

Le projet et l'enjeu environnemental

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 (5mn) :
Aujourd'hui, c'est notre quatrième rencontre. Nous nous trouvons face au sujet d'une réunion thématique, qui est le suivant : le projet et l'enjeu environnemental.

Avant de laisser la parole à Mme BREVAN, qui animera ce débat à la place de M. PAVAUX qui ne pouvait être présent aujourd'hui, je voudrais faire avec vous un rapide état des lieux, pour savoir où nous en sommes en ce qui concerne ce débat.

Je vous indique que des cahiers d'acteurs (vous les avez vus en arrivant dans cette salle) sont déjà disponibles. Il y en a six, et le septième sortira incessamment.

Ces cahiers d'acteurs ont beaucoup d'importance parce qu'ils sont supposés bien refléter la pensée du rédacteur, lui donner toute sa force pertinente ; et pour tous ceux à qui il est destiné, c'est une occasion de se positionner soi-même en agréant ou en réfutant les arguments exposés au gré de la lecture.

Je fais un appel pour d'autres cahiers d'acteurs. Je sais que beaucoup se sont engagés à en produire un, je pense pouvoir dire qu'il y en aura encore un nombre au moins équivalent à celui de ceux qui sont déjà imprimés. Cela nous en ferait une quinzaine, mais pour un tel débat, je ne trouverais pas cela anormal qu'il y en ait une vingtaine. Donc, allez-y. Ils peuvent d'ailleurs être collectifs, être le fait d'une personne morale telle une collectivité, une association.

Je voudrais indiquer que nous sommes souvent saisis de l'intérêt qu'il y aurait, pour la plupart des participants à ce débat, à connaître les études qui ont inspiré le Maître d'ouvrage dans le projet qu'il vous présente, son projet. Ces études sont connues et font l'objet d'une liste, page 88 du dossier qui vous a été diffusé. Ces études sont à la disposition de qui veut les consulter, connaissant la référence de chacune d'entre elles, soit au siège de la CPDP, dans nos locaux Place Drouaise à Chartres, et à la DRE à Orléans.

Nous allons poursuivre l'exploration thématique de notre sujet, et je donne à cet effet la parole à Mme BREVAN qui va vous dire sa conception du déroulement de la séance, avec votre participation la plus active.

Claude BREVAN, Membre de la Commission Particulière du Débat Public (5 mn) : Merci, Monsieur le Président. Cette réunion a été préparée par Jacques PAVAUX, qui n'est pas là ce soir. Je vais tenter de le remplacer.

La thématique porte sur l'environnement, c'est un terme très large et donc nous avons choisi de traiter le sujet de manière un peu segmentée, pour ne pas tout confondre.

Je vais vous présenter le déroulement de cette réunion.

Le Maître d'ouvrage rappellera très brièvement le projet, parce que des personnes peuvent ne pas avoir assisté aux trois premières réunions au cours desquelles cette présentation a été faite ; il est nécessaire de se poser à chaque fois les questions soumises au débat.

Ensuite, Mme Guglielmina OLIVEROS TORO fera une présentation un peu générale des influences de l'infrastructure sur la qualité de vie des riverains ; autrement dit, sur les questions de proximité directement liées à une infrastructure, les questions de pollution et les questions de bruit, essentiellement.

Evidemment, un temps de questions très important sera laissé.

Dans un deuxième temps, il y aura un cadrage et un rappel des questions réglementaires. L'environnement ayant donné lieu à de multiples réglementations en termes de zones protégées, M. BOULNOIS qui est un écologue, un expert qui appartient au Cabinet BIOTOPE, nous rappellera ce qu'impliquent ces différentes zones protégées : les zones Natura 2000, les zones de protection diverses, pour que nous sachions tous exactement de quoi nous parlons.

Dans une deuxième partie, on présentera bien évidemment le cas particulier de la question de l'environnement – on ne peut pas encore parler d'impact – liée à l'axe de la RN154, donc nous parlerons plus précisément des milieux naturels, des systèmes un peu écologiques, l'hydrologie, la faune, la flore ; mais aussi des questions de paysage, qui sont très importantes dans ce secteur, et des questions de patrimoine.

Pour finir, il y aura trois interventions qui ont été sollicitées, un peu longues, qui permettent notamment aux personnes qui ont rédigé les cahiers d'acteurs de s'exprimer autrement que sous la forme d'une intervention extrêmement brève.

Nous aurons le point de vue de l'Association Eure-et-Loir Nature, M. Joël AUBOIN pourra prendre la parole ; le point de vue de l'Association AVERN, Mme FRAUDIN prendra la parole ; et une intervention de l'Association, qui est au niveau national, Agir pour l'Environnement, M. KERCKHOVE prendra la parole.

A chaque fois bien sûr, ces interventions pourront être suivies de questions posées à ces interpellateurs, et des réponses qu'ils pourront apporter.

L'ordre du jour est assez chargé, donc nous essaierons de tenir les délais, et notamment les délais de parole donnés aux uns et aux autres.

Concernant les interventions de la salle, il nous a été un peu reproché de trop souvent redonner la parole à des personnes qui l'avaient déjà prise à de multiples reprises, alors que d'autres n'arrivaient pas à s'exprimer pendant le temps du débat.

Le débat est limité dans le temps, même si la dernière fois nous avons dépassé l'horaire prévu. Vous voudrez bien comprendre que cette fois, nous essayions autant que faire se peut de privilégier les prises de parole de personnes qui, à notre connaissance, ne se sont pas encore exprimées. Cela ne veut pas dire que les autres ne pourront pas le faire, si le temps le permet.

M. DE SORAS, vous avez cinq minutes et pas davantage pour présenter de manière synthétique le projet, sachant que vraisemblablement la grande majorité des personnes qui sont ici aujourd'hui a déjà entendu votre propos, lu le dossier, donc ne découvre pas totalement la question.

Olivier de SORAS, Directeur régional de l'Équipement Région Centre (9mn) :
Merci. Bonsoir à tous ; cinq minutes pour présenter le dossier, ce sera évidemment un peu court. Je vais quand même essayer.

Je vous propose, pour poser finalement les questions de la RN154, de commencer par rappeler quelles sont les trois questions qui, de notre point de vue, sont soumises à ce débat, les trois questions que pose la RN154 aujourd'hui.

Ces trois questions sont les suivantes :

- 1) Faut-il achever l'aménagement de la RN154 ? C'est un aménagement partiel, j'y reviendrai tout à l'heure.
- 2) Si oui, faut-il l'accélérer ? La question du délai fait partie des questions que nous avons déjà entendues.
- 3) Dans la mesure où on l'accélère, quels sont les moyens pour y parvenir ? C'est-à-dire, quel est le délai objectif intéressant pour l'achèvement de l'aménagement de la RN154 et quelles conditions de financement peut-on mettre derrière pour tenir ce délai ?

Je vous laisse replacer bien ces trois questions.

Sur la RN154, quant à la présentation du dossier en lui-même :

La RN154, aujourd'hui, est un axe partiellement aménagé. Certaines opérations ont pu avoir lieu par le passé, depuis une quinzaine d'années : le parti de l'aménagement 2 x 2 voies de type route express, des échangeurs dénivelés, donc un certain nombre d'opérations déjà réalisées, sur un axe qui aujourd'hui supporte déjà des trafics importants puisque les trafics les plus faibles sont déjà à plus de 9.000 véhicules/jour et les trafics les plus importants sur cet axe atteignent les 37.000 véhicules/jour. Ce sont des trafics très importants et au-delà des capacités d'une voie non aménagée, d'une voie à deux voies.

Les conséquences de cet aménagement partiel sont nombreuses. J'en retiendrai quelques unes ici :

Les temps de parcours sont peu fiables, ce qui pose la question de l'attractivité du territoire, notamment vis-à-vis de son aspect économique. Cela pose aussi d'énormes problèmes de sécurité, tout le monde en est bien conscient. Hélas, le bilan de la RN154 est loin d'être satisfaisant sur le plan de la sécurité et de l'accidentologie, mais également des nuisances pour les riverains, que Guglielmina OLIVEROS TORO présentera un peu plus précisément tout à l'heure, donc je ne m'étendrai pas sur ce point.

Un petit point sur la Loi Grenelle, notamment sur l'aspect transport des différents débats issus du Grenelle et des lois qui ont été prises par la suite. Sur le volet transport, nous sommes, je pense, à un moment de refondation de la politique des transports, en tout cas d'un certain nombre d'interrogations.

Les principaux éléments de la Loi Grenelle sont, pour le volet transport : répondre aux besoins de mobilité en contribuant à lutter contre le changement climatique, en contribuant à réduire la dépendance aux hydrocarbures, en contribuant à préserver la biodiversité et un environnement respectueux de la santé.

Ce sont là des orientations très générales, qui font l'objet d'une déclinaison, y compris dans le texte de la Loi Grenelle (articles 10 et 17) avec en particulier des axes de réflexion plus poussée dans cette nouvelle politique des transports qui est celle de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

C'est la réponse à la question du changement climatique. Mais aussi, des approches en termes de réseaux, d'efficacité des réseaux de transport, de la saturation éventuelle de certaines parties de ce réseau ; les questions de sécurité, de cohérence, d'organisation du système de transport. Egalement, les trois points particuliers que sont la congestion, la sécurité et l'intérêt local ; et une réflexion sur le développement de transports multimodaux et intégrés : avoir une approche la plus « tous modes » possible et non pas « tout routier », « tout ferroviaire », en opposition les uns avec les autres, par exemple.

Donc, tous les projets, et c'est le cas des réflexions en cours sur la RN154, doivent s'inscrire dans ces éléments de réflexion et la cohérence doit en être assurée.

Les enjeux de la RN154 tels que nous pouvons les résumer sont, à la fois du point de vue du constat de l'aménagement partiel de l'axe aujourd'hui mais aussi, comme je le disais à l'instant, des nouvelles dimensions qu'apportent les réflexions issues du Grenelle de l'Environnement, ont été synthétisés sous 6 points :

1. Penser à améliorer les complémentarités entre les modes pour le transport des marchandises ;
2. Soutenir l'économie et l'emploi, avoir un aspect de développement pour les territoires ;
3. Renforcer la cohésion de la Région Centre, dans la mesure où l'axe ligérien, le Val-de-Loire est bien aménagé (pour autant, un axe nord-sud quand on regarde une carte est intéressant et permettrait à l'Eure-et-Loir un ancrage intéressant dans la région) ;
4. Contribuer au développement des pôles déjà existants, Chartres et Dreux en particulier parce que ce sont les deux plus importants (mais pas les seuls) ;
5. Améliorer la sécurité et le cadre de vie le long de l'axe (nous l'avons évoqué tout à l'heure dans le constat) ;
6. Intégrer les enjeux environnement dès la conception du projet, c'est le thème du jour ; ce sont des éléments qui sont imaginés et examinés, diagnostiqués avant même les réflexions sur le projet lui-même.

Je parlais d'un axe partiellement aménagé. Vous avez sur cette présentation un des éléments des différentes options présentées dans le dossier complet du Maître d'ouvrage et qui permettent de poser la problématique. Je ne le détaille pas.

Nous avons ici un certain nombre d'opérations qui restent à réaliser au regard d'un achèvement à 2 x 2 voies de la RN154.

Le total de ces opérations représente plus de 650 millions d'euros, ce qui pose tout de suite une double question : celle du délai de réalisation et celle du financement d'une somme aussi importante. Les investissements réalisés jusqu'à aujourd'hui et ceux qui sont encore en cours représentent, quand on les totalise, environ 130 millions d'euros, pour donner une échelle de correspondance.

Différentes questions ont été posées. Quand on regarde les possibilités de financement pour l'achèvement de l'axe, il y a en gros deux grandes familles.

La famille de financement utilisée jusqu'alors, qui est le financement sur fonds publics, issu de nos impôts, avec les budgets de l'Etat, des collectivités qui souhaitent participer à ces aménagements ; cette caractéristique principale est que l'on reste sur une logique d'aménagement progressif comme celle que l'on a connue par le passé, en gros un aménagement d'une section de 5 à 10 kilomètres tous les ans.

Les perspectives budgétaires, à la fois comparées ce que l'on a pu faire dans le passé et le futur, conduisent à une possibilité autour d'une dizaine de millions par an. Le financement est assuré par le contribuable puisque c'est le budget, et lorsqu'on fait le rapport entre une dizaine de millions par an et le total nécessaire dont on a besoin, on arrive à une mise en service au-delà de l'année 2070, ce qui pose bien sûr la question du délai.

Face à ce constat, il nous a été demandé de réfléchir à différentes hypothèses d'accélération du projet, notamment comment appeler ou mobiliser ce financement important de 650 à

700 millions d'euros sur une période plus courte.

Il existe un moyen différent que d'appeler directement sur les fonds publics les 650 ou 700 millions d'euros, qui est la concession.

La concession présente l'avantage de travailler sur l'ensemble de l'axe en une seule fois, de permettre son aménagement global. Le principe du financement est totalement différent, puisque ce n'est pas le contribuable mais l'utilisateur qui paye une redevance d'usage lorsqu'il emprunte l'itinéraire.

Dans le cadre d'une concession, qui est un contrat public, avec un opérateur, il y a une nécessité d'équilibre au démarrage de la concession qui peut, selon les modélisations que nous avons pu faire, mobiliser un besoin de 50 à 100 millions pour équilibrer la concession à son départ.

Dans cette hypothèse, cela permet de travailler sur l'ensemble de l'axe en une fois. Donc, le délai nécessaire pour réaliser une opération peut être un peu étendu, parce qu'il y a un peu plus de linéaire, pour aboutir à une mise en service globale aux environs de l'année 2018.

J'ai essayé de faire très court, c'est très résumé. Voilà les principales questions du dossier tel qu'il est présenté.

Je rappelle les questions qui sont vraiment le point d'entrée de nos réflexions aujourd'hui :

- Faut-il achever l'aménagement de la RN154 ?
- Faut-il l'accélérer ?
- Quelles sont les modalités pour parvenir à cette accélération ?
- Quel est le délai optimal dans lequel on souhaiterait voir un axe entièrement aménagé en traversée de l'Eure-et-Loir ?

Je vous remercie de votre attention. Tout cela était pour la présentation globale et générale du dossier. Je vais laisser la parole à Guglielmina OLIVEROS TORO qui va rentrer dans le sujet du jour.

Claude BREVAN : Toujours sur la première question : « Faut-il aménager ? ».

Olivier de SORAS (30s) : Oui, toujours sur la première question, bien sûr.

Guglielmina OLIVEROS TORO va vous présenter dans un premier temps plutôt les aspects humains. Je ne reprends pas le déroulé que Mme BREVAN a fort brillamment présenté tout à l'heure.

Claude BREVAN (30s) : Le temps est limité à une dizaine de minutes. On dérape à chaque fois, quand on arrive à la fin. Il faut laisser du temps aux questions, donc soyez relativement rapide, s'il vous plaît.

Guglielmina OLIVEROS TORO, DRE Centre (4mn) : Je vais essayer, même si le sujet est très complexe.

Bonsoir, je vais vous présenter en deux temps les différents aspects environnementaux que l'on a à traiter quand on a à mettre en place une infrastructure, qu'elle soit routière, qu'elle soit industrielle, par exemple.

La première partie de ma présentation a pour sujet les aspects humains, donc l'environnement dans l'impact qu'il peut avoir pour l'humain, et notamment, bien sûr, les riverains d'une infrastructure.

Je voudrais rappeler ici avant tout que tous les aspects de l'environnement sont pris en compte, forcément, quand nous avons un projet routier à mener ; bien sûr, tous les aspects ne sont pas traités par nous, par la maîtrise d'ouvrage. Nous mettons en place une équipe pluridisciplinaire et les études peuvent demander plusieurs mois, voire une année complète, et plusieurs années si le sujet est complexe.

Les enjeux humains :

Je commencerai par la qualité de l'air, c'est un élément indispensable pour que nous ayons une qualité de vie correcte. La loi sur l'air de 1996 indique qu'un certain nombre de substances doivent être suivies dans le milieu, notamment aux abords des activités humaines.

Je vous ai fait la liste des types de substances suivies : bien sûr, les acidifiants, les eutrophisants, les gaz à effet de serre, les métaux lourds, les produits organiques persistants et les poussières.

En matière d'infrastructure routière, une circulaire de 2005 nous demande de faire les analyses sur ces éléments-là mais bien sûr, par exemple pour les métaux lourds, nous ne nous contentons pas du plomb et du cadmium, nous allons jusqu'au chrome, au cuivre, voire à l'ensemble du cortège des métaux lourds.

Claude BREVAN (30s) : Pouvez-vous les lister ? Tout le monde ne se souvient pas de ses cours de chimie.

Guglielmina OLIVEROS TORO (16mn) : Très rapidement, pour ce qui concerne les eutrophisants par exemple : des oxydes d'azote, le monoxyde de carbone, les hydrocarbures.

Les composés organiques volatiles : l'oxyde de soufre.

Pour les gaz à effet de serre : le dioxyde de carbone, l'oxyde nitrique, l'ammoniaque, les halogénés fluorés, l'ozone (O₃).

Les métaux lourds : plomb, cadmium, chrome, cuivre, nickel, sélénium, zinc, arsenic, mercure.

Les HAP sont les hydrocarbures aliphatiques polycycliques, C₆, le benzène.

Les poussières ont des diamètres mentionnés ici en microns.

Alain OHREL: Quand vous indiquez à propos de l'ensemble de ces substances que ce sont des substances suivies, qu'est-ce que cela veut dire ?

Guglielmina OLIVEROS TORO : Je l'aurais dit par la suite ; on fait d'abord un bilan de la qualité de l'air avant la mise en place d'un projet quelconque et par la suite, selon le cas, selon la sensibilité du milieu dans lequel nous intervenons, nous pouvons avoir à mettre en place un suivi, avec des prises de mesures périodiques.

Si nous revenons à l'ensemble des activités humaines nous voyons que, bien sûr, toute activité émet des gaz. Ici, sont représentées les émissions de gaz à effet de serre. Ces données datent de 2004. Les chiffres de 2007/2008 sont à peu près équivalents. Nous nous apercevons que l'industrie représente environ 20 % des gaz à effet de serre et que les transports représentent environ 26 % des gaz à effet de serre.

Ces mesures sont bien différentes de ce que nous avions, ne serait-ce qu'il y a une quinzaine d'années, où les industriels avaient encore énormément d'émissions, mais entre-temps il y a eu, bien sûr, des améliorations, notamment en matière de filtres.

Egalement, ces émissions dues au transport restent relativement stables, malgré une augmentation non négligeable du parc de véhicules, autant de véhicules légers que de poids lourds.

Cette qualité de l'air est suivie, pour les projets routiers.

Très rapidement, le niveau d'étude, de suivi, que nous aurons sur un projet routier va dépendre d'un certain nombre de facteurs, notamment le trafic, et comme vous le voyez sur cette diapositive, des trafics compris entre 25.000 et 50.000 véhicules/jour. Pour ces trafics-là, nous devons faire une analyse à environ 200 mètres de part et d'autre de l'infrastructure.

Il est évident que ces analyses ne seront pas normées, à ce point-là, et si nous allons sur une zone un peu plus sensible, ce périmètre sera étendu.

Je reviens à la RN154. Globalement, sur l'axe et sur le département de l'Eure-et-Loir, nous avons une bonne qualité de l'air. Nous avons évidemment une hétérogénéité au niveau des agglomérations, de Chartres et Dreux qui sont les deux plus grosses agglomérations.

Nous avons également une augmentation des gaz, tous gaz confondus, dans les zones de fort trafic, et il faut se rappeler que ces émissions de gaz augmentent, bien sûr, dans les zones de congestion, que sont notamment les giratoires mal dimensionnés. Par exemple, les giratoires sud de Chartres ou de Dreux, et évidemment, les feux tricolores, où il y a stagnation du trafic.

Un petit point notable sur le département de l'Eure-et-Loir : nous avons une affluence non négligeable de la région parisienne, notamment en ce qui concerne la concentration en ozone.

Si nous prenons une carte mise au point par Lig'Air, notre Service régional de suivi de la qualité de l'air, nous nous apercevons, notamment au pic du 6 août dernier, que la partie en rouge que vous voyez est le département de l'Eure-et-Loir, et nous avons une réelle affluence de la région parisienne.

Claude BREVAN : Expliquez comment se forme l'ozone ; sans cela, on ne comprend pas. La forêt de Rambouillet notamment a un pic d'ozone.

Guglielmina OLIVEROS TORO : Je ne suis pas spécialiste de la qualité de l'air, mais je vais essayer de vous expliquer comment on en arrive à ce pic d'ozone.

L'ozone est un gaz qui se forme par action du soleil sur un certain nombre de composés, notamment les oxydes d'azote ; il y a une réaction chimique qui coupe la molécule, et il y a formation d'ozone.

L'ozone est un des éléments qui participent aux problèmes de gaz à effet de serre.

Claude BREVAN : Ces gaz sont évidemment véhiculés par les hommes, c'est pourquoi on les retrouve à des distances considérables de l'endroit où ils sont émis.

Guglielmina OLIVEROS TORO : Tout à fait, pour ce qui concerne cette affluence. Les gaz sont propagés par les vents, et sur des zones aussi plates que la nôtre – nous avons un bassin parisien important – les vents dominants, en tout cas en été, font que les influences de la région parisienne sont tout à fait notables dans notre département.

Je vous ai joint la qualité de l'air aujourd'hui, fournie par Lig'Air.

Alain OHREL: Pouvez-vous la commenter ?

Guglielmina OLIVEROS TORO : L'échelle est sur votre droite. Nous avons une qualité de l'air relativement excellente, dans une bande qui va du sud-est du département de l'Eure-et-Loir jusqu'à ce que l'on appelle l'axe ligérien.

Dans cette zone, l'effet du vent d'une vallée fait que l'air se brasse bien et comme nous sommes dans une condition atmosphérique correcte, la qualité de l'air est un peu meilleure dans cette zone.

Globalement, aujourd'hui, nous avons une très bonne qualité de l'air.

Alain OHREL: Je me félicite que l'ambiance soit si bonne ; l'air ambiant !

Guglielmina OLIVEROS TORO : Nous allons aborder le bruit.

Claude BREVAN : Pouvez-vous dire un mot de l'effet de ces différentes pollutions sur la santé ? Vous êtes passée très rapidement sur les particules, sur le dioxyde d'azote, etc. ; c'est ce qui intéresse les personnes.

Guglielmina OLIVEROS TORO : Encore une fois, je ne suis pas spécialiste, je vais vous donner simplement quelques petites notions.

Les particules et tous ces éléments un peu solides provoquent des irritations au niveau des poumons. L'ozone et tous ces composés-là augmentent l'effet de fragilité des poumons. Parallèlement (nous en parlerons sans doute tout à l'heure) les métaux lourds ne se retrouvent pas dans les gaz, mais plutôt sur le sol, donc la pollution est plutôt sur le sol.

Pour ce qui concerne le bruit, nous avons des éléments à notre disposition pour suivre cette thématique. Il faut rappeler que les impacts bruit dépendent d'un certain nombre de paramètres, qui sont la vitesse des véhicules qui passent sur la voie qui est à côté de nous, bien sûr le trafic, le type de véhicule, et le profil de la route, je dirai même sa qualité.

L'arrêté de 1995 nous demande de suivre le bruit sur les projets d'infrastructures routières et nous donne deux seuils qui sont :

- un seuil jour de 60 décibels (de 6 h à 22 h) ;
- un seuil nuit de 55 décibels.

La perception du bruit est une perception de l'oreille humaine, et nous verrons plus tard que cette perception est bien différente dans certaines conditions.

Je vous ai mis ici un schéma pour avoir une idée de ce que représentent les différentes activités en matière de niveau sonore.

- La nature : nous pouvons considérer que nous sommes à un niveau sonore compris entre 20 et 30 décibels ;
- Une conversation animée entre plusieurs personnes : entre 50 et 60 décibels ;
- Le trafic dense : cela monte déjà à 70 ou 90 décibels.

Alain OHREL: Je crois que pour la bonne compréhension de ces données très importantes, il faudrait rappeler, à moins que vous le fassiez maintenant, le fait que la progression des décibels n'est pas en valeur arithmétique, mais en valeur géométrique.

Guglielmina OLIVEROS TORO : Oui, logarithmique. Non seulement nous avons cette notion à prendre en compte, mais comme je le disais tout à l'heure, l'ambiance sonore n'est pas perçue de la même façon par chacun. La gêne que nous ressentons face à un son n'est pas proportionnelle au niveau sonore lui-même. Un bruit ne s'ajoute pas à un autre bruit. Nous avons un « effet de couverture » en cas de multiplication des bruits.

Une autre variante importante à prendre en compte en matière de bruit est l'influence des conditions atmosphériques sur la diffusion du son et les conditions topographiques de la zone dans laquelle nous sommes.

Ainsi, sur la RN154, en pleine Beauce, quand nous arrivons sur des zones très larges comme celle du sud de Chartres, du côté de Prunay, nous pouvons atteindre un bruit allant jusqu'à 55 ou 60 décibels alors que très ponctuellement, dans la zone de la Saussaie (pour ceux qui connaissent), une zone en légère cuvette, avec un couvert végétal important, nous pouvons monter à 77 décibels.

Donc, le couvert, la forme géométrique de la zone géographique dans laquelle nous sommes sont importants en matière de bruit.

Tout ceci pour dire que bien sûr, en matière d'aménagement routier, nous sommes dans l'obligation de faire un état o de l'ambiance sonore avant tout projet routier ; cet état o nous permettra justement de bâtir le projet routier lui-même et de mettre en évidence les zones dans lesquelles nous devons apporter une solution à une gêne sonore.

Ces mesures d'ambiance sonore sont faites également après la mise en service de l'infrastructure routière, bien sûr, et cela nous permet de voir si les aménagements que nous avons mis en place sont corrects, mais également de déceler d'autres zones sur

lesquelles il serait nécessaire de compléter ces aménagements.

Je vous ai mis ici quelques exemples d'aménagements que nous avons faits, qui ne sont pas forcément dans notre département.

Vous avez deux types essentiellement d'aménagements :

Des traitements à la source, c'est-à-dire au niveau de l'axe aménagé, ce sont surtout des murs antibruit. Ici, vous avez un mur sur la RN10, ici un autre mur en Sologne.

Il y a une autre façon de faire les traitements à la source : les merlons, que l'on met devant un groupe de maisons ou une maison.

Nous avons aussi des traitements à la façade : sur la façade ou sur les huisseries.

Claude BREVAN : Dans les traitements à la source, n'y a-t-il pas les enrobés ? Je connais leur capacité à absorber.

Guglielmina OLIVEROS TORO : Sachant que ces enrobés sont relativement fragiles pour ce que j'en connais. On privilégie la mise en place de ces enrobés surtout dans les zones urbaines, très denses et sensibles.

Une fois que nous avons abordé ces deux thèmes du bruit et de la qualité de l'air, bien sûr, quand on parle d'environnement humain, nous ne pouvons pas passer sous silence la sécurité routière.

Ce thème a été largement abordé lors de la dernière réunion, donc je fais simplement un petit rappel pour dire que malheureusement, en moyenne, les accidents sont 1,4 fois plus graves sur la RN154 que sur les routes nationales de la région Centre et que les facteurs aggravants sont l'hétérogénéité de la route, les faux-plats, etc., les manques de visibilité que nous avons quand même beaucoup, sur cette Nationale.

Un dernier point pour finir sur cette partie-là : je voudrais vous préciser que bien sûr, le milieu bâti est un point que nous sommes tenus d'observer en matière d'infrastructure routière. C'est le même cas pour les autres aménagements. Naturellement, on pense tout de suite aux hôpitaux, aux centres de cure et aux équipements publics, mais également aux zones de loisirs, aux activités commerciales et urbaines denses.

Un point spécifique sur les installations classées pour la protection de l'environnement, en particulier les sites SEVESO que nous avons en Eure-et-Loir, pas forcément très proches de la RN154, mais ils existent et ce sont notamment les silos, les coopératives.

Je vous remercie.

Claude BREVAN : Merci. Y a-t-il des questions sur ces propos d'introduction ?

Le Secrétaire de la Section syndicale CGT/SNPTRI 28 (Syndicat national des Personnels techniques des Réseaux et Infrastructures) (12mn) : Je voudrais plutôt faire une déclaration. On parle de l'environnement, des risques liés à la pollution ; je vais parler au nom du personnel qui travaille sur ces routes, parce qu'on n'en parle pas, ou très peu.

Je suis le Secrétaire de la Section syndicale CGT/SNPTRI 28 du district de Dreux, qui dépend de la DIR (Direction Interdépartementale des Routes) Nord-Ouest du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de la Mer.

Pour information, 11 DIR ont été réparties sur l'ensemble du territoire afin de gérer et entretenir les routes nationales que l'Etat possède encore ; bien entendu, avec le personnel d'entretien qui y travaille.

Le district de Dreux est en charge de l'entretien et de l'exploitation de la RN154, donc du Rond-point des Anglais (pour ceux qui connaissent), jusqu'à Allaines et de la RN10 du Rond-point de Minière à Autrèche dans le Loir-et-Cher. Le tout est piloté par Rouen, où se trouve le siège de la DIR Nord-Ouest. C'est ce que j'appellerai de la proximité à distance, mise en place par certains penseurs ne maîtrisant les distances que sur les cartes. « Là n'est pas le sujet » me diriez-vous ; sauf que lorsque le dispositif s'est mis en place, les DEE, qui géraient les centres d'exploitation, le faisaient dans un souci de proximité exemplaire ; malheureusement, les moyens manquant, celles-ci ont été petit à petit vidées de leurs missions d'exploitation pour ne devenir que des chambres de non recevoir.

Mais, les temps changent, et au nom de la modernité, on doit s'adapter, mais pas à n'importe quel prix et pas à n'importe quoi.

Je vous précise donc que le district de Dreux possède 4 Centres d'Entretien et d'Intervention (CEI) : un à Dreux, un à Lucé, un à Châteaudun et un à Vendôme ; avec du personnel qui travaille sur les routes nationales, avec tous les risques que cela comporte.

Ces agents sont soumis à des astreintes estivales et hivernales afin de maintenir un haut niveau de sécurité sur le réseau pour l'ensemble des usagers, été comme hiver et de jour comme de nuit.

Aujourd'hui, un débat public est organisé autour de la transformation et des modalités d'exploitation de la RN154, mais ce débat, soi-disant démocratique, s'ouvre sur des bases bien discutables car orientées, puisque la présentation qui en est faite est volontairement à charge contre le service public, les intervenants tentant de prouver, et de convaincre les citoyens, que seule la concession à une société d'autoroute est la solution.

Claude BREVAN : Monsieur, je ne souhaite pas...

Le Secrétaire de la Section syndicale CGT/SNPTRI 28 : Madame, je termine ; vous ne m'interrompez pas, je ne vous ai pas interrompue.

Claude BREVAN : Ce n'est pas le sujet d'aujourd'hui.

Le Secrétaire de la Section syndicale CGT/SNPTRI 28 : Peu importe. J'irai jusqu'au bout !

Claude BREVAN : Si, cela importe un peu !

Le Secrétaire de la Section syndicale CGT/SNPTRI 28 : C'est un débat public, première chose.

Claude BREVAN : Oui, mais pas sur tous les sujets en même temps.

Le Secrétaire de la Section syndicale CGT/SNPTRI 28 : Je dis ce que j'ai à dire, point final, et vous ne m'en empêchez pas !

Les principaux arguments avancés...

(Intervention hors micro)

Comment cela, c'est honteux ? Je dis ce que j'ai à dire, point final, c'est la démocratie, Monsieur.

Je parle des personnels sur les routes.

Claude BREVAN : Monsieur, je pensais que vous alliez nous parler d'usage des désherbants, du salage, qui ont un lien direct...

Le Secrétaire de la Section syndicale CGT/SNPTRI 28 : Justement, je vais vous en parler, laissez-moi terminer.

Les principaux arguments avancés sont la capacité à financer et les délais (il y a eu un rappel tout à l'heure). Selon les différentes analyses et échéanciers, si l'Etat et les collectivités se chargeaient de la mise en œuvre, les délais annoncés pourraient aller jusqu'à 2070, voire 2085.

Evidemment, qui voudrait payer pour quelque chose qu'il ne pourra peut-être jamais utiliser ? Si l'on fait le choix de la concession, les chiffres sont donc 2015/2018 ; mais d'autres disent que ce serait 2040. Alors, qui croire ? Qui peut savoir ce qu'il se passera en 2070 ou 2085 ?

Le choix possible de la concession autoroutière pose donc de lourdes questions.

Pour ma part, je crois en mon porte-monnaie, les contribuables, collectivités et entreprises de ce pays, qui plus est usagers, ont déjà largement financé cette route dans les différents prélèvements locaux, nationaux et européens.

Aujourd'hui, on voudrait amputer la DIR Nord-Ouest et la remettre à une concession autoroutière privée qui a pour objectif de faire du profit, avec évidemment un service rendu à moindre coût pour elle. Se pose donc la question : qui paiera la note ? La réponse est : le contribuable et les usagers, car le péage est clairement affiché dans le projet proposé.

Jusqu'à preuve du contraire, la RN154 est une route nationale et pas une autoroute, et cela ne l'empêche pas dans sa partie nord, entre Chartres et Dreux, d'être une RN « Canada Dry » pour reprendre une expression, puisqu'elle ressemble à une autoroute, elle a le goût d'une autoroute, sauf que ce n'est pas une autoroute.

La RN154 a une limitation de vitesse à 110 km/h, comme sur les voies express. Lorsque je prends une autoroute, je paye pour rouler à 130 km/h, bien que des essais à 110 km/h soient de mise sur certaines autoroutes, histoire de noyer le poisson. Il suffit également de regarder son GPS pour s'apercevoir qu'il indique des autoroutes et déjà des routes à péage...

Claude BREVAN : Monsieur, je vais quand même vous demander de conclure.

Le Secrétaire de la Section syndicale CGT/SNPTRI 28 : Je termine. Madame devait intervenir en 10 minutes, elle est restée plus de 20 minutes ; alors laissez-moi terminer.

Claude BREVAN : Mais elle était sur le sujet !

Le Secrétaire de la Section syndicale CGT/SNPTRI 28 : Il me reste 1 mn 30, Madame.

Claude BREVAN : Non, je crois qu'il faut l'arrêter.

Le Secrétaire de la Section syndicale CGT/SNPTRI 28 : Non, je n'ai pas fini. Je termine ! Moi, je parle des personnels.

Claude BREVAN : C'est parfaitement respectable, mais ce n'est pas le lieu.

Le Secrétaire de la Section syndicale CGT/SNPTRI 28 : Si, c'est le lieu, non mais attendez !

Dans cette perspective, on irait vers le processus... Vous ne m'empêchez pas de parler, point final !

Claude BREVAN : Si, on retire le micro.

(Interventions dans la salle pour qu'il se taise).

Le Secrétaire de la Section syndicale CGT/SNPTRI 28 : Non mais vous vous prenez pour qui ?

Alain OHREL : Ecoutez, Monsieur...

Le Secrétaire de la Section syndicale CGT/SNPTRI 28 : Je termine ! Où est la démocratie ?

Je parle au nom des personnels d'exploitation de la DIR Nord-Ouest, qui vivent et qui travaillent sur ces routes, et qui meurent aussi sur ces routes ! Si vous voulez je vous annonce le nombre de tués par an au niveau des agents de l'équipement. On travaille sur ces routes, Monsieur, avec tout ce que cela implique.

Alain OHREL : Ecoutez, Monsieur, votre propos a été enregistré de bout en bout.

Le Secrétaire de la Section syndicale CGT/SNPTRI 28 : Est-ce que je peux poser une question, quand même ?

Alain OHREL : Peut-être, une question.

Le Secrétaire de la Section syndicale CGT/SNPTRI 28 : J'aimerais que le document que j'ai dans la main soit sur les cahiers d'acteurs.

Claude BREVAN : Bien sûr.

Le Secrétaire de la Section syndicale CGT/SNPTRI 28 : A qui faut-il le remettre ? Puisqu'on ne me laisse même pas terminer en toute démocratie lors de ce débat.

Alain OHREL : Mais si, Monsieur.

Le Secrétaire de la Section syndicale CGT/SNPTRI 28 : Mon intervention n'est pas terminée, ce n'est pas grave, j'en prends note.

Alain OHREL (1mn) : Nous aussi, nous aurons pris note de votre intervention puisque je réponds à votre question en vous indiquant qu'elle est intégralement enregistrée et qu'elle figurera sur le site Internet, pour qui voudra s'y reporter. Merci, Monsieur.

(...) Mais comment ? C'est la nôtre, tous ensemble. Qu'est-ce qui vous a paru attentatoire à la démocratie dans notre écoute ? Allez, je crois que l'on ne va pas changer de débat, sur l'effectivité de la démocratie dans ce débat.

Gérard LERAY, porte-parole des Verts d'Eure-et-Loir (2mn) : Bonsoir, Madame. Je fais faire très court, en trois points.

Monsieur le Président OHREL, vous vous souvenez que lors du premier débat, je m'étais étonné de l'absence des sept parlementaires d'Eure-et-Loir. Une nouvelle fois, ils ne sont pas là ; manifestement les problèmes d'environnement ne les intéressent pas.

Deuxième point : il y a une quinzaine de jours, j'ai adressé par Internet une question, sur le site de votre Commission. Je n'ai pas eu à ce jour de réponse.

Je la repose très rapidement, parce qu'elle est complètement dans le débat ; c'est ce qui conditionne toute la suite des choses et j'espère que M. DE SORAS, le Directeur de la Direction Régionale de l'Équipement, va pouvoir me répondre.

Il y a deux communes, deux conseils municipaux de l'agglomération chartraine ou de la périurbanisation chartraine, à savoir la commune de Lèves de sensibilité de gauche, et la commune de Jouy de sensibilité de droite, qui ont chacun voté un vœu de la façon suivante : ces conseils municipaux souhaitent que la partie entre Dreux et Chartres demeure gratuite ; cependant, ils sont a priori favorables à un tronçon à péage dans la partie sud, c'est-à-dire entre Chartres et Allaines.

Ma question est très simple : cette configuration financière est-elle compatible avec votre projet d'équilibre financier ?

Enfin, ma troisième remarque : Madame, je ne vous remercie pas d'avoir cherché à nous endormir. Votre exposé n'a pas été très intéressant, je m'excuse de le dire.

Je voudrais au contraire que vous disiez haut et fort qu'une autoroute polluée plus qu'une route nationale. Merci, Madame.

(Applaudissements).

Olivier de SORAS : Permettez-moi juste de rappeler qu'aujourd'hui est la journée de la gentillesse.

Claude BREVAN : Ce n'est pas franchement gracieux pour Mme OLIVEROS TORO.

Olivier de SORAS (2mn) : Sur la question que vous posez : le dossier que vous connaissez, je crois, sur cette thématique qui n'est pas tout à fait celle du jour, qui sera d'ailleurs

prévue un peu plus tard, expose le principe qui est le suivant, de la concession et donc d'une délégation de service public soumis à redevance, le péage, qui est l'équité de tous les usagers devant le péage, d'une part ; et d'autre part, qui est le principe d'une redevance qui est perçue en fonction du service produit.

Dans ce principe-là, pour les péages autoroutiers, c'est une redevance kilométrique au kilomètre parcouru, égale sur tout le linéaire, pour tous les usagers. C'est la règle de base. Il existe des adaptations, mais qui ne vont pas jusqu'à la gratuité que vous posez. Ces adaptations peuvent être traitées par d'autres systèmes, mais je ne m'étends pas dessus aujourd'hui. Je suis prêt à en discuter.

Je ne suis pas sûr d'avoir vu votre question, plus de 200 questions sont tombées et nous sommes en train de travailler sur toutes les réponses ; elles vont arriver, pardonnez-nous pour le petit délai.

Effectivement, cette question est souvent posée. Elle fera l'objet d'une réunion thématique, je crois que ce sera début janvier, sur les questions de péage.

Claude BREVAN (1mn) : Sur la deuxième question, peut-être l'exposé vous a-t-il paru fastidieux ; il n'empêche que tout le monde n'est peut-être pas aussi au faite de toutes ces questions que vous, qui êtes peut-être un spécialiste. Nous avons trouvé qu'il était indispensable de donner ces éléments de base.

Madame, pouvez-vous répondre sur l'affirmation : une route nationale... Je suppose que vous voulez parler d'une route nationale qui aurait le même trafic qu'une autoroute ? Il faut comparer des choses comparables, s'agit-il bien de cela ? Une autoroute, à trafic égal, pollue-t-elle plus ?

Gérard LERAY (30s) : On peut imaginer qu'une autoroute ait un trafic plus important qu'une route nationale, mais en tenant compte de cette règle de progressivité, peut-on en théorie exprimer le principe suivant : une autoroute est-elle davantage polluante qu'une route nationale ? Toutes proportions, par ailleurs...

Olivier de SORAS (2mn) : Il faut poser des hypothèses pour répondre à une question. Si l'on prend le cas d'une autoroute sur laquelle on peut circuler à 130 km/h contre une route aménagée en voie express à 110 km/h, oui, en roulant plus vite on pollue un peu plus. Cela avait été présenté lors de la réunion « déplacements ».

Sur la question : une autoroute pollue-t-elle plus qu'une route express ? Je ne sais pas répondre. Prenons un exemple faisant partie de ces questions autour de l'aménagement de la RN154. Je crois que vous étiez intervenu et vous l'aviez souligné : dans l'hypothèse d'une mise en concession, il y aura très certainement un report de trafic sur les itinéraires parallèles.

Dans cette hypothèse-là, s'il y a moins de trafic sur l'autoroute qu'il y en aurait sur une route, il est difficile de dire que l'autoroute va polluer plus.

Pour autant, il y aura du trafic aussi à côté, mais qui roulera moins vite et polluera moins. Donc, il faut poser des hypothèses pour pouvoir répondre à cela. On ne peut pas dire d'emblée qu'une autoroute pollue plus ou moins qu'un autre type d'aménagement. Par contre, il y a des facteurs dominants : le trafic, la vitesse de circulation ; ce sont des

éléments constitutifs des émissions de pollution.

Je ne veux pas m'étendre trop là-dessus, mais il faut poser les hypothèses. Il y a la question de la captation de trafic, et on rejoint le volume de trafic

Un intervenant (2mn) : Je voulais parler du contournement Est de Chartres.

Claude BREVAN : Nous restons sur le sujet de l'environnement, nous sommes bien d'accord.

L'intervenant précédent : Tout à fait. Vous parliez tout à l'heure de la zone de La Saussaie, boisée et en cuvette, ce qui augmente les décibels. Avec le contournement est de Chartres, avec les vents dominants, Oisème et Saint-Prest sont en cuvette et sont dans des zones boisées.

Entre Chartres et Oisème, Champhol, Saint-Prest, c'est un lieu (Chartres Est) où il y a un véritable lien entre la ville et la campagne, dont les Chartrains profitent pour faire du vélo, du roller, pour aller faire des randonnées, car c'est vallonné et très boisé. Il est facile d'accéder de Chartres à la campagne.

Par ailleurs, il y a le projet de Chartres Expo en 2012, et de l'hippodrome juste en limite d'Oisème, cela rentre aussi dans ce lien entre la ville et la campagne. Cela apporte toujours un plus économiquement et d'un point de vue environnemental. Ce projet aussi de Chartres Expo avec les Propylées qui est une zone, et la zone d'activités d'Oisème : ce sont des zones d'activités artisanales.

Je voulais surtout appuyer ce soir sur ce lien entre la ville et la campagne sur Chartres Ouest. Je pense qu'il faut le préserver et donc, le contournement est à cet endroit : dès 2012 on aura les infrastructures de Chartres qui seront en limite de ce projet de RN154 et elle passera donc juste à côté des infrastructures de Chartres et à quelques dizaines de mètres aussi des infrastructures de l'autre côté de Oisème, ce qui nous donnera une autoroute urbaine.

Je vous remercie.

Claude BREVAN (30s) : Il y aura, comme vous le savez, des réunions spécifiques sur ces questions de choix et de passage, notamment des contournements, c'est clair. Il est vrai que c'est une belle illustration de ce qu'a dit Mme TORO.

Y a-t-il d'autres questions ? Nous passerons ensuite à l'aspect plus réglementaire.

Karim LAANAYA, Conseiller Régional du Centre (2mn) : Simplement en deux ou trois points, et en quelques secondes ; d'abord, sur la méthode.

Je trouve qu'avec la façon, assez habile d'ailleurs, dont vous saucissonnez les débats (tantôt on parle de l'impact financier, aujourd'hui c'est l'environnement), on enfume un peu plus les gens.

Deuxièmement, Monsieur, dire que vous ne savez pas... C'est votre problème, mais tout le monde sait, y compris parmi les spécialistes, les gens qui s'interrogent, qui connaissent un peu la question... Dire qu'une 2 x 2 voies ou une route nationale, en termes de pollution... Revoyez votre copie, Monsieur, tout le monde s'accorde à dire qu'une autoroute,

évidemment, pollue beaucoup plus ! Evidemment ! Il ne faut pas prendre les gens pour des idiots.

Troisièmement, je ne sais pas si ce point a été abordé, l'aménagement même d'une autoroute a un impact, évidemment, plus important, sur l'environnement immédiat, qu'une 2 x 2 voies.

Je milite plutôt pour un aménagement plus souple, du type 2 x 2 voies, notamment par rapport aux terres agricoles (je ne sais pas s'il y a des agriculteurs dans la salle) puisqu'une autoroute, évidemment, va manger beaucoup plus de terres agricoles qu'une 2 x 2 voies. Terres agricoles dont on peut penser que la fonction première serait plus utile, c'est-à-dire nourrir les êtres humains que nous sommes.

Enfin, venir nous raconter que les gens qui empruntent pour aller travailler l'actuel axe entre Dreux et Chartres vont payer comme cela, du jour au lendemain, je pense que c'est scandaleux, que c'est du racket et j'espère au moins que pour ce prix-là, la vaseline sera offerte. Merci pour votre attention.

(Applaudissements)

Claude BREVAN (30s) : M. DE SORAS, pouvez-vous rappeler rapidement, si possible, ce qu'est l'emprise d'une route express 2 x 2 voies et quelle est la largeur d'emprise d'une autoroute qui fait également 2 x 2 voies ?

Si vous avez quelques ratios sur les dimensionnements des échangeurs, c'est aussi intéressant.

Olivier de SORAS (1mn) : J'aurais presque eu envie de demander à Monsieur « évidemment » (puisque c'est le terme que vous avez employé) de donner les éléments au départ, parce que je suis désolé, pour répondre à cette question, si j'ai une autoroute à 2 x 2 voies ou si j'ai une route express à 2 x 2 voies, la largeur est la même.

Expliquez-moi, parce que je suis désolé, j'en ai construit un certain nombre depuis le début de ma carrière, je ne vois pas la différence.

Toutes les expressions me semblent intéressantes dès lors qu'elles sont argumentées et justifiées. Apportez les arguments, les éléments, nous les regardons ensemble et je suis prêt à en discuter avec vous.

Karim LAANAYA (1mn) : Il ne faut quand même pas prendre les gens pour des imbéciles. L'aménagement d'une autoroute n'a rien à voir avec l'aménagement d'une 2 x 2 voies. Par exemple, les bandes d'arrêt d'urgence.

M. DE SORAS : Vous n'avez pas de bande d'arrêt d'urgence entre Chartres et Dreux ? Vous ne devez pas souvent passer entre Chartres et Dreux, Monsieur.

Karim LAANAYA : Oui, je prends le train, ou le car. Effectivement, en voiture, c'est plus difficile ; vous avez raison.

Il y a les bandes d'arrêt d'urgence. En termes de matériaux, de fer, de béton, évidemment c'est sans commune mesure.

Je connais quand même un peu la carte routière française. La différence se voit à l'œil nu, Monsieur.

Olivier de SORAS (1mn) : Je dois avoir une plus mauvaise vision que vous ; je suis prêt à en discuter, mais chiffres à l'appui. On peut prendre des exemples, sur des sections de constructions autoroutières, sur des sections de construction de routes nationales, vous verrez que l'on est sur quelque chose de très proche en termes d'objets techniques.

Les éléments qui sont annoncés, que j'ai lus dans la presse comme vous, sont malheureusement erronés, et je ne peux pas – je suis désolé – vous dire qu'ils sont justes ; ils sont faux.

Peut-être pouvons-nous reprendre sur les questions, il y a eu des questions intéressantes posées ; la première question, Mme BREVAN, si vous êtes d'accord.

Claude BREVAN : Oui.

Olivier de SORAS : Guglielmina ?

Guglielmina OLIVEROS TORO (1mn) : Je voudrais juste répondre à l'intervention de Monsieur.

Comme je le disais tout à l'heure, la topographie globale des zones dans lesquelles serait implantée une infrastructure routière est étudiée, et il est évident que quand on passe dans des zones telles que celle de la Vallée de l'Eure qui est classée, on fait les analyses et les observations nécessaires pour que l'aménagement puisse être le plus intégré possible dans cet environnement.

Ces zones-là seront forcément à étudier avec plus de précision que les grandes plaines, si l'on prend cette partie opposée.

Claude BREVAN (30s) : Nous allons passer au sujet suivant. M. BOULNOIS, si vous voulez bien nous rappeler la réglementation, le plus vite possible parce que nous avons déjà un peu de retard ?

Et Monsieur, merci d'accepter de vous exprimer après cette intervention.

N'endormez pas la salle !

Réналd BOULNOIS (17mn) : Bonsoir à tous. Mon exposé est un peu réglementaire sur la fin, et surtout il est là pour éclairer quand aux concepts que l'on peut trouver dans des études de ce type de projet, quant à toutes les questions de patrimoine naturel.

Je vais vous parler successivement de la notion de biodiversité, ce qu'est une espèce rare, une espèce protégée, un espace protégé ; ce que l'on entend derrière « protégé ». Ce seront des grands titres que je vous présenterai, et un petit point particulier sur Natura 2000.

Qu'est-ce que la biodiversité ? C'est la diversité du monde vivant. On l'appréhende généralement selon 3 niveaux principaux. Le niveau central le plus facilement appréhendable est celui de la diversité des espèces.

Je vous avance un chiffre. Enormément de chiffres sont avancés sur les espèces possibles

et le nombre d'espèces connues. 1,4 million d'espèces seraient connues, hors virus et bactéries, etc. 10 à 100 millions d'espèces sont encore supposées, et on en découvre régulièrement.

Je passe en revue quelques espèces découvertes ces derniers temps. J'ai choisi les espèces visibles, pas microscopiques :

- Une musaraigne géante en Tanzanie ;
- Un insecte dans les jardins de Londres ;
- Une dizaine d'espèces découvertes par an dans les contreforts himalayens (un programme du VVF) ;
- Un rouge-gorge du Gabon ;
- Des serpents des Antilles ;
- En France, de nouvelles espèces de papillons de nuit ;
- Des mille-pattes ;
- Une nouvelle cigale identifiée par ses stridulations ;
- Des poissons, etc.

Le niveau le plus fin de la biodiversité est la diversité génétique. On observe un certain nombre d'espèces et au sein de ces espèces, toute une diversité d'expressions de ce que l'on appelle le génotype. Ainsi, au sein d'une espèce, on observe des sous-espèces, des populations, des écotypes, des variétés, des races, etc.

Un exemple : l'escargot des haies. Voici quelques unes des variations possibles des motifs de sa coquille, en fonction des facteurs de l'environnement.

Un exemple peut-être plus appréhendable et plus proche des problématiques d'aujourd'hui : la biodiversité agricole.

Le Salon de l'Agriculture a été l'un des temples de la biodiversité « domestique » comme on dit. Voilà quelques races de vaches.

Le niveau d'intégration le plus élevé de la biodiversité est la biodiversité des écosystèmes, dite biodiversité écosystémique.

Qu'est-ce qu'un écosystème ? Je vais essayer de ne pas être trop technique. C'est la somme du milieu d'installation de la vie, de la vie qui s'est installée sur ce milieu, et des interrelations complexes au sein des communautés vivantes ; et entre les communautés vivantes et leur milieu d'installation.

De la diversité des écosystèmes naît la diversité des espèces et donc la diversité des individus qui constituent ces espèces. Voilà l'ensemble des trois niveaux d'intégration de la biodiversité.

Je vous présente quelques milieux, tous aussi différents les uns des autres, depuis les rivières, les écosystèmes dunaires, les pelouses calcicoles, les pelouses sur sable, les prairies, les grandes falaises, les tourbières, etc. Tous ces milieux sont français. N'oublions pas le monde marin, également.

Les services rendus par la biodiversité :

On m'a demandé de parler un peu du lien entre Homme et biodiversité. L'Homme puise énormément de choses parmi la biodiversité, depuis les médicaments, toute la pharmacopée. En agriculture et en forêt, c'est bien souvent grâce aux variétés anciennes que nous pouvons améliorer les rendements ou remédier aux épidémies dans les cultures ; dans le domaine technologique également, où l'on imite très souvent la biodiversité dans les concepts technologiques.

Quelques illustrations parmi des milliers d'autres :

- le taxol, qui est une molécule utilisée en médecine cardiaque, issue de l'if. Des ifs poussent en Eure-et-Loir, notamment dans le Perche ;
- Les robots qui s'inspirent des mouvements des insectes ; un petit film est disponible sur Internet : un robot qui va très vite et s'inspire directement du mouvement du phasme (insecte en forme de bâton).

Des services rendus dans l'environnement par cette biodiversité :

- ✓ Les grands écosystèmes comme les forêts alluviales participe à l'épuration des eaux ;
- ✓ Les bactéries qui dépolluent nos eaux dans les stations d'épuration ;
- ✓ A une échelle globale, la régulation des climats au niveau des grands systèmes, notamment tropicaux et équatoriaux ;
- ✓ En recherche fondamentale ; il n'y a pas de recherche en génétique sans biodiversité.

L'aspect culturel et récréatif :

- ✓ L'éthno-botanique n'en est qu'un exemple, les liens entre la botanique et les civilisations,
- ✓ Le naturalisme, qui est le fait d'observer la nature pour son plaisir,
- ✓ Certains aspects éthiques – je vous mets là quelques citations de différents grands penseurs ou chercheurs de renommée internationale –.

Claude BREVAN : Pouvez-vous aller plus vite ? On dépasse un peu le temps. Merci.

Rénald BOULNOIS : J'arrive de toute façon aux éléments. Le constat mondial est que l'on observe aujourd'hui une érosion de cette biodiversité. Un institut indépendant international qui s'appelle « Union pour la Conservation de la Nature » indique qu'énormément d'espèces sur lesquelles ils évaluent le niveau global de conservation sont en péril.

Les trois principales causes de cette érosion de la biodiversité sont :

- La destruction et la dégradation des habitats, donc l'attaque au niveau écosystémique ;
- Les invasions biologiques : l'introduction d'espèces qui ne sont pas dans leur écosystème initial ;
- La surexploitation des espèces.

Je vous mets là quelques illustrations : la déforestation, donc la dégradation de l'habitat. L'introduction d'espèces végétales exotiques invasives : en fleur, en jaune, la jussie, que ceux qui habitent au bord du Loir connaissent ; le thon rouge également qui subit une forte exploitation, selon les experts internationaux.

Les impacts négatifs que peut avoir l'Homme sur la biodiversité : tout n'est pas noir et tout n'est pas blanc avec le vivant ; il y a aussi des impacts positifs.

Un bon exemple, notamment en Beauce, c'est la richesse des pelouses calcicoles, qui sont historiquement les anciens parcours à moutons, aujourd'hui abandonnés ; mais certains secteurs restent ouverts puisqu'on est sur des sols très maigres, et permettent le développement d'une biodiversité, associée aux conditions pauvres et chaudes de ces coteaux calcicoles.

Je vous mets en photo trois espèces, dont une orchidée au milieu, à droite vous voyez la pulsatile vulgaire et à gauche l'héliantheme des Apennins, donc de jolies fleurs qui fleurissent au printemps. L'orchis morio, au milieu, bien entendu.

Sans faire de provocation, les dépendances vertes créés par les infrastructures, qu'elles soient ferroviaires, routières, ou même les aéroports, etc., sont généralement des secteurs où l'on observe de la biodiversité. Elle peut être remarquable, elle peut l'être moins. Si vous allez en Poitou-Charentes, vous observerez au printemps l'alacantis pyramidalis qui est l'orchidée rose, à gauche ; c'est une orchidée qui fréquente les coteaux calcaires créés par les talus routiers.

Tout un programme, récemment, indiquait que l'activité de carrière créait des zones d'expression de la biodiversité.

Je passe sur l'exemple d'une espèce particulièrement rare, que l'on ne retrouve dans la Vallée de la Seine que dans une carrière, à Guerville.

Comment prend-on en compte cette biodiversité dans un projet ?

Une des questions que l'on peut se poser est : en fonction des espèces observées, quelles sont les espèces rares ou menacées qui méritent que l'on s'y attarde et quelles sont les espèces de nature plus ordinaire ?

Les experts qui réalisent ce type d'étude utilisent des listes de références que l'on peut appeler « outils de bioévaluation » ; ce terme est fréquent dans les études : listes rouges, atlas nationaux, etc.

Ce sont des documents qui rendent compte de l'état des populations des espèces, à l'échelle

à laquelle ce document se réfère : est-ce une espèce rare dans le monde, rare en Europe, rare en France ?

J'insiste sur un point : ces listes n'ont pas de valeur juridique, elles indiquent simplement un niveau de rareté qui peut être statistique et un niveau de menace qui relève d'une interprétation.

Quelques exemples : au niveau mondial, la fameuse liste rouge de l'UICN, « redlist.org » avec ses grandes catégories : depuis « éteint », « éteint dans la nature » (extinct in the wild), jusqu'à « low risk concerned » : considération mineure, donc une espèce pour laquelle on considère qu'il n'y a pas de menace forte ; en passant par « en danger critique d'extinction », « en danger d'extinction », « vulnérable », et « presque menacé » (near threatened).

A une échelle déjà plus fine, les référentiels européens. Deux exemples : la dernière synthèse de 2009 faite par l'Europe et l'UICN sur les mammifères, et une synthèse faite par BirdLife International sur les statuts de rareté des oiseaux en Europe.

Descendons encore d'un cran. Les atlas nationaux, la liste rouge française : c'est toujours l'UICN, avec sa section française, qui produit une liste rouge sur les amphibiens. Je vous indique juste un extrait ; ou un atlas de référence, issu d'un ouvrage de référence sur les orchidées de France, Belgique, Luxembourg. Cet atlas vient de paraître et pour la flore par exemple, il vous propose des statuts de rareté et des indications de répartition de la flore sauvage d'Eure-et-Loir. Vous avez des exemples d'illustrations.

Claude BREVAN : Où peut-on se le procurer ?

Rénald BOULNOIS : Je ne suis pas là pour faire de la publicité... C'est un livre coédité par le Muséum et la société à laquelle j'appartiens.

Claude BREVAN : Le Muséum, ce n'est pas vraiment de la publicité !

Rénald BOULNOIS : Le Conseil Général d'Eure-et-Loir a fortement participé à l'édition de cet ouvrage, ainsi que l'Etat.

Je vous ai présenté les espèces rares et les outils pour dire qu'elles étaient rares. Je vous ai bien dit que cela n'impliquait rien en termes juridiques.

Maintenant, une espèce protégée.

Dans le cadre des études d'impact, l'expert qui travaille sur les questions de patrimoine naturel se doit de vérifier la compatibilité du projet avec le régime de protection des espèces.

Une espèce protégée est une espèce pour laquelle s'applique une réglementation particulière. Cette réglementation peut dépendre de conventions internationales, de directives ou d'autres textes européens, en fonction des groupes considérés. En droit national, on a le Code de l'Environnement, récemment mis à jour, qui est très clair sur ces questions, avec des arrêtés ministériels, des arrêtés préfectoraux ou départementaux qui réglementent la protection des espèces animales et végétales.

Les modalités de protection de ces espèces sont variables selon les groupes et même au

sein des textes de référence, selon les articles qui concernent différentes espèces. On a souvent un article et une liste d'espèces associée à cet article.

Ces listes officielles ont une valeur juridique, contrairement aux listes rouges que je vous présentais juste avant.

Voici un « imprimé écran » pour vous montrer que c'est facilement accessible sur Légifrance. Là, c'est l'arrêté de protection des mammifères, avec les articles à gauche et les listes d'espèces concernées à droite.

Quelques exemples d'espèces protégées :

Le sabot de vénus, une orchidée protégée, nationale ; c'est la fleur jaune. En haut à droite, le crapaud calamite qui est une espèce d'amphibien protégée, ainsi que certains de ses milieux particuliers, sous certaines conditions. En dessous, le crapaud commun, que tout le monde connaît, qui lui, n'est protégé qu'au niveau de ses individus. Vous voyez qu'il y a une nuance entre deux espèces d'amphibiens. En bas, la bergeronnette printanière, qui est un oiseau non chassable, dont les nids et les couvées sont protégées. La jurisprudence veut que ce soit les nids tant qu'ils sont occupés.

Tout cela est pour illustrer que quand on parle d'une espèce protégée, il faut bien regarder quelle est l'espèce.

La protection des espaces, maintenant.

On recense une grosse trentaine de types de zonages administratifs. On parle souvent des mille-feuilles des zonages de protection de la nature. C'est réel. Il y a deux grandes familles dans ces zonages :

- Les zonages d'inventaires qui sont là pour alerter les aménageurs ou les gens qui gèrent le territoire ;
- Les zonages réglementaires qui ont une valeur d'opposabilité.

Les principaux zonages d'inventaires qui concernent notamment l'Eure-et-Loir sont les ZNIEFF : les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique, qui signalent la présence d'une richesse en matière de patrimoine naturel ; et les ZICO qui sont plutôt ciblées oiseaux.

Je vous ai mis les cartes de la région Centre, l'Eure-et-Loir est tout en haut. En orange, ce sont les ZICO et en vert, les ZNIEFF. On distingue deux types de ZNIEFF, les grands ensembles sont les ZNIEFF 2 et les espaces particulièrement remarquables au sein de ces grands ensembles sont les ZNIEFF 1.

Claude BREVAN : Si j'ai bien compris, la ZICO du sud est concernée par une partie du projet ?

Rénald BOULNOIS : Oui.

Claude BREVAN : Et au nord aussi, non ?

Rénald BOULNOIS : Pour un projet d'infrastructure comme celui de la RN154, il est

difficile de ne pas être concerné par un zonage. Globalement, on retrouve dans énormément de grands projets la traversée de certains de ces grands zonages ; ZICO, c'est un peu plus rare en effet.

Les zonages réglementaires :

Je vous en présente quelques uns. Il existe les arrêtés préfectoraux de protection de biotope, les réserves naturelles nationales, les parcs nationaux, etc. Ce sont des zonages qui ont une valeur d'opposabilité, notamment les arrêtés préfectoraux de protection de biotope, qui sont caricaturés, mettent un espace avec une ligne rouge en périphérie et qui indiquent bien certaines contraintes associées à cet espace, dont notamment la non destruction des milieux qu'il abrite.

Les cartes que je vous montre sont directement téléchargeables sur le site de la DIREN, DREAL Centre. Là, vous voyez la carte avec tous les zonages réglementaires du patrimoine naturel.

Je conclus mon exposé avec un point particulier sur le réseau Natura 2000, parce que c'est probablement un sujet dont vous parlerez au fil du débat RN154.

Natura 2000 naît d'une directive européenne : la Directive Habitat qui est parue en 1992 et a pour objectif de maintenir la biodiversité sur le territoire des Etats membres.

Elle vient en complément d'une directive plus ancienne : la Directive Oiseaux.

L'une des réponses de l'Europe à la préservation de la biodiversité était la constitution d'un réseau de sites ayant pour but principal la préservation de la biodiversité, mais tout en valorisant les territoires et en conciliant les enjeux socioéconomiques dans l'esprit du Développement Durable.

La répartition de ces sites a été établie par des scientifiques, à la fois au niveau européen, dans le cadre de séminaires biogéographiques et au niveau plus local, notamment sur la base de l'inventaire des ZNIEFF dont je vous parlais juste avant.

Donc, un réseau Natura 2000 a été constitué à l'échelle de l'Europe. Voici ce réseau ; la carte date de juin 2008. Tout ce qui est en bleu relève de Natura 2000. Je n'ai pas intégré tout ce qui était marin puisque c'est en cours d'évolution, au niveau français comme européen, mais le réseau Natura 2000 s'étend en mer également.

Donc, voilà la carte européenne. Entre 10 et 15 % de la superficie terrestre des Etats membres est couverte par le réseau Natura 2000.

Voilà ce que cela donne en France en milieu terrestre. Nous sommes à peu près dans la moyenne européenne, avec 12 % du territoire concerné.

En France, sur le site Natura 2000, on a une double-approche : une approche de gestion et une approche concertée, en établissant pour chaque site Natura 2000 un document cadre de gestion, qui est le document d'objectifs ; et une approche réglementaire, où à chaque fois qu'un projet est soumis à autorisation administrative et susceptible d'avoir un effet sur le patrimoine naturel d'un terrain européen à l'origine de la désignation d'un site, ce projet est soumis à « étude d'incidences » au titre de Natura 2000.

Voilà la carte des sites Natura 2000 en Région Centre, et donc en Eure-et-Loir où l'on a 6 sites, dont 2 zones de protection spéciale pour les oiseaux. On retrouve sur la base de la ZICO orange de tout à l'heure, la grande banane verte de la Beauce et Vallée de la Conie, la zone de protection spéciale au titre de la Directive Oiseaux, site Natura 2000.

Je vous remercie.

(Applaudissements).

Claude BREVAN (30s) : Merci ; bravo pour cet exposé très passionnant.

Nous allons prendre peut-être une seule question, d'une personne qui voulait poser une question avant cet exposé.

Si vous le voulez bien, nous poursuivrons tout de suite par l'exposé de Mme OLIVEROS TORO sur le cas particulier du trajet, puis vous pourrez répondre ensemble aux questions qui seront posées après.

José BERNARDINO, Saint-Prest Environnement (2mn) : J'habite à Saint-Prest. Je voudrais revenir sur la construction d'un viaduc, qui est envisagée. Il traverserait la Vallée de l'Eure et masquerait la cathédrale, lorsqu'on remonte dans la Vallée de l'Eure. C'est à mon avis une des plus belles vues sur la cathédrale, quand on sort de la Vallée de l'Eure.

J'ai lu récemment sur Chartres Métropole que notre parlementaire s'offusquait du fait qu'un centre commercial viendrait masquer la cathédrale. Il ne se prononce pas en ce qui concerne Saint-Prest, et c'est notre parlementaire ; c'est quelque chose que je ne comprends pas.

De plus, ce viaduc passerait également à proximité d'un collège, donc les problèmes de pollution dont on parlait tout à l'heure seraient importants.

Je voudrais aussi demander : tout à l'heure il a été dit que l'on ferait des mesures avant le projet, et qu'ensuite on contrôlerait.

Si l'on s'aperçoit que l'on a fait une bêtise, que fait-on ? Déplace-t-on la population ? Va-t-on parquer les gens, comme on l'a fait pour les Indiens en Amérique ? Démolit-on l'autoroute ?

Ce sont les deux questions que je voulais poser.

Claude BREVAN (30s) : Madame, répondez sur la première partie de la question. Après, puisque de toute façon vous allez parler de toutes ces questions d'environnement appliquées au projet, nous pourrions revenir précisément sur les contraintes spécifiques au niveau de Saint-Prest.

Guglielmina OLIVEROS TORO (1mn) : Comme je le disais tout à l'heure, avant un quelconque projet, il est évident que l'on fait les analyses nécessaires pour mettre en évidence tous les enjeux du territoire.

Ces analyses demandent non seulement des observations de terrain, des mesures, mais également des analyses techniques de matérialisation et de modélisation globale de l'ensemble du projet.

Je rappelle que nous n'avons toujours pas de tracé. Nous en sommes à réfléchir globalement ; il n'y a aucun tracé définitif.

Claude BREVAN (30s) : Si l'on s'aperçoit qu'il y a plus de bruit, vous avez répondu tout à l'heure que l'on faisait des écrans antibruit, que l'on mettait des merlons. Sur la question de la pollution : s'il y a bien plus de pollution que prévu, que fait-on ?

Guglielmina OLIVEROS TORO (30s) : En matière de gaz et d'émissions, il est évident que l'on évite d'arriver jusqu'à ce système-là.

Pour le moment, je ne peux pas vous dire, il n'y a pas de projet particulier sur cette zone.

Claude BREVAN (30s) : Pouvez-vous passer sur la suite de l'exposé ? Nous pourrions y revenir un peu longuement.

Nous allons parler maintenant précisément des questions de paysage, de patrimoine, de protection des vues de la cathédrale.

Guglielmina OLIVEROS TORO (18 min) : Comme je vous ai présenté tout à l'heure toutes les questions directement liées au cadre de vie et à la vie des personnes sur un aménagement – je dis bien « un aménagement » –, nous allons aborder ici les aspects naturels et patrimoniaux.

Je vais vous présenter quelques uns de ces éléments, en essayant de vous présenter spécifiquement ce que nous avons sur l'Eure-et-Loir et ce que l'on fait déjà sur les infrastructures que nous mettons en place, ne serait-ce qu'au niveau d'Ymonville.

Bien sûr, sur le département de l'Eure-et-Loir il y a plusieurs milieux d'intérêt : les ressources en eau, la faune, la flore, des milieux remarquables (comme vient de le rappeler M. BOULNOIS), des paysages (comme vous le disiez également) et un riche patrimoine culturel et historique.

Concernant l'eau : pour les infrastructures, nous sommes soumis, comme l'ensemble des aménagements, à la loi sur l'eau de 1992 qui, en matière de routes, demande d'assurer une « transparence hydraulique », c'est-à-dire que les circuits d'eau superficiels qui existaient avant l'implantation de la voie doivent être maintenus.

C'est ce que l'on appelle la transparence hydraulique. Il faut mettre en place des dispositifs compensatoires si toutefois il est important de dévier un fossé – je dis bien « un fossé » – et évidemment, de mettre en place les aménagements nécessaires pour que les pollutions récupérées au niveau des voies ne se diffusent pas dans le milieu.

Sur le département de l'Eure-et-Loir, nous avons ici les ressources, matérialisées sur cette carte.

Très rapidement, en eau superficielle, bien sûr nous avons la rivière l'Eure, qui passe à Chartres et qui sort de notre territoire au nord de Dreux. La Blaise qui est ici et rejoint l'Eure, et l'Avre qui passe complètement au nord de notre département.

Ces rivières ont une qualité biologique élevée, et avec des milieux, notamment pour l'Eure, qui sont reconnus comme étant d'intérêt, puisqu'ils ont été classés en site Natura 2000.

Ces rivières ont la particularité d'être majoritairement alimentées par des eaux souterraines. Vous avez, matérialisée, ici, la première nappe qui est d'importance au niveau français et, bien sûr, au niveau de l'Eure-et-Loir : la nappe de Beauce.

Au Nord, la nappe de la Craie s'étend un peu plus loin, elle passe sous la structure géologique de la Beauce ; cette nappe de la Craie s'étend sur l'ensemble de la partie nord de l'Eure-et-Loir.

Ces nappes sont toutes les deux des milieux fragiles, pour des raisons différentes.

La nappe de Beauce parce que c'est un ensemble calcaire hétérogène, relativement poreux, fissuré, avec un certain nombre de dissolutions locales et également une présence à l'affleurement.

Pour ce qui concerne la nappe de la Craie, c'est un milieu, par contre, de qualité géologique très fine ; c'est une roche fine, microporeuse, et la vulnérabilité globale de cet aquifère, c'est qu'une pollution s'installant au sein de la nappe de la Craie est difficile à déloger.

Cette formation de la Craie a une autre caractéristique : sa décalcification superficielle qui a donné un certain nombre d'argiles et de marnes que l'on retrouve notamment dans cette zone-là, et ici sur le nord de Chartres.

Une bonne qualité globale de la ressource en eau, même si en matière de nappe de la Beauce, comme je le disais, il y a un affleurement qui est majeur.

Ces deux nappes sont utilisées pour l'alimentation en eau potable.

Des caractéristiques relativement intéressantes : sur cette zone que l'on voit ici, la zone de la Saussaie, un captage d'alimentation en eau potable extrêmement important, puisqu'il alimente la ville de Chartres, pour pratiquement 40 % de son alimentation.

Autre élément important : l'aqueduc de l'Avre, qui alimente cette fois-ci Paris. Le volume d'eau qui arrive par cet aqueduc représente 1/8 de la consommation journalière de la ville de Paris.

Un champ captant, dans la zone de Vert en Drouais et un autre, qui est ici ; tous deux alimentant également la ville de Paris.

Donc, un ensemble fragile, d'intérêt, d'une grande richesse de ressources, et donc forcément, si l'on passe avec une infrastructure sur ces zones-là, il y a une nécessité de protéger.

Je vais vous donner quelques exemples de ce que l'on a mis en place : sur Boulay, la dernière déviation que nous avons mise en place sur la RN154. Comme je vous le disais, il y a une obligation de transparence hydraulique, avec la mise en place de buses permettant un écoulement des eaux naturelles. Nous sommes au nord de Chartres, il y a également une nécessité d'épurer les eaux de la plate-forme routière avant infiltration dans cette nappe de la Craie. Donc, nous avons installé des fossés plantés de roseaux qui permettent une épuration in situ et donc une infiltration directe des eaux.

Dernière possibilité en matière d'eau, un rétablissement d'une vie aquatique quand elle est perturbée par un aménagement. Je vous donne l'exemple d'une mare qui a été rétablie, en

Sologne. L'ensemble du système nécessitant également une observation sur plusieurs mois et plusieurs années pour pouvoir vérifier que l'ensemble du système fonctionne.

J'aborde maintenant les milieux naturels et forcément, l'ensemble des sites d'intérêt tels que présentés tout à l'heure par M. BOULNOIS.

Je vous rappelle les sites Natura 2000 existant dans l'Eure-et-Loir :

- La vallée du Loir et les affluents ;
- L'ensemble de la zone Natura 2000 de l'Eure, de Maintenon à Amel ;
- Bien sûr, la zone de protection spéciale des oiseaux, qui est ici, de la Beauce et de la Conie.

Sur cette carte sont représentés les ZNIEFF, en vert ; les zones Natura 2000, en rouge ou en rosé. Vous voyez que l'ensemble du département de l'Eure-et-Loir est très riche en matière de milieux naturels.

Nous faisons bien sûr attention à cette richesse et notamment, le travail que nous avons fait sur la déviation d'Ymonville, où nous passons dans la zone de protection spéciale oiseaux, qui a été notamment déterminée par la présence de l'œdicnème criard qui est un oiseau nicheur au sol et qui est fragile.

La déviation d'Ymonville est représentée en bleu sur cette photo aérienne. Nous avons diligenté une surveillance avant travaux, pour faire un état o de la présence de la vie faune, donc de l'ensemble des oiseaux, et notamment de l'œdicnème criard, sur la zone d'Ymonville.

Tout le long des travaux il y a une surveillance et une analyse est faite par nos services techniques. Par la suite, bien sûr, lorsque l'aménagement sera mis en place, une surveillance sera faite pour voir, justement, si cet aménagement n'a pas perturbé la vie de ces animaux.

Il est évident que sur cette zone de protection spéciale, il y a également des obligations : ne pas terrasser, sur des périodes spécifiques : entre avril et septembre, donc nous n'avons pas commencé et mené les travaux de terrassement dans ces périodes-là.

En matière de gestion des milieux, il y a d'autres possibilités d'aménagement. Ici, vous voyez un ouvrage qui sert au passage de la grande faune, et l'Eure-et-Loir est connue, dans sa partie nord notamment, pour le passage de grande faune.

Des méthodes existent pour mettre en place des passages de petite et moyenne faune.

Naturellement, nous faisons des observations sur l'ensemble d'un système, notamment pour la végétation et la flore, et les milieux remarquables.

Autre intérêt dans la région et dans l'Eure-et-Loir : le paysage. Comme vous le savez, une directive paysagère existe sur Chartres, centrée sur la cathédrale. Il existe également des sites inscrits dans la Vallée de l'Eure, et les paysages remarquables de l'Eure-et-Loir sont évidemment les plaines du Drouais, Thymerais et la Vallée de la Beauce, qui est un paysage tout à fait intéressant.

Comme je vous le disais, le patrimoine historique est très riche dans notre département :

Bien sûr, la cathédrale de Chartres, les sites inscrits du centre de Chartres et le centre ancien de Dreux, mais aussi un certain nombre de monuments inscrits ou classés. Je vous ai représenté ici le moulin d'Ymonville ou une des éoliennes Bollée, qui sont aussi inscrites.

Il ne faut pas oublier que nous sommes une région, une zone, un département, qui a aussi une très riche histoire et en témoignent les diagnostics archéologiques que nous avons menés sur Ymonville, qui ont mis en évidence un patrimoine à la fois gaulois et romain, donc une richesse dans la diversité des époques, et une richesse dans l'envergure des sites archéologiques découverts.

Non seulement nous sommes tenus de faire un diagnostic de cette histoire avant toute ouverture de chantier, mais également de mener les fouilles archéologiques de préservation que le préfet nous demande de mettre en place.

Si je reprends sur une carte l'ensemble des zones d'intérêt du patrimoine que nous avons en Eure-et-Loir, nous avons une richesse énorme, comme vous le voyez : la nappe, la zone de protection spéciale des oiseaux, les sites Natura 2000. Vous avez ici la directive paysagère, en bleu ; et si l'on rajoute les sites simplement d'intérêt parce qu'ils sont boisés, parce qu'il y a une faune, une flore, un milieu intéressant aussi pour la vie des riverains, on arrive à une richesse globale qui est énorme.

Comme je le disais au début de ma présentation, il est évident que quand nous abordons un sujet comme celui d'une route, mais de n'importe quel aménagement, nous sommes tenus, parce que nous ne sommes pas spécialistes de tout, de mettre en place des équipes pluridisciplinaires, et encore une fois, les études menées ne le sont pas sur quelques semaines, quelques mois, mais sur plusieurs mois, voire plusieurs années. Notamment pour l'hydraulique, il est évident que nous ne pouvons pas faire une observation simplement sur un mois. Nous risquerions de rater la crue, la sécheresse, et de toute façon de ne pas comprendre forcément comment vit le milieu hydrique, hydrologique.

Avec l'ensemble des conclusions que nous apportent les spécialistes que nous mobilisons, il faut que nous fassions ensuite le bilan et la part entre les différents enjeux, que l'on puisse non seulement faire cette part entre les différents enjeux mais également apporter à côté les réponses à la fois techniques et de préservation, pour que l'on puisse concilier l'infrastructure avec le milieu que l'on traverse, qu'il soit humain ou naturel.

Claude BREVAN : Merci. Je suppose qu'il y a des questions, à la fois sur l'intervention de M. BOULNOIS et sur l'intervention de Mme OLIVEROS TORO.

Christian GIGON, Conseiller Général (2mn) : Merci. Je voudrais faire une petite précision, qu'il m'importe que l'on écoute ce soir.

Vous avez parlé à plusieurs reprises de la directive paysagère. Nous avons travaillé depuis très longtemps sur ce dossier, mais comme par hasard, depuis 2001, je n'ai jamais entendu de nouveau ce dossier sortir. Il n'est pas opposable. On nous en parle ici ou là, quand nous avons une carte à faire, mais qui n'est pas traduite dans la réalité. L'Etat ne nous envoie pas de dossier pour le mettre dans nos propres documents d'urbanisme.

Donc, je suis interrogatif sur le tracé que vous avez bien voulu évoquer tout à l'heure. Je suis partisan de la directive paysagère, mais pour l'instant elle n'est pas traduite dans les faits, et je le regrette amèrement.

Vous avez évoqué le tracé en disant qu'il n'existait pas ; je suis navré mais il existe dans nos documents d'urbanisme. Là par contre, l'Etat nous impose de le faire figurer, aussi bien dans les communes qui ont été évoquées tout à l'heure.

On a évoqué un forage à la Saussaie. Vous avez, semble-t-il, oublié le forage important également pour l'agglomération chartraine qui est au nord de Chartres, à Berchères-Saint-Germain, qui n'est pas négligeable non plus ; et d'autre part, les recherches faites ces derniers temps d'un nouveau forage entre Sours et Francorville, qui n'est pas loin du barreau qui ira de Chartres Est à La Saussaie, s'il y a barreau.

Je suis un peu étonné, en tout cas.

Tout à l'heure, M. BERNARDINO de Saint-Prest a évoqué le collège. J'ai lu sur une plaquette que certains voulaient déplacer le faisceau de 500 mètres plus à l'ouest, alors qu'il est déjà inscrit dans nos documents de PLU. Je suis interrogatif parce qu'avec les 500 mètres évoqués, on va se retrouver dans des pavillons. J'aimerais comprendre comment ces gens-là ont pu écrire ce genre de bêtises, dans un document diffusé par la Commission Nationale et la Commission Particulière.

J'aimerais en tout cas clairement entendre parler de ce qu'est la directive paysagère, parce que j'avoue que je suis très surpris de la voir sur vos dossiers, et évoquée dans vos propres plaquettes ; mais concernant l'agglomération chartraine, je puis vous assurer que depuis 2001 on n'en entend plus parler dans les documents d'urbanisme.

Merci.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Quel est le statut de cette directive paysagère qui est à l'étude depuis 15 ans ?

Guglielmina OLIVEROS TORO ^(1mn) : Elle est encore effectivement à l'étude. Il n'empêche que sur un territoire, quand une préoccupation aussi vive se fait jour et met en place toutes les discussions et tous les travaux nécessaires pour l'établir, il est évidemment impossible de ne pas en tenir compte. Donc, cette directive paysagère est dessinée, elle existe au moins sur des papiers...

Christian GIGON : Que dit-elle ?

Guglielmina OLIVEROS TORO : Elle dit qu'il ne faut pas perturber la vue...

Claude BREVAN : Donc elle donne des vélums, des hauteurs ? Que dit-elle ? Il y a de la covisibilité, comment cela se passe-t-il ?

Guglielmina OLIVEROS TORO : C'est une question de covisibilité : à partir de la cathédrale, il ne faut pas voir l'aménagement ; à partir de l'aménagement il faut pouvoir voir la cathédrale, sans perturber l'ensemble de la zone dans laquelle s'inscrit l'aménagement. Sachez encore que cet aménagement, c'est tout aménagement.

Claude BREVAN : Mais qui est chargé de faire respecter cette directive ?

Guglielmina OLIVEROS TORO : Elle n'est pas opposable, pour le moment.

Claude BREVAN : Donc c'est de la bonne intention.

Guglielmina OLIVEROS TORO : C'est de la bonne intention.

Olivier de SORAS (30s) : Cela étant, dans la présentation qui a été faite, le but était de dire qu'effectivement, c'est un sujet dont on sait la préoccupation et que l'on partage ; dans les réflexions conduites aujourd'hui, on essaie d'en prendre en compte les éléments d'orientation, qui ne sont pas opposables aujourd'hui, mais que l'on considère intéressants à intégrer dans les réflexions autour du projet. C'était le sens de la présentation qui a été faite.

Claude BREVAN : La question particulière, après, des tracés...

(Intervention hors micro)

Claude BREVAN : L'inscription dans les documents d'urbanisme, à travers la connaissance d'un tracé assez précis du contournement est de Chartres.

Un intervenant (4mn) : Pour le sujet des tracés, il faut revenir peut-être à l'origine de l'aménagement de la RN154, qui est un projet d'aménagement global entre Rouen et Orléans ; en réalité, entre l'autoroute A13 et l'autoroute A10.

Le premier document de décision est une décision ministérielle de 1994 qui prévoyait l'aménagement de la RN154 à 2 x 2 voies, avec un statut de voie express. Il y avait un certain nombre de principes de tracés qui, concernant l'Eure-et-Loir (nous le verrons plus tard, puisqu'il y a des sessions spécifiques pour les passages possibles) prévoyaient, du nord au sud, un contournement de l'agglomération Nonancourt - Saint-Rémy, un tracé nord de Dreux, l'emprunt du contournement est de Dreux, dans un scénario à 15 ans (donc : de 94, 2009/2010, nous sommes en plein dedans, nous avons pris un peu de retard sur l'aménagement) et ensuite, un contournement est de Chartres. Puis, l'aménagement sur place de tout le reste, de tout l'itinéraire.

A l'époque, des études sommaires ont été conduites, qui ont permis des inscriptions dans les documents d'urbanisme, très souvent, par des projets d'intérêt général, c'est-à-dire que les projets n'étaient pas produits, concertés et déclarés d'utilité publique : ils étaient pris dans l'intérêt général et donc inscrits dans les documents d'urbanisme. Ce sont des choses que l'on trouve à la fois sur les communes de l'est de Dreux, et sur des communes de l'est de Chartres, aujourd'hui, et encore plus dans le cadre du débat public puisqu'il porte sur l'aménagement futur de la RN154.

Ces emplacements réservés ne sont pas remis en cause mais ils ne constituent pas non plus un tracé certain. Par exemple, dans l'hypothèse du choix d'un contournement est de Dreux ou de Chartres, on remet en cause forcément les emplacements réservés, qui sont présents dans les documents d'urbanisme.

Claude BREVAN (30s) : Qui dans ce cas-là seraient retirés des documents d'urbanisme, après modification, et les emprises réservées levées. Pour le moment, vous êtes tenus d'acquérir des terrains dont on vous demande l'acquisition par anticipation. Est-ce cela ?

L'intervenant précédent : Tout à fait. L'intérêt de mettre des emplacements réservés, c'est une mesure de conservation et de protection des projets futurs. En effet, quand un particulier met l'Etat en demeure d'acquérir sa parcelle qui est dans un emplacement réservé, l'Etat a deux solutions : soit il achète la parcelle, soit il abandonne ses droits sur l'emplacement réservé. Jusqu'à présent, les quelques demandes qui ont été faites ont été honorées par l'Etat, qui a donc fait des acquisitions.

Je ne voudrais pas anticiper sur les prochaines réunions, mais un projet routier est un ensemble et une succession d'études et de concertations, qui aboutissent à des choix. Je crois qu'aujourd'hui, le débat public est quelque chose de très en amont, où l'on est plus sur des orientations générales, et une fois qu'elles seront posées, on entrera dans les phases d'élaboration de projet, de concertation, qui aboutiront aux déclarations d'utilité publique, avec la réinscription d'emplacements réservés sur les nouveaux tracés et avec retrait des anciens.

Claude BREVAN : Merci. Une réponse sur les forages, puis je vous dirai un mot sur la question des 500 mètres.

Guglielmina OLIVEROS TORO (1mn) : Comme je vous l'ai présenté sur la carte tout à l'heure, nous savons qu'il y a un certain nombre de forages, de champs captants et de zones d'intérêt pour l'eau, et pour l'eau potable, sur l'ensemble du territoire.

Je vous ai parlé de la zone de la Saussaie parce que c'est une zone sur laquelle le travail est immédiat et cela représente un volume non négligeable de l'alimentation en eau potable de la ville de Chartres.

Evidemment, les autres zones de captage sont connues et seront prises en compte.

Claude BREVAN (2mn) : Sur la dernière question : il est vrai que cela figure dans un cahier d'acteur. Il est écrit explicitement : « l'autoroute devra passer à plus de 500 mètres du collège ».

Nous rappelons que les cahiers d'acteurs sont rédigés sous la responsabilité de leurs auteurs, c'est l'association « A154 un euro pour la vie » ; bien sûr, cela fera l'objet d'un débat, nous ne portons pas de jugement sur ce qui est écrit dans les cahiers d'acteurs, sauf quand il s'agit de données manifestement erronées. Là, c'est un souhait ; peut-être n'est-il pas très réaliste, mais cela ne nous concerne pas.

Y a-t-il d'autres questions ? Peut-être peut-on donner la parole au représentant des associations qui l'avait demandée, pour laisser une assez large place au débat plus général, après.

M. AUBOIN, si vous voulez bien venir à la tribune... Nous ferons peut-être les trois interventions à la suite, parce qu'il y aura probablement des propos très proches ; on peut le penser. Nous aurons le temps d'un débat assez long, après, donc vous avez une dizaine de minutes, pas davantage si c'est possible, Monsieur.

Joël AUBOIN, Président d'Eure-et-Loir Nature (11mn) : Bonsoir, Eure-et-Loir Nature s'est déjà exprimée à travers un cahier d'acteur sur le sujet, donc je vais essayer de développer les points qui nous intéressent plus particulièrement.

Il faut voir les priorités locales, et aussi ce qui relève de l'environnement au niveau national et international, puisqu'aujourd'hui, on ne peut pas faire abstraction du réchauffement climatique et on sait que l'on doit agir au niveau local.

Au niveau local, je rappellerai les impacts, ce qui vient d'être présenté sur tous les problèmes d'environnement, de nature. On a parlé de la ZPS Beauce, Conie. Déjà aujourd'hui, les oiseaux qui sont dans ce secteur sont des espèces assez rares et protégées. On a parlé de l'œdicnème criard, on pourrait parler du busard, de la perdrix, de la caille. Il faut rappeler que ce sont des oiseaux de plaine qui, pour chasser, volent bas, donc on peut se poser la question de l'impact d'une traversée d'une quatre voies, en plus d'une voie qui existe déjà.

Dans ce secteur, ils ont déjà d'autres impacts, comme le TGV, l'agriculture intensive, les lignes à haute tension ; un élément supplémentaire risque de poser de graves problèmes pour la survie de ces espèces.

Autre point abordé : l'eau. Une directive européenne préconise pour 2015 l'amélioration des eaux, qu'elles soient de surface ou de profondeur. On a parlé des lieux de captage d'eau, c'est en effet important pour l'alimentation. On rappellera que la nappe de Beauce doit être protégée ; actuellement elle n'est pas en très bon état sanitaire du fait des pesticides et autres, donc la conséquence des transports et des rejets d'huile, etc., nous interpelle sur l'objectif d'améliorer la qualité des eaux.

Autre point pouvant être problématique localement : la traversée des vallées. La protection des vallées de l'Eure, de la Blaise, de l'Avre, les coteaux calcaires, cela a été cité ; tous ces lieux sont fragiles, donc l'impact d'une route à quatre voies posera des problèmes par rapport à leur lieu de passage sur tous ces secteurs.

Je rappellerai en même temps que si l'on fait une route ou une autoroute, le but est aussi de développer autour des infrastructures, souvent industrielles, qui sont souvent éloignées des centres villes, voire franchement éloignées parce qu'on les met près des péages. Donc, une des conséquences, ce sont des déplacements nouveaux des habitants de la ville vers ces secteurs-là, donc des utilisations supplémentaires de véhicules au niveau local ; c'est un impact non négligeable.

Nous avons un exemple aujourd'hui entre Chartres et Dreux, au niveau de Nogent-le-Roi, où l'on a construit une zone industrielle loin de toute habitation : toutes les personnes qui viennent travailler sur ce lieu doivent prendre un véhicule, donc on multiplie les pollutions, et les coûts de transport pour ces personnes.

Ce sont des impacts non négligeables sur les enjeux locaux.

Ensuite, je passerai aux impacts plus généraux, plus globaux. Nous avons des objectifs de lutte contre l'effet de serre ; il y a eu un Grenelle de l'Environnement où il a été décidé un certain nombre de choses, cela a été dit. Je rappellerai quand même qu'il y a un engagement de la France d'une division par 4 des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 et de 20 % d'ici 2020, ce qui consiste à revenir au niveau de 1990.

La lutte contre le changement climatique a été placée au premier rang des priorités par le Président de la République, cela signifierait que si l'on prend comme hypothèse une croissance du PIB de 1,9 % et une amélioration de la motorisation de 30 %, on aurait une

croissance du volume de marchandises transportées et donc il faudrait, pour atteindre ces objectifs, le doublement des modes de transport alternatifs. Je ne suis pas certain que nous soyons aujourd'hui en mesure de le faire. Je suis même sûr du contraire.

Je voudrais citer l'article 10 du Grenelle, qui a été évoqué : « *L'Etat veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local, en limitant les impacts sur l'environnement* ».

Il y a en effet des points de congestion, mais est-ce que pour régler des points de congestion locaux on doit envisager une autoroute qui traverse l'Eure-et-Loir ? J'aurais tendance à penser que l'autoroute n'est pas faite pour les Euréliens, mais pour traverser, partir des ports du Havre ou de Rouen, pour rejoindre le sud.

(Applaudissements)

Donc, il y a des problèmes à résoudre en effet, des problèmes de congestion autour de Chartres et de Dreux. Il faut trouver des solutions, mais locales. Beaucoup de personnes se déplacent localement, il faut réfléchir à l'aménagement local du territoire ; je crois que c'est l'un des grands enjeux dans les années à venir, ce n'est plus de construire des routes à tout-va, mais réfléchir sur les déplacements locaux et alternatifs à la voiture.

Autre point : la sécurité. Effectivement, personne ne peut être opposé à l'amélioration de la sécurité. Il y a quand même des points de réflexion à avoir. Il y a encore des citoyens qui roulent à 200 km/h, comme il n'y a pas longtemps sur la nationale. Après, quand une personne s'écrase contre un arbre, on dit que c'est de la faute de l'arbre et on les rase tous. Il faut appeler les citoyens : la vitesse est-elle encore un sujet qu'il faut valoriser ? J'ai été surpris à la première présentation ici : le préfet de région s'inquiétait de ne pas pouvoir aller aussi vite qu'il voulait pour arriver à l'heure.

Dans notre société, ne doit-on pas réfléchir autrement par rapport à la vitesse ? Cela a été évoqué, on pourrait peut-être limiter les autoroutes à 110 km/h, c'est vrai. Il faut peut-être réfléchir pour arrêter de polluer. Plus on va vite, plus on émet des gaz à effet de serre, donc il faudrait réfléchir à limiter les vitesses, l'envisager soi-même (nous sommes tous responsables de notre vitesse), avoir cette idée que maintenant la vitesse, ce n'est plus dans l'air du temps. Je ne dis pas qu'il faut aller lentement, mais entre les deux. La sécurité est aussi l'affaire de tous. On doit améliorer les routes, c'est certain, trouver des solutions pour que ce soit moins dangereux, mais il y a aussi des problèmes de citoyenneté.

On ne peut plus réfléchir comme on réfléchissait en 1970 sur l'aménagement du territoire, où l'on fait toujours plus, en pensant que plus il y aura d'autoroutes, plus il y aura de zones industrielles, d'économie, d'emplois créés, etc. La société a évolué, on ne peut pas ne pas prendre en compte le réchauffement climatique ; il va falloir agir car cela aura des conséquences beaucoup plus importantes que les petits problèmes locaux. L'idée derrière, qui nous a été présentée, est qu'il y a une seule option : l'autoroute.

Nous pensons qu'il y a une autre solution, qui doit être explorée et cela n'a pas été fait, c'est le ferroviaire. Nous ne sommes pas les seuls à le penser, puisque même le Président de la République au Havre, en juillet, a déclaré qu'il fallait clairement axer les déplacements à partir du Havre et de Rouen soit vers le ferroviaire, soit vers les voies maritimes, puisqu'une autoroute maritime est envisagée. Les Présidents du Port du Havre sont sur le

même créneau ; ils sont demandeurs de ferroviaire et je crois que de la Beauce, pour transporter les grains vers les ports, il y a les trains. Je suis passé tout à l'heure vers la gare, il y avait un train qui passait avec des wagons de grains. Donc, c'est possible, à condition qu'il y ait une volonté politique nationale, et de la SNCF, de vouloir faire du transport de fret. On a vu que l'idée de la voie Chartres/Orléans, petit à petit, prenait forme. Il faut pouvoir continuer ce développement pour aller sur cette voie totale de Chartres/Orléans et la développer, y compris sur le fret, et la Haute-Normandie est également pour la réouverture de la ligne entre Louviers et Evreux. Cette ligne existe, elle est potentiellement réalisable.

A Eure-et-Loir Nature, nous pensons que l'on ne peut pas faire comme si de rien n'était, et que l'option autoroutière est obsolète. Nous sommes favorables à des aménagements, les contournements des villages, mais c'est déjà fait, c'est lancé à Ymonville et Prunay-le-Gillon. Il reste la réflexion à porter autour des deux villes : les problèmes de congestion autour de Chartres et Dreux ; mais une grande partie des aménagements a déjà commencé. Nous pensons qu'il faut réfléchir à une alternative qui est le ferroviaire.

Merci.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci. Madame FRAUDIN, pour l'association AVERN. Vous avez 10 minutes.

Germaine FRAUDIN, association AVERN (10mn) : Je remercie la CPDP de nous avoir invités à prendre la parole, parce que nous ne l'avions pas demandée. Nous la prenons, merci. C'est M. PAVAUX, je crois, qui m'avait demandé d'intervenir.

Je ne reviendrai pas trop sur le cahier d'acteur mais je voudrais insister sur des arguments qu'il nous paraît nécessaire d'évaluer pour un tel projet. Connaissant la région, où notre association est bien implantée dans le Drouais et reconnue pour nos nombreuses actions en faveur de l'environnement, de la biodiversité et de la santé ; mais n'ayant ni étude préliminaire que nous avons demandée, ni le bilan carbone que nous avons exigé (je crois que la CPDP l'avait aussi demandé), ni les compétences scientifiques et techniques nécessaires, nous nous sommes rapprochés du Cabinet HORIZONS, collaborateur du Cabinet d'avocats FARO et GOZLAN, tous deux spécialistes des problèmes environnementaux ; le Cabinet d'expertise HORIZONS a donc fait les calculs que nous lui avons demandés et sur lesquels nous nous appuierons pour argumenter.

L'AVERN voudrait insister sur ce changement climatique. Il est reconnu par 97 % des scientifiques au plan mondial, il est indéniable. S'il est vrai que des causes astrophysiques peuvent être avancées, il est aussi vrai que nos activités d'êtres humains y sont pour quelque chose. Je crois que tout le monde en est persuadé. L'épuisement de nos ressources et la production de gaz à effet de serre sont de notre fait. En 60 ans, l'équilibre de la planète a été sérieusement compromis. Si nous continuons à produire du CO₂ et des gaz à effet de serre au rythme actuel, la catastrophe arrivera encore plus vite.

Par ailleurs, la perte de la biodiversité ne peut être remise en cause, ici comme sur l'ensemble de la planète ; il faut donc passer au crible écologique tout projet qui mettrait encore plus en cause le changement climatique et la biodiversité et qui mettrait aussi en cause les générations futures à qui ce projet voudrait faire la part belle, en promettant

toujours plus de mobilité, de fluidité, de consommation, de croissance, sans en évaluer véritablement les conséquences à long terme.

Le projet d'aménagement autoroutier dont nous disposons ne consacre qu'une part infime à l'environnement, pages 43 et 53, et il y a un impact très fort sur la production des gaz à effet de serre (construction et volume de la circulation), donc sur les changements climatiques, sur les espaces naturels sensibles, les écosystème (comme cela a été évoqué ici, rapidement mais de façon trop générale), la biodiversité, les paysages, les ressources en eau, les territoires agricoles, la santé d'une partie des habitants, aujourd'hui préservés.

Ces enjeux ne sauraient être ramenés à des mesures réductrices ou compensatoires étudiées succinctement ou sporadiquement, éparpillées dans le dossier écrit que nous avons, ou après avoir décidé de la réalisation du projet.

Le coût écologique doit être évalué dans sa globalité, parce qu'il est à la fois très important et irréversible. Il doit être pris en compte pour évaluer l'ensemble du projet, son opportunité ou celle des solutions alternatives. A ce jour, ce coût écologique n'est pas connu, ou pas disponible.

Une première lecture du dossier – écrit, je dis bien – nous a permis d'identifier les impacts qu'il est nécessaire d'évaluer. C'est ce que nous allons faire rapidement. Pour notre étude, nous avons dégagé 4 ensembles : au Nord, le contournement Nonancourt, Saint-Rémy et le contournement de Dreux ; au Sud, le contournement de Chartres plus une nouvelle section entre Allonnes et l'A10.

Vous trouverez dans notre cahier d'acteur un descriptif, etc., donc je ne voudrais pas m'appesantir trop là-dessus, mais parler peut-être un peu plus du nord, dans la mesure où l'AVERN a vocation à protéger l'environnement au nord.

Page 53 du dossier, il est écrit : « *Le projet n'a pas pour effet de créer une liaison nouvelle* ». Je me permets d'ajouter un point d'interrogation car c'est bien entre 60 et 69 kilomètres de voie nouvelle que l'on nous propose dans le dossier.

La phrase se poursuit : « *Il réduit en ce sens la consommation d'espace* ». Or, il est reconnu de fait que les aménagements autoroutiers, bien que l'on ait dit le contraire tout à l'heure, et je me base entre autres sur l'IFEN (l'Institut Français de l'Environnement) qui a un peu disparu, mais existe encore.

Les aménagements autoroutiers sont grands consommateurs d'espace, comme de ressources. En réalité, l'emprise totale variera entre 426 et 524 hectares. En particulier, ce projet détruira 60 à 80 hectares d'espace naturel sensible, inventoriés au registre ZNIEFF.

Pour ne parler que du nord, pour le premier ensemble, le dossier reconnaît que le contournement coupera la Vallée de l'Avre, et également les ensembles forestiers ceinturant l'agglomération avec un impact biologique, morcellera les espaces naturels et créera des espaces résiduels rendus complètement inexploitable.

Pour le deuxième ensemble du nord, le SCOT de l'agglomération de Dreux reconnaît que « la Vallée de la Blaise sera coupée en deux parties distinctes », je le dis parce que c'est cité dans le SCOT ; bien que le tracé ne soit pas connu définitivement.

On ne m'a pas demandé un diaporama, donc je n'en ai pas amené, mais si l'on reprend la première image, un énorme contournement de Dreux, par exemple, y figure. Donc, ce tracé existe, en fait ; je ne pense pas qu'il soit simplement fictif et « dans l'air ». Il a été tracé, il a été donné aux élus, il a été montré, et montré tout à l'heure en premier.

Le deuxième ensemble du nord : la Vallée de la Blaise. Ce contournement couperait vraisemblablement la côte du Tréon (on en a parlé tout à l'heure), une zone Nature 2000 abritant une forte colonie de chauves-souris, dont on précise pourtant que c'est une espèce à protéger. Or il existe, à Garnay, sur la Côte Blanche, une caverne qui s'appelle « la caverne aux chauves-souris ». Même si le tracé passe à proximité, on ne voit pas comment cette colonie de chauves-souris ne serait pas en danger. Où est alors la cohérence entre la parole et les actes décisionnels ? Le projet fragmentera aussi les écosystèmes, sur une dizaine de kilomètres, bien entendu.

Au début du même paragraphe, page 53, il est affirmé que « *le projet, en apportant davantage de fluidité, permettra la réduction d'émissions polluantes* ». Lorsque l'on sait que la construction de la voie autoroutière lâchera, disons, 86.000 tonnes équivalent carbone et GES dans l'atmosphère, il y a matière à réflexion. Sans parler de la mise aux normes autoroutières de la partie non négligeable, déjà en 2 x 2 voies, qui s'achève actuellement, entre Dreux et Chartres.

Il faudra là aussi penser aux déchets. Compte tenu du déficit exutoire signalé par le Plan Départemental de Gestion des Déchets du BTP, si, évidemment, il y a une mise aux normes ; et il y en aura une si ce projet se fait. « Quel gâchis ! », suis-je tentée de dire.

Bien sûr, socialement, les gens qui avaient accès à cette 2 x 2 voies n'y auront plus accès, bien entendu, et en plus paieront.

Il est aussi indéniable que des aménagements autoroutiers augmenteront le trafic. C'est alors 45.000 tonnes équivalent carbone par an qu'il faudra rajouter aux 86.000 tonnes équivalent carbone déjà évoquées ; sans parler de la voie parallèle dont on nous a parlé tout à l'heure.

Je ne m'attarde pas sur les espaces agricoles coupés, réduits, comme sur les bosquets fréquents au nord, réservoirs de biodiversité ; sur l'eau... Cependant, je voudrais insister ici sur le fait que la destruction des coteaux calcaires, des pelouses calcicoles, dans notre petit territoire du nord, réduira la capacité d'autoépuration des eaux. On n'avait pas besoin jusqu'à présent, pour épurer les eaux, de ce que vous nous proposez, qui est très beau sur un graphique mais qui en réalité, nous apparaît un peu irréel, et ne résoudra certainement pas tous les problèmes qui vont se poser.

Je ne parle pas non plus des affouillements qui augmenteront les risques de pollution diffuse pendant la construction, ou la pollution accidentelle des nappes pendant les travaux ; et les nouvelles surfaces imperméabilisées augmenteront les risques liés au ruissellement des eaux polluées.

En conclusion, on voit bien que dans ce projet, nos arguments sont en sa défaveur. Il est évident que nous sommes pour le ferroviaire, comme Eure-et-Loir Nature, qu'il faut repenser la mobilité – je crois que c'était la Directrice du GART qui le disait il n'y a pas longtemps dans une interview - ; mais on l'a dit dans une contribution assez virulente.

Ce projet irréversible, s'il se réalisait, n'est pas fait pour un « monde durable », terme que je préfère à « Développement Durable ».

Nous proposerons donc dans une prochaine réunion, le 7 décembre, au Ciné Centre à Dreux précisément, les solutions alternatives qui consistent à sécuriser, à aménager l'existant au nord, et qui sont celles du collectif de cinq associations, auquel l'AVERN adhère ; solutions qui répondent aux trois piliers du Développement Durable, que je vais rappeler puisqu'il est nécessaire que nous parlions tous le même langage (j'emploie donc le terme « Développement Durable) : le pilier environnemental ; le pilier économique ; le pilier social, le grand oublié de ce projet, d'ailleurs.

Merci.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci Madame. Je vais demander à M. KERCKHOVE, le dernier intervenant, de venir. Ensuite, la parole sera à la salle.

Stéphen KERCKHOVE, Agir pour l'Environnement ^(9mn) : Merci à la CPDP d'organiser une session sur les questions environnement/climat posées par la RN154, merci à double-titre. A titre personnel, je suis heureux d'avoir assisté en entrant dans cette salle à un énième épisode de « La quatrième dimension », pour la simple et bonne raison que nous sommes quand même à 24 jours d'un petit sommet, le sommet de Copenhague, qui est censé parler du climat, engager l'Europe non pas sur 20 mais 30 % de réduction des gaz à effet de serre. On a l'impression que les Directions Régionales sont en roue libre, continuent à produire de la route, à projeter de recouvrir des espaces nouveaux de bitume, sans prendre en compte les engagements de la France au niveau international.

(Applaudissements)

Quand je dis « quatrième dimension », ce n'est pas seulement le sommet de Copenhague. Cela fait deux ans que le Grenelle de l'Environnement irrigue tous les discours. Je suis bien d'accord, entre les discours et les actes, manifestement le décrochage local a encore du mal à se faire ; mais il serait heureux aujourd'hui que nous passions des mots aux actes.

Je voudrais mettre en parallèle les propos tenus en 2007 (je vous dirai ensuite par qui) : « *Tous les grands projets publics, toutes les décisions publiques, seront désormais arbitrés en intégrant leur coût pour le climat, leur coût carbone ; toutes les décisions publiques seront arbitrées en intégrant leur coût pour la biodiversité. Très clairement, un projet dont le coût environnemental est trop lourd sera refusé* ». Nicolas SARKOZY, en conclusion du Grenelle de l'Environnement.

Donc, soit il y a un double-discours à la tête de l'Etat, soit dans les Directions Régionales il y a une certaine surdité. C'est pourquoi j'ai rappelé cette phrase.

Je reprends le cahier qui présente le projet. En page 43 : « *L'aménagement de la RN154 est de nature à ménager la qualité de l'air localement en écartant le passage des véhicules des zones habitées* ». C'est sans doute vrai si l'on n'est pas en mise en concession, parce que dans ce cas, évidemment, il y aura un report de trafic, c'est une absolue certitude. Donc, sur les nuisances sonores, sur les polluants de proximité, on a un étalement spatial des nuisances : on aura la nuisance sur la concession et la nuisance sur l'ancienne RN154.

(Applaudissements)

On continue dans la lecture critique : « *Ce gain pour la santé publique s'accompagnera d'une augmentation globale des émissions de gaz à effet de serre* », donc on y est, c'est même écrit. Le Président de la République nous dit : « Ce n'est pas possible de continuer un projet » et on écrit dans les documents administratifs que cela produira de nouveaux gaz à effet de serre.

Je continue pour être complet.

« *Il convient toutefois de prendre en compte le fait que la décongestion provoquée par la mise à 2 x 2 voies aurait, en fluidifiant le trafic, un effet correcteur* ».

Au secours ! La fluidité du trafic présuppose qu'il ne va pas y avoir de trafic en plus, que la vitesse ne va pas augmenter. Quand on passe de 110 à 130 km/h, c'est 14 % de consommation en plus. J'espère que cela est quand même à prendre en compte aussi. Je ne vois pas bien l'effet correcteur ; à moins que l'on soit dans le pur sophisme et on essaie de créer du consentement au travers d'arguments erronés, mais globalement c'est faux, la fluidité du trafic ne génère jamais de baisse des émissions de gaz à effet de serre.

Pour ma part, si nous étions ici à l'Assemblée Nationale, nous défendrions une motion d'irrecevabilité du projet ; pour au moins 4 ou 5 projets.

On a parlé tout à l'heure, très brièvement je trouve, du schéma de la stratégie nationale biodiversité qui vise à limiter la perte de biodiversité en 2010 ; on voit que l'on continue à produire des infrastructures qui auront forcément un impact sur la biodiversité, même si l'on fait ensuite des tunnels pour faire passer les grenouilles sous l'autoroute. On sait que la fragmentation des milieux va avoir lieu.

Cinq raisons :

La stratégie : on l'a vu tout à l'heure, bilan Copenhague, moins 30 %. Je pose la question : comment réduire les gaz à effet de serre en en rejetant plus ? Je ne sais pas faire. Soit au niveau de Copenhague on dit « moins 30 % » mais localement on fait plus et à un moment il faudra que dans les autres régions on fasse moins 60 %. Je vous invite à aller voir les autres régions pour défendre cela.

Autre élément important : le Grenelle de l'Environnement, parce que cela n'a pas seulement irrigué les discours, il y a quand même eu une loi, qui a été adoptée en juillet, dont l'article 17 crée un schéma national des infrastructures de ce transport.

Je suis étonné que l'on fasse un débat aujourd'hui sur une nouvelle infrastructure alors que dans l'article 17 de la loi (votée par les sénateurs et les parlementaires, publiée au Journal Officiel, donc tout le monde doit s'y conformer y compris les Directions), il est écrit : « *Le schéma national des infrastructures de transport sera élaboré en 2009* ». Je crois que nous sommes bientôt à la fin 2009, donc j'espère qu'il va bientôt sortir et qu'une infrastructure soumise à débat public sera forcément inscrite dans le schéma national des infrastructures ; ce qui veut dire que toutes les infrastructures inscrites dans ce schéma doivent faire l'objet d'une analyse et respecter un certain nombre de critères en matière climatique, en matière de biodiversité, en matière d'énergie, par exemple.

Donc, je ne voudrais pas la course de lenteur qui a permis à l'Etat de voter une loi sur l'environnement en deux ans permette à la CPDP de mener un débat tambour battant sur une infrastructure pour la faire passer avant que le schéma national de l'infrastructure oblige à respecter des critères en matière de nouvelles infrastructures.

Quand je disais « quatrième dimension » ; contribution climat énergie : je veux bien que vous fassiez des plans sur la comète en disant que cela coûtera 700 millions d'euros mais que ce sera rentable en 2018. On part du principe que le prix du pétrole n'augmentera pas à un moment, donc cela n'aura pas d'impact sur la mobilité.

J'aimerais avoir des données sur les scénarios de trafic à échéance 2018 - 2050. C'est la moindre des choses quand on organise un débat public, d'avoir le tracé (j'ai participé à des débats publics sur les lignes très haute tension à Flamanville, le Maître d'ouvrage amenait directement les tracés), le bilan carbone (c'est le minimum que nous sommes en droit d'attendre), et les scénarios de trafic.

Quand on dit « le budget est équilibré, donc c'est seulement l'usager », c'est aussi généralement le contribuable en l'occurrence. Partons du principe que le budget est équilibré ; quels sont les scénarios de trafic ? Si par mégarde la contribution climat énergie, la taxe carbone, produit des effets, le trafic routier baissera et donc, votre projet sera déficitaire. Qui paiera ? Il faut le savoir, c'est aussi un minimum que nous sommes en droit d'attendre, quand on dit que l'usager paiera, alors qu'on sait qu'en 2018 c'est : et l'usager, et le contribuable.

Je m'arrêterai là pour laisser du temps pour les questions.

Je pense que pour qu'un débat soit fondé et objectif, il faut des éléments techniques, pas seulement ce que vous nous avez présenté ; le bilan carbone ; les évaluations de trafic.

Merci.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci. Il nous reste au maximum un quart d'heure puisque nous devons rendre la salle.

Si vous avez des interventions, des questions à poser, c'est le moment.

Dominique HUET*, habitant de Gasville-Oisème (30s) : Je vous écoute avec attention depuis le début de la réunion ; j'entends « il n'y a pas de tracé », « il y a un tracé », mais comment se fait-il qu'il y ait déjà eu des études de bruit faites avec la pose d'un sonomètre le long de ma maison ? J'habite à Gasville-Oisème, rue de la Gare.

Claude BREVAN : Répondez sur cette question, très précise.

Guglielmina OLIVEROS TORO (30s) : Comme je vous le disais, comme nous l'avons toujours dit, nous sommes dans une phase de diagnostics ; donc nous prenons l'ensemble des données qui permettront ensuite d'affiner les propositions que nous aurons à faire.

Pour le moment, nous sommes bien dans une phase de diagnostic, nous prenons toutes les données que nous pouvons prendre.

Dominique HUET (1mn) : J'ai une deuxième question, si je peux me permettre.

Est-ce que ce sera gratuit ou payant ? Je ne comprends pas. Je vous donne un exemple.

Nous sommes capables d'aller de Chartres à Brest en prenant l'autoroute A11 puisqu'ensuite elle change ; on sort à Rennes, à Vitré ; après il y a une splendide quatre voies entre Rennes et Brest, gratuite, en 2 x 2 voies.

Pourquoi a-t-on été capable de faire cela en Bretagne, alors qu'on dit qu'il pleut toujours en Bretagne, et on n'est pas capable de le faire dans l'axe Orléans/Rouen ?

Claude BREVAN : Je crois qu'il n'y a malheureusement pas d'autre réponse que : c'était dans d'autres temps, je le crains, hélas plus favorables sur le plan budgétaire !

Y a-t-il d'autres questions ?

Jean-Pierre BARNAGAUD, Conseil Economique et Social de la Région Centre (4mn) : Je vais intervenir au nom du Conseil Economique et Social de la Région Centre, sur ces aspects environnementaux.

C'est déjà difficile de voir où l'on pourrait faire passer des tracés, mais en plus on a, sur cette partie du département, une pression urbaine forte. Puisqu'on a tardé, peut-être, à penser des aménagements, on a maintenant un existant qui ne facilite pas la tâche. Plutôt que de chercher à aggraver la consommation d'espace, il faudrait peut-être chercher à la maîtriser. Nous avons, dans ce débat, une obligation : rentrer l'élément « économiser l'espace ». Je ne suis pas sûr que ce soit encore bien perçu.

Deuxièmement, on a parlé tout à l'heure de la nécessité d'évaluer les impacts sur le milieu naturel. Je vais m'en tenir à l'espace naturel. C'est bien de faire des études avant pour voir ce qu'il y a, et de faire des études après pour voir ce qu'il reste. Mais, si l'on s'aperçoit que l'on a eu une perte (je pense par exemple à la ZPS Beauce), c'est embêtant, que fera-t-on une fois qu'il y aura l'infrastructure ? C'est avant qu'il faut se poser ces questions, en termes d'évaluation. Une évaluation qui n'est pas seulement technique, mais qui doit maintenant se monétariser.

Le Centre d'analyse stratégique auprès du Premier ministre a remis le rapport Chevassus-au-Louis là-dessus, qui est très intéressant. Il doit être fait sur les grandes infrastructures une évaluation monétaire des impacts sur l'espace naturel, les impacts environnementaux ; sauf que cela compte dans le coût, car il faudra essayer de réduire ces impacts. Je n'ose imaginer que l'on arrivera totalement à les supprimer, les réduire, mais cela veut dire : des mesures importantes, non pas seulement à l'endroit où serait supposée passer l'hypothétique infrastructure, mais sur l'ensemble du territoire impacté. Il n'y a que comme cela que l'on arrivera éventuellement à rétablir un équilibre.

Donc, ce ne sont pas du tout les mesures compensatoires qui ont pu être imaginées jusqu'ici et qui n'ont jamais réussi à freiner l'érosion de la biodiversité. Ce sont des éléments de propositions de réflexion au débat.

Troisième point, qui tient très à cœur au CESR : on ne peut quand même pas de nos jours imaginer un axe stratégique – vous le dites avec raison – entre la Manche et l'intérieur du pays, voire au-delà, sans avancer une alternative ferroviaire. La balayer en disant : « non, il

n'y en a pas de possible, il n'y a rien, ou alors cela demanderait une éternité », n'est pas recevable, pour les raisons qui ont été dites précédemment.

Une nouvelle carte ferroviaire se dessine. Lorsqu'on regarde le Plan fret ferroviaire SNCF, on voit quelque chose qui vient du sud et monte vers Paris. Il y a un petit bout en blanc, entre Orléans et Rouen/Le Havre.

On a évoqué tout à l'heure les propos du Président de la République au Havre, en juillet dernier ; également, la récente déclaration des Directeurs des ports de Rouen et du Havre ; il nous semble que là, il y a une opportunité gigantesque. Va-t-on passer à côté ? N'est-ce pas cela, l'avenir ? Plutôt qu'une solution uniquement routière ; je n'ose parler d'une solution autoroutière qui, nous semble-t-il, à elle seule n'est plus du tout l'avenir et qui doit être pensée totalement autrement.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci.

Un intervenant (1mn) : Bonjour. C'est sous l'étiquette « agriculteur » et « riverain du futur tracé » que je réponds, parce que j'ai des responsabilités agricoles par ailleurs.

Ce qui me surprend, c'est que l'on est en plein Grenelle et aujourd'hui, on fait abstraction de l'emprise agricole. On fait abstraction du fait de passer sur les captages de Vernouillet et de Saint-Lubin-des-Joncherets, qui sont oubliés ; abstraction du fait d'utiliser la friche industrielle de Dreux. Je ne sais pas à quoi sert le Grenelle mais vous l'avez complètement oublié. Je ne parle que de la partie nord, puisque c'est la partie que je connais.

(Applaudissements)

Claude BREVAN (30s) : Merci. Ce sera traité lors d'une réunion spécifique sur les questions de l'agriculture.

Nous sommes dans l'environnement, vous pouvez peut-être parler des questions de captage ? La consommation des terres agricoles : on va peut-être en parler à un autre moment

Guglielmina OLIVEROS TORO (1mn) : Je l'ai dit tout à l'heure, nous avons recensé l'ensemble des captages présents sur la zone. Je vous ai présenté une carte.

Claude BREVAN : Madame FRAUDIN dit que vous avez oublié la Blaise.

Guglielmina OLIVEROS TORO : Oui, dans mes propos, mais c'était sur la carte... Je ne l'ai sans doute pas dit mais cela figurait dans l'ensemble de nos représentations cartographiques.

Les points de captages sont donc répertoriés et inventoriés. On prend en compte non seulement les capacités, la population desservie, mais également les périmètres de protection et forcément, l'ensemble de la réglementation qui s'applique sur ces zones.

Je ne l'ai pas cité, là encore, mais il figurait sur l'ensemble de nos cartes.

L'intervenant précédent (30s) : Votre voisin l'a même dit tout à l'heure, des réserves

foncières ont été faites, cela paraît logique qu'on les utilise.

Si l'on protège les captages, il y a encore des emprises agricoles supplémentaires parce qu'il faut épurer l'eau, etc. On reprend toujours des terres. Aujourd'hui on prendrait les tracés est de Dreux et nord de Nonancourt. On réutilise une partie de l'ancien réseau ; en plus c'est bien moins coûteux.

(Applaudissements)

Alain OHREL (9mn) : Je suis obligé de constater avec vous que nous sommes arrivés au moment de rendre la salle.

Je voudrais vous dire combien il y a, au terme de notre quatrième rencontre aujourd'hui, à la fois le constat d'échanges fructueux et la promesse d'échanges continués sur beaucoup de sujets sur lesquels nous ne répondons pas tout de suite : le Maître d'ouvrage n'y répond pas et la Commission est obligée de le constater, vous promettant que l'occasion sera offerte de réponses plus détaillées lors de prochaines rencontres. C'est ainsi.

S'agissant particulièrement de cet important sujet, l'environnement, dont on a vu la multitude des facettes et la variété des richesses qu'il comporte, mais tout autant des contraintes qu'il implique, nous considérons qu'il y aura lieu d'y revenir, bien sûr.

Je pense en premier lieu aux derniers intervenants qui, à juste titre, soulignaient la conscience maintenant plus vive que nous avons des problèmes afférents à l'environnement, sous toutes leurs formes ; combien le Grenelle de l'Environnement a d'ailleurs éveillé ces consciences et la fait qu'elles devaient justement être attentives à tous les aspects de ces sujets si vastes, si nombreux, ainsi soulevés.

C'est pourquoi, par exemple, s'agissant de la référence faite aux gaz à effet de serre, en particulier le CO₂, nous avons pensé qu'il serait intéressant, au sein de ce débat public, de faire appel à toutes les bonnes volontés et toutes les compétences pour dans une équipe ainsi composée des acteurs de ce débat, ceux qui se manifesteront spontanément, avec si vous le voulez bien l'observation des membres de la Commission, mais aussi et surtout la participation du Maître d'ouvrage, faire un examen du problème du carbone, précisément, avec la recherche des conditions d'un bilan carbone ; dans une sorte d'atelier pédagogique, dont nous vous proposerons la date et les conditions de travail, enrichir un peu mieux que jusqu'alors, le débat sur ce point.

C'est une proposition que vous fais, inspirée par l'intérêt que je vous remercie d'avoir manifesté avec tant de compétences à l'égard de telles questions.

Vous avez un secrétariat permanent de la CPDP avec son Secrétaire Général, M. Jean CHANUT et son assistante, Mme Catherine BRUZI, qui enregistreront les candidatures, au numéro de téléphone qui figure sur tous les documents : celui de l'hôtel Ibis à Chartres.

Nous pourrions très vite constituer ce groupe de travail. Je vous propose qu'il se tienne, par différence avec nos réunions publiques, un après-midi ou une matinée, mais dans des heures ouvrables, pour des questions de commodité.

Nous pourrions mettre à l'ordre du jour de ce même atelier l'approfondissement de la

réflexion et des connaissances sur les problèmes de trafic et de perspectives, de comparaisons, de trafics. Comme vous le savez, ces problèmes sont un peu liés. L'intensité des trafics et celle des émissions de CO2 sont à l'évidence corollaires.

Avant que nous nous séparions, je vous annonce l'occasion très proche de nous revoir, le 17 novembre, donc dans 3 jours, sur le sujet « la RN154 axe routier au service du développement économique », dans la commune de Champhol, espace Jean Moulin, de 18 heures 30 à 21 heures.

Ce débat public, grâce à vous, est fait pour évoluer sans cesse ; nous ne voulons pas nous enfermer dans des modalités absolument intangibles quant aux conditions d'intervention, etc. Nous souhaitons au contraire que de façon plus vivante, plus spontanée, et donc plus sincère, collant mieux ce que chacun d'entre vous représente, nous puissions modifier s'il le faut les façons de faire.

Le dossier, dit-on souvent, ou écrit-on souvent (car je le lis), marque une préférence pour une solution donnée, mais ceux qui l'écrivent et ceux qui le disent ne font pas toujours bien paraître... Ils expriment un regret, une condamnation, un reproche ou une satisfaction. Ils ont raison, c'est vrai, ce projet marque une préférence. C'est même la raison d'être d'un projet. Il n'y aurait pas de projet sans préférence exprimée. Il est non moins vrai que bien évidemment, le débat peut – et c'est là sa fécondité, sa vraie richesse – générer des solutions alternatives, ou des éléments de solutions alternatives.

Alors, que l'on ne dise pas que l'on présente un projet comme étant le régime et la main forcée du tout ou rien ; c'est au contraire l'invitation à faire en sorte que face à ce projet unique présenté par le Maître d'ouvrage, il y ait de par vos volontés et vos efforts conjugués et réfléchis, quelque chose qui soit un élément de solution alternative.

Nous vous disons « au 17 novembre », pour continuer de la sorte !

(Applaudissements)