance, de par la personnalité même du directeur des transports y participant, permettra de lever bien des interrogations qui ont été soulevées lors de cette soirée et des soirées antérieures. M. PAPINUTTI est non seulement directeur des routes mais il est directeur des transports, ce qui me paraît inclure les transports routiers, fluviaux, maritimes, ferroviaires. Il y aura dans sa bouche un propos qui sera informé par toutes les compétences qu'il résume en sa personne. Autrement dit, nous aurons là un arbitrage (je ne dis pas l'arbitrage) entre les différents types de transport possibles puisqu'il sera prononcé par celui qui a la responsabilité de tous ces transports à la fois.

Voilà une première chose que je voulais vous dire, je pense qu'elle est de nature à éclairer l'intérêt de notre prochaine rencontre qui sera d'autant plus efficace que, d'ici là, auront disparu si possible quelques ambiguïtés dont j'ai bien vu qu'elles s'exprimaient quant à ce qu'il en est de l'objet, du moment et de la nature d'un débat public.

Je précise que ce qui vous est présenté dans le dossier support du débat, élaboré par le maître d'ouvrage, c'est évidemment la présentation d'un projet qu'il présente avec discrétion pour ne pas dire modestie en disant le plus souvent : « *Telle est la solution qui a la préférence du maître d'ouvrage* ». Je ne fais que le citer textuellement.

Ceci signifie qu'il y a un projet privilégié mais qu'on n'en exclut pas d'autres, d'autant moins que ce qui est en cause, c'est une préférence exprimée au regard d'itinéraires à ce stade dont il importe de savoir au gré de l'analyse postérieure ce qu'il en est de leur faisabilité, de leur pertinence au gré des études ajoutées à tant d'autres qui existent déjà et dont ce serait une absurdité que de les nier et de ne pas s'y référer mais de les compléter par d'autres quant à en venir ultérieurement à la définition d'un tracé.

Je vous rappelle que la distinction est essentielle entre la préférence marquée pour un itinéraire qui relève de la cohérence que l'on entend donner à l'axe routier au gré des services qu'il peut rendre tout le long de son parcours et ce qu'il en est du tracé qui, une fois la décision prise par le maître d'ouvrage, relèvera dans sa définition précise d'une procédure distincte et postérieure qui s'appelle l'enquête publique.

Il n'est pas inutile de le rappeler pour clarifier et, du même coup, donner une efficacité encore accrue à ce débat dont je vous félicite pour le niveau qu'elle a déjà atteint mais dont je ne désespère pas qu'elle ira sans cesse croissante grâce à vos compétences, à vos talents et à votre persévérance, ce dont nous aurons la démonstration dès notre prochaine rencontre, le 23 novembre prochain.