

DÉBAT PUBLIC SUR LE DEVENIR DE LA RN154

LE FINANCEMENT DU PROJET

CHARTRES,

LE 23 NOVEMBRE 2009

Commission Particulière de Débat Public :

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

Maîtrise d'ouvrage

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

Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durable

M. Marc PAPINUTTI, directeur des infrastructures de transport

Association contre le tracé Sud

M. François BARRET, Vice-président

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

Comme vous le savez tous, nous sommes extrêmement conscients de ce que toutes les minutes de ce débat public comptent et doivent compter. Autrement dit, nous nous efforçons à une ponctualité absolue, qui est à peine démentie aujourd'hui. Très vite, nous allons en venir à notre sixième séance, qui est la quatrième séance spécifiquement thématique, étant entendu que nous nous efforçons d'alterner des séances sur un thème donné, c'est-à-dire sur un aspect du sujet considéré, et des séances plus générales, telles que l'ont été en tout cas les deux premières séances, dites d'ouverture.

Je voudrais souligner l'importance de la réunion d'aujourd'hui ainsi que je vous l'avais annoncé lors de notre dernière rencontre, du fait de la présence parmi nous de M. Marc Papinutti, que je tiens à remercier à nouveau d'avoir bien voulu répondre à l'invitation que lui a transmise le maître d'ouvrage délégué sur place, M. de Soras. Nous attachons beaucoup d'importance à la présence de Monsieur Papinutti puisqu'il est le responsable de la Direction des transports, tous types de transport confondu. En tant que tel, il aura en vous parlant le point de vue de quelqu'un qui a en charge et concurremment les transports, aussi bien maritimes, que fluviaux, ferroviaires et, pour ce qui nous intéresse, routiers. Son point de vue compte d'autant plus qu'il a cette vue d'ensemble de tous les transports en cause actuellement en France.

Je vais donc très vite lui laisser la parole, étant rappelé que, conformément à l'habitude que nous avons prise maintenant, un membre de la Commission du débat public va animer cette séance. Il s'agit de M. Jacques Pavaux, que vous connaissez, et à qui je vais immédiatement laisser la parole pour qu'il vous expose les modalités du déroulement de cette séance.

Jacques PAVAUX, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :
Merci, Monsieur le Président. Comme vous le savez, le thème de la réunion de ce soir est : « Le financement du projet, enjeux et scénario ».

Le projet, quel est-il ? C'est l'achèvement de l'aménagement de la RN154. Le financement de ce projet soulève déjà deux questions : combien cela coûte et qui va payer ?

Que propose le maître d'ouvrage dans son dossier ? Deux options :

- la première : « Poursuivre l'aménagement de la RN154 en ayant recours au financement public mobilisable sur le long terme ». Mobilisable, je suppose que cela veut dire disponible ;
- la deuxième : « Faire appel à des acteurs privés, afin d'accélérer l'aménagement » ; c'est l'option de la concession autoroutière.

Cette rédaction suppose implicitement que la première option prendra beaucoup plus de temps que la seconde. Cela soulève une autre question : combien de temps ?

Nous avons donc maintenant trois questions sur les bras : combien cela coûte-t-il, qui va payer, en combien de temps pouvons-nous espérer voir aboutir le projet ? La réponse à chacune de ces questions est fonction de l'option de financement qui sera retenue.

Reprenons rapidement ces trois questions : combien cela coûte-t-il ? Selon le maître d'ouvrage, entre 645 et 765 millions d'euros, selon l'option choisie. La première, celle du financement public, est estimée entre 645 et 700 millions d'euros. La seconde, la mise en concession autoroutière, entre 710 et 765 millions d'euros. La seconde option compte donc plus cher et le maître d'ouvrage nous dira pourquoi tout à l'heure.

Qui va payer ? Nous pourrions penser que c'est le contribuable dans la première option, celle du financement public, et l'usager dans la seconde, celle de la concession autoroutière. En réalité, ce n'est pas si simple parce que, dans la première option par exemple, celle du financement public, le contribuable va payer mais on pourrait aussi et on utilisera je pense, le maître d'ouvrage nous le dira tout à l'heure, les ressources de l'AFITF, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, qui sera financée sans doute en grande partie, par des taxes qui seront bientôt payées par les usagers que sont les poids lourds qui utiliseront le réseau national. C'est le projet de taxe poids-lourds sur

l'ensemble du réseau national, dont vous avez certainement entendu parler.

Dans la deuxième option, celle de la concession, en principe c'est l'usager qui payera sous forme d'un péage mais, là aussi, nous ferons appel aux contribuables puisqu'il y aura d'une part un apport en nature et, d'autre part, une subvention d'équilibre.

La prochaine question concernant le temps, se rapporte aux délais de réalisation des travaux. Dans la deuxième option, celle de la concession autoroutière, le maître d'ouvrage prévoit un achèvement en 2018, c'est-à-dire dans un peu moins de dix ans. Dans la première option, celle du financement public, selon le maître d'ouvrage, en maintenant constant dans le temps le volume des sommes actuellement consacrées au projet, dans le cadre des PDMI, les Programmes de modernisation des itinéraires, « l'aménagement de la RN154 serait terminé au mieux dans les années 2070, voire 2085 ». En 2085, il est fort probable que nous n'aurons plus de pétrole. Je continue la citation : « En cas de doublement de ses moyens publics, cette échéance serait ramenée aux alentours de 2045-2050 ». La question se pose de savoir si nous ne pourrions pas aller plus vite, notamment avec les futures ressources de l'AFITF. Le maître d'ouvrage nous en parlera tout à l'heure. Je rappelle que cette agence de financement des infrastructures de transport de France, qui sera financée de différentes façons mais notamment par les taxes payées par les poids-lourds, devrait avoir un budget annuel, c'est-à-dire récolter chaque année plus de 1,5 milliard voire 2 milliards d'euros.

Autre question : existe-t-il aussi d'autres options ? Voici donc quelques-unes des questions qui se posent et qui devraient alimenter le débat de ce soir. Ces questions ont déjà été posées par le public, soit au cours des débats précédents, soit dans les cahiers d'acteurs et elles s'adressent au maître d'ouvrage, à qui je vais donner la parole. Comme le disait notre président, ce soir nous avons la chance d'avoir parmi nous M. Papinutti, qui est le directeur des infrastructures de transport. Il est donc le responsable des infrastructures de tous les modes de transport, sauf le transport aérien. Il s'occupe bien sûr, en particulier, de l'infrastructure routière et ferroviaire et c'est chez lui que passent, si j'ai bien compris, tous les crédits concernant ces infrastructures. Il interviendra donc en premier. Ensuite, vous pourrez lui poser des questions puis il y aura d'autres interventions du maître d'ouvrage et, enfin, l'intervention de M. François Barret, qui parlera au nom de l'association contre le tracé Sud.

Je donne tout de suite la parole à M. Papinutti.

Marc PAPINUTTI, directeur des infrastructures de transport, Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durable : Bonsoir. Merci de nous accueillir à la Commission, merci d'être venus jusqu'ici. Je suis très content de venir sur ce débat. Ce n'est pas le premier débat public sur lequel je vais, mais en plus, parler du financement des infrastructures est un des sujets majeurs de ma Direction, qui s'occupe de tous les transports terrestres – je n'ai pas le maritime – et qui s'occupe du développement d'infrastructures.

Je voudrais faire une intervention sur deux points, le premier point pour repositionner ce projet dans le cadre qui est le nôtre aujourd'hui, c'est-à-dire la loi du Grenelle de l'environnement et les suites du Grenelle, et le deuxième pour vous parler des différences et des différenciations qui existent, sur la forme et non sur le délai uniquement, sur ce que sont une concession, un contrat de partenariat, dont nous parlons beaucoup, la loi MOP, le PPP, enfin essayer de vous expliquer un peu toutes les palettes que nous avons. Ce, d'autant plus que ce nous sommes sur des domaines très souvent techniques, qui sont souvent abordés rapidement. J'essaierai de prendre le temps et de répondre bien sûr à toutes vos questions, sans aucun problème et sans aucun tabou.

Je reviens juste sur les fondamentaux qui dirigent notre ministère aujourd'hui, un ministère largement réformé, réorganisé. C'est bien entendu le développement durable, j'ai tendance à dire que nous sommes d'abord le ministère du développement durable car nous avons beaucoup de noms et un acronyme compliqué mais je préfère dire que nous sommes le ministère du développement durable. Dans mon domaine, le premier point est que le XIXe siècle a été essentiellement ferroviaire, avec un développement des infrastructures ferroviaires, notamment pendant une période avec des concessions, et une fin de XXe siècle particulièrement routière et notamment avec un réseau structurant efficace et moderne qu'est le réseau autoroutier aujourd'hui, qu'il soit concédé ou qu'il soit le réseau routier national, dont je garde aussi la gestion.

Le Grenelle de l'environnement nous a permis d'avoir de nouveaux accords, globaux, avec cinq collègues : les associations, ce que nous appelons les O.N.G., les organisations des représentations syndicales, les représentations patronales, les politiques et aussi l'État. Sans tabous, nous avons abordé et devisé sur un certain nombre de sujets dont, bien entendu, le secteur des transports. Derrière ce Grenelle, cet accord qui est apparu en sortant, nous avons eu un vote au Parlement quasi unanime, sur lequel nous avons bien déterminé nos orientations fortes sur le moyen et sur le long terme.

Quelles sont-elles, sur la partie purement transport ? Sur la partie purement transport, il y a un objectif majeur – il y a quelques autres objectifs mais je n'en parlerai pas ici – qui est de diminuer de 20 % les émissions de gaz à effet de serre, les GES – je suis encore un peu technique, je m'en excuse – pour les ramener à ce qu'ils étaient environ en 1990.

À côté du développement classique du réseau, nous nous sommes plus posé les questions d'optimiser les réseaux existants, afin de mieux assurer leur développement mais surtout de dire : nous avons un patrimoine, patrimoine ferroviaire, des voies d'eau, des routes. Ce n'est pas un patrimoine dans le sens classique mais nous avons quelque chose. Nous avons d'ailleurs, dans la partie patrimoine routier, des efforts considérables à accomplir pour remettre à niveau, notamment face à des problèmes environnementaux, comme l'eau, par exemple. L'assainissement des années 70 n'est pas du tout de même niveau que ce qui est exigé aujourd'hui sur une infrastructure neuve.

Nous nous sommes aussi posé beaucoup de questions : comment prendre en compte les exigences environnementales, limiter les consommations d'espaces agricoles et naturels, c'est-à-dire, devons-nous aujourd'hui développer à tout prix de nouveaux réseaux, de nouvelles infrastructures ? Devons-nous diminuer ou détruire des zones ou des espaces protégés ? Nous devons travailler totalement différemment et nous avons un vrai travail à faire. Nous l'avons fait sur l'A 65 dans le Sud de la France, nous y travaillons systématiquement dans de nouvelles infrastructures. Comment travailler sur les espèces protégées, comment travailler mieux sur la biodiversité, dans les nouvelles infrastructures mais aussi dans les infrastructures existantes. Comment restaurer les traversées pour les migrations des animaux, par exemple ?

Il faut aussi redéfinir le rôle de la route, un vaste sujet. Nous parlions tout à l'heure, au niveau de la voiture décarbonée, c'est-à-dire une voiture électrique, d'autres types de véhicules, avec d'autres types d'énergie. C'est aussi le moyen de gagner très fortement sur les dégâts des effets de serre, et aussi organiser le rééquilibrage de la demande de transport – je m'en excuse pour M. Pavaux, que j'ai connu avec d'autres casquettes – notamment au profit des modes alternatifs à la route et à l'aérien.

Nous allons retrouver tout cela dans ce que nous appelons le schéma national d'infrastructure et de transport, qui va à la fois fixer les orientations sur le développement du réseau mais aussi sur le réseau existant et son optimisation. Nous avons mis sur ce

schéma trois objectifs.

Un premier objectif à l'échelle européenne et nationale. Aujourd'hui, vous le voyez certainement quand vous entendez parler de transport ferroviaire, vous avez aujourd'hui des lignes à grande vitesse, qui structurent déjà une partie du Nord de l'Europe. Nous continuons le développement aussi au Sud de l'Europe, que ce soit vers l'Espagne, vers l'Italie. Le haut de niveau de service qui sera fait pour les voyageurs demain, déjà existant entre Paris et Lyon, déjà existant jusqu'au Mans et demain prolongé jusqu'à Rennes, de Tours jusqu'à Bordeaux, contournement de Nîmes et Montpellier, il y a vraiment un projet de structuration de notre espace national et européen autour d'un système ferroviaire à haut niveau de service et à grande vitesse.

Pour le fret, il y a aussi un travail sur les engagements fret, afin d'améliorer le service ferroviaire fret vis-à-vis du transport de marchandises.

Ensuite, le réseau fluvial, c'est le développement d'une grande infrastructure qui s'appelle le canal Seine-Nord-Europe, au nord de la France, afin que nous ayons le même niveau de capacité sur le réseau fluvial que ce qu'est le Rhin ou la Seine à grand gabarit, et d'avoir un maillage de ce réseau.

Au niveau régional, nous appelons cela, un peu de manière technocratique, la multipolarité des régions, c'est-à-dire pouvoir bien irriguer les régions, tant par rapport au ferroviaire que par rapport à la route qui existe aujourd'hui.

Au niveau local, ce sont les déplacements dans les zones métropolitaines. Il y a là une orientation sur les transports collectifs en site propre, notamment, extrêmement essentiel, ce que nous appelons il y a quelques années les premiers TCSP, qui sont aujourd'hui souvent des tramways ou des transports avec des bus à haut niveau de service, qui ont restructuré ou qui restructurent aujourd'hui les espaces des grandes métropoles, les cœurs de métropole. Quand je dis grandes métropoles, ce sont même des métropoles régionales. Aujourd'hui, quand il y a des appels à projets, plus de 50 collectivités répondent. Nous avons effectivement un redéveloppement très fort, dans la zone dense des agglomérations, de ces transports collectifs.

Comment décliner aux différentes échelles, pour la partie infrastructure routière ? D'abord, se poser la question sur la complémentarité entre les modes de transport. Nous n'avons plus à réfléchir avec un seul mode de transport. Il y a d'une part les interfaces, donc des chaînes de transport. Quand vous allez prendre le train, vous allez par exemple avec votre voiture à la gare et vous allez reprendre après un train à grande vitesse. C'est vrai aussi pour le fret. Nous imaginons des autoroutes ferroviaires où, de même, le camion se rapproche d'une gare un peu spéciale pour le fret et va repartir pour faire 1000 km, la grande partie du parcours, sur une autoroute ferroviaire.

Réfléchir en quoi les projets routiers permettent aussi un report vers l'accessibilité pour la grande partie d'un transport, par exemple accessibilité des ports, plate-forme de transport combiné, c'est-à-dire que l'endroit où nous allons travailler sur la marchandise puisse être, d'une part, accessible par route assez facilement, ne pas passer dans le cœur des agglomérations mais, après, projette vers un mode plutôt doux et moins agressif par rapport à l'environnement, des modes alternatifs, sur la très grande partie du parcours, notamment quand il est terrestre.

Au niveau des infrastructures routières à l'échelle régionale, nous nous sommes posé des questions en schéma d'infrastructures : en quoi le projet peut-il contribuer à conforter le développement économique et social pour les régions ? Là encore, nous pouvons nous

reposer la question, notamment quand le mode de transport ou quand la région est peu dense, sur les maillages, le mode de transport. Nous réfléchissons aussi, au niveau régional, notamment avec la société Cofiroute, à des zones où nous pouvons reprendre les gens, où on se regroupe pour faire du car-pool, c'est-à-dire se mettre ensemble dans une voiture à deux ou trois pour partager les frais d'essence sur la partie la plus longue du transport, ou avec des cars, des bus. Là aussi avec Cofiroute, sur l'A 10, il y a un arrêt de bus sur l'autoroute qui permet aux gens de se drainer vers l'autoroute, de descendre dans le bus et de faire la partie la plus longue de leur trajet vers Paris, vers les transports collectifs, dans un mode doux, moins agressif puisqu'à l'unité de personnes, il y a jusqu'à 40 personnes dans l'autobus et nous avons fait un meilleur rabattement.

A côté de cela, il faut voir que le transport ferroviaire n'est pas extrêmement dense partout. Il faut un complément à son usage. C'est bien entendu la route aujourd'hui qui est de toute manière très majoritaire.

Ensuite, l'échelle locale. J'en ai parlé tout à l'heure, la structuration des espaces métropolitains, c'est bien d'abord ce qui va drainer vers le cœur de la métropole, le développement des transports collectifs type ferroviaires, c'est bien entendu les rabattements sur ces transports collectifs lourds et, à l'intérieur même de l'agglomération, nous voyons bien se dessiner, dans beaucoup d'agglomérations, une relative priorité à des transports collectifs, après avoir eu une sorte de délaissé de ces choses.

La question que nous nous posons dans le cadre du CNIT, sur l'échelle locale, c'est en quoi le projet permet d'organiser mieux le développement urbain, les aires métropolitaines et, bien entendu, de faire décroître les émissions de CO₂.

La route a toujours engendré des nuisances connues, par exemple le bruit, mais comment peut-on faire décroître ces nuisances ? C'est plutôt souvent par des techniques d'entretien, de mise à niveau, pour le bruit, de mise à niveau environnementale, j'en parlais tout à l'heure par rapport à l'eau, mise à niveau aussi en termes de paysage ou d'insertion, de correction d'un certain nombre de choses.

Voilà pour la partie stratégie de mon domaine, de ma Direction, sur les infrastructures de transport. Je vais vous donner maintenant le deuxième aspect, c'est l'aspect financement.

Pour le financement, il y a d'abord un point majeur : il n'y a pas de secret, il n'y a que deux sources de financement et deux sources uniquement. D'une part, et cela a un peu été présenté par M. Pavaux, il y a l'usager qui est celui qui va payer un péage. Nous pouvons aussi dire « client », quand nous sommes dans le transport aérien, et « usager » quand nous sommes sur une autoroute concédée. Le péage d'infrastructures, c'est l'automobiliste, c'est, aujourd'hui ou demain, l'entreprise de chemin de fer sur les concessions ferroviaires, ce sont les compagnies aériennes lorsqu'elles passent sur un aéroport.

De l'autre côté, le deuxième mode de financement est la subvention. La subvention peut être au niveau européen. Pour restructurer l'espace européen, il y a de très fortes subventions sur les nouveaux transports collectifs, ferroviaires par exemple. Cela peut être l'État, cela peut être les collectivités territoriales.

Ensuite, nous avons un choix difficile qui est : quelles répartitions faisons-nous des ressources entre l'usager, la partie usager qui est celle qui va payer le client, et la partie subventions, qui va être finalement indirectement liée au transfert de risque qu'ont fait dans les entreprises, les entreprises qui vont prendre le risque de la concession ou des échelles un peu diminuées que j'appelle les contrats partenariat. C'est-à-dire que la rémunération que va avoir l'entreprise qui fait quelque chose est finalement en lien avec le

risque qu'elle va prendre.

En France, nous avons ce mot qui n'est pas très beau, qui vient de l'anglais : le PPP, partenariat public-privé. Qu'est-ce que cela veut dire ? C'est d'une part ce que nous appelons la concession. C'est bien le cœur du débat sur la RN154. La concession, c'est ce qui a permis le développement autoroutier national, ce sont les grandes autoroutes A10, A11, c'est Cofiroute, dans le Sud de la France c'est ASF et, dans l'Est, c'est SANEF. Il y a des concessions aéroportuaires qui sont sur des durées aussi longues. Dans le cas de l'aéroportuaire ou dans les premières concessions autoroutières, nous sommes dans un système où l'utilisateur paie jusqu'à 100 % du coût. C'est-à-dire que la subvention publique est égale à zéro. En contrepartie, une partie du risque est prise totalement par l'opérateur concessionnaire.

Puis nous avons introduit une étape intermédiaire qui est le contrat de partenariat. Le contrat de partenariat est un système un peu compliqué mais, en gros, il s'agit de dire : j'ai un projet, je ne sais pas le réaliser, le financier par des crédits classiques budgétaires ; je choisis de confier à quelqu'un la responsabilité de me le construire et, ce quelqu'un, je lui paye un loyer. Les exemples de contrats de partenariat : nous sommes en train de réaliser des universités en contrat de partenariat. Je suis en train d'organiser aussi un contrat de partenariat sur des centres d'exploitation et de maintenance. Nous avons réorganisé nos services routiers. J'ai 63 sites qui vont être construits au même moment, dans la même période, dans les mêmes conditions de normes. J'aurais été incapable d'en construire 63, demander 63 permis de construire... Là, je transfère à l'entreprise qui va construire cette responsabilité de construction, voire d'entretien, voire de maintenance. Il y a des hôpitaux qui aujourd'hui sont construits comme cela.

La couverture peut être de 100 % par des subventions. Ces subventions peuvent être étalées dans le temps. Elles correspondent presque à un loyer et peuvent intégrer vraiment les travaux mais, contrairement à nos autres modes de financement classiques, historiques, ce que nous appelons la loi MOP, budgétaire, elles vont intégrer aussi tout l'entretien, toute la maintenance, voire, dans mon centre d'exploitation, le changement des ampoules. Le contrat sera fait de telle manière que quelqu'un viendra tous les mois vérifier le chauffage, etc.

Nous considérons, a contrario, que le marché public n'est pas un contrat de partenariat. Qu'est-ce qu'un marché public ? C'est un appel d'offres. Cela dure beaucoup moins longtemps. Nous faisons un appel d'offres, nous mettons un certain nombre d'années à construire le marché, à préparer le contenu même du marché, nous allons lancer l'appel d'offres, nous avons un appel à concurrence puis, le contrat est relativement court puisqu'il ne va porter que sur le délai de construction. Après, cela revient à l'État, si c'est lui le maître d'ouvrage, d'entretenir, de maintenir. Le délai de construction peut être sur un petit morceau, de deux à trois ans. Après, il n'y a plus de liaison entre le constructeur et l'État, à part s'il y a vraiment des défauts flagrants, un peu comme quand nous construisons notre maison.

J'en viens à la répartition des risques. Je vous disais tout à l'heure qu'en fait, nous répartissons les choses du plus risqué, où nous transférons même le risque du trafic, c'est-à-dire que quelqu'un accepte un contrat sans savoir quel est le trafic, sans garantie, à la concession la plus faible – la concession, en général maintenant, est longue, de 30 à 50 ans, voire 70 ans –, au contrat le plus court et faible, transfert de risque, la loi MOP, donc le marché public classique. Entre les deux, vous avez en ligne, avec peu de risque transféré, les régies. Vous avez en transport collectif, par exemple, des systèmes de régie, c'est-à-dire la ville qui assure ou qui sous-traite à quelqu'un mais en une sorte de régie où nous limitons totalement le transfert de risque. Le concessionnaire ne fait que mettre x bus à tel

prix, sans plus, qu'il y ait du monde ou pas.

Nous avons ensuite inventé deux systèmes : le contrat de partenariat, où nous ne mettons pas tout le risque du trafic mais nous mettons le risque de disponibilité, c'est-à-dire que dans le contrat, nous allons mettre : il faut que la route ou le centre d'exploitation soit ouvert 364 jours, vous avez droit à un jour de maintenance par an, puis vous payez pour cela pendant 30 à 40 ans, enfin nous payons pour cela pendant 30 à 40 ans.

Un autre sujet est la conception réelle de construction, c'est-à-dire qu'au lieu de tout définir auparavant, à la limite la taille de la poutre, la taille du pilier, etc., nous disons aux gens : vous faites la conception du projet, vous le réalisez et nous, simplement, nous vous définissons des fonctionnalités. Nous sommes vraiment dans une maîtrise d'ouvrage. J'ai un gros chantier comme cela pour ma part, c'est la sécurisation du tunnel de la Défense. Sous la Défense, nous faisons une protection au feu. L'entreprise est chargée à la fois de concevoir, de réaliser et va nous proposer un package. Je n'ai pas fait toutes les études préalables pour déterminer l'épaisseur, le système et autre. Cela responsabilise plus les entreprises et c'est en général meilleur pour le coût.

Je vais revenir un peu sur les trois grands modes de commandes publiques :

- Le marché public : l'objet est simple, par exemple nous faisons un ouvrage d'art, un pont, nous faisons les piles, le tablier du pont. La durée est courte, cela peut être deux ou trois ans. Puis nous ajoutons un certain nombre de tranches sur le marché public pour réaliser tout un projet. Il n'y a pas de préfinancement, les marchés sont successifs et, en général, le paiement est évidemment public uniquement. Le seul transfert que nous faisons à celui qui construit est que nous lui transférons le risque de construction. Si, bien sûr, nous avons fait construire sur une zone volcanique, ce n'est pas de sa responsabilité. Si nous lui avons dit de construire dans des zones volcaniques, une responsabilité va se transférer.
- Le contrat de partenariat : nous sommes là déjà dans quelque chose de plus long. Je vous disais tout à l'heure pour les centres d'exploitation, que c'est de l'ordre de 30 ans. Ils vont construire et, 30 ans après, exploiter. Nous sommes sur des durées qui ne sont pas les durées habituelles de notre société ou dans nos sociétés de constructeurs. C'est déjà autre chose. Par contre, l'entreprise qui a le contrat de partenariat prend en charge la totalité du préfinancement. Elle fait la conception, la construction, la maintenance, et est dans une logique de service rendu et pas simplement de construire quelque chose. Nous demandons ce que nous appelons techniquement de la disponibilité, nous exigeons de lui de la performance. En général, c'est du paiement public, État ou collectivités territoriales. Je peux vous donner des exemples, il y a des hôpitaux qui ont été construits comme cela ou qui sont en cours de construction. Nous lui transférons le risque de construction mais il a aussi la responsabilité du risque de performance. C'est-à-dire qu'il est bien entendu que nous ne lui paierons pas le même prix annuel si, pendant 10 jours, le centre a été défaillant. Après, techniquement, c'est financier, c'est une déconsolidation, c'est-à-dire que cela ne s'intègre pas dans les comptes de l'État puisque la consolidation est dans la dette de l'État.
- La délégation de service public : nous l'appelons aussi la concession. Elle est encore un peu plus forte. D'une part, il y a un objet de nature complexe, c'est-à-dire que le

concessionnaire, sur un projet comme la RN154 ou comme le viaduc de Millau, a, bien entendu, fait la conception, dessiné l'objet, en association avec un architecte, dans le cas précis. Il a dessiné l'objet, il l'a conçu, il l'a construit et l'a mis à disposition auprès d'un usager par le péage. Mais la complexité est totale, parce que nous ne sommes pas en train de lui définir la taille de la bordure de trottoir, ou ceci ou cela. Non, il a conçu complètement l'objet. La durée est longue et c'est ce que nous appelons une délégation de service public. Cela veut dire que c'est un service public que nous avons déterminé et que nous donnons à un opérateur privé, par exemple, sur lequel il a des obligations de service public.

C'est pareil dans les transports collectifs. Vous avez des délégations de service public de sept ans, dix ans, sur les transports collectifs urbains, où les entreprises font un service public mais avec un cahier des charges très précis et une vérification continue de ce cahier des charges.

L'avantage de la délégation de service public est que le financement est pris en charge par les entreprises, qui font la conception et la construction, qui font bien entendu la maintenance, la gestion, l'exploitation du service et qui ont la relation directe à l'utilisateur, c'est-à-dire que c'est elles qui vont demander le péage à l'utilisateur ou aux clients, c'est elles qui vont faire payer l'utilisateur, c'est elles qui prennent le risque de construction, le risque de performance, mais aussi ce que nous appelons le risque de demande de trafic. S'agissant d'une route par exemple, nous ne lui garantissons pas des recettes en fonction du nombre de voitures qui vont passer. Nous lui disons : « Vous avez pris cela, vous avez pris vos risques et s'il y a moins de voitures que prévu, si par exemple, comme cela s'est passé ces deux dernières années, le trafic poids-lourds diminue, je ne vous donnerai pas d'argent supplémentaire. C'est vous qui avez pris ce risque. Vous en avez retiré un avantage mais ce risque est pour vous. »

Autre exemple, dans les concessions en voyageurs, il y a aujourd'hui le tunnel sous la Manche qui est une concession et où le trafic n'a pas été au rendez-vous mais aucun des deux états, Royaume-Uni et France, n'ont versé quelque chose au concessionnaire. Cela ne peut pas être intégré dans les comptes de l'État puisque le risque est resté dans l'entreprise.

Je veux prolonger par deux petits transparents sur les formules de PPP, donc la délégation de service public. J'ai indiqué, mais ce sera plutôt pour le site Internet, la définition exacte, qui est celle que j'utilise : « Une délégation de service public est un contrat par lequel une personne morale de droit public (l'État, les collectivités territoriales) confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à ce que nous appelons un délégataire, donc le concessionnaire, dont la rémunération est substantiellement », c'est la subtilité du droit français, « significativement ou dans une très grande part liée aux résultats de l'exploitation de ce service », c'est-à-dire par les usagers. « Le délégataire peut être chargé de construire les ouvrages ou d'acquérir les biens nécessaires aux services, c'est-à-dire que notamment, c'est lui qui prend la charge la responsabilité des expropriations. Après la déclaration d'utilité publique, le concessionnaire est celui qui va acheter les terrains et construire les choses pour le compte de l'État. La formule contractuelle est régie par la loi Sapin », du nom de celui qui l'avait poussé, « du 19 janvier 1993. La rémunération, » j'en ai un peu parlé, « est substantiellement liée », c'est-à-dire que vraiment il y a une part extrêmement importante, de 80 à 100 % de financement par l'utilisateur. « La maîtrise d'ouvrage des travaux est transférée au délégataire », c'est-à-dire que le délégataire peut

faire des expropriations et il exploite le service avec un terme assez clair, juridique, ce que nous appelons « *aux risques et périls du délégataire* ». L'État, par exemple, ne revient pas tous les jours.

Ce qui a changé sur ces dernières années est ce que nous appelions l'adossement, dans les nouvelles concessions. Le droit communautaire a évolué. Cela aurait été simple pour un projet comme la RN154 de se dire : « je vais prendre l'A10, l'A11, et je vais mettre dans la concession de Cofiroute le barreau et tout le problème est résolu ». Tous les usagers actuels de l'A10 ou les usagers actuels de l'A11 paient pour ce « petit » barreau supplémentaire. Pour l'adossement aujourd'hui, les nouvelles concessions doivent être isolées et lancées dans un appel d'offres isolé. Ce qui est un vrai problème par rapport à ce que nous avons pu faire par le passé, où, en fait, on prolongeait et l'utilisateur de Paris-Chartres payait pour le développement du réseau Cofiroute plus loin, ou l'utilisateur Paris-Lyon a payé pour l'utilisateur de Paris Bourges. Il y avait ce que nous appelions un adossement, une répartition des recettes. Ce n'est plus possible actuellement.

La deuxième formule, le PPP, contrat de partenariat : « *L'État confie à un tiers pour une période déterminée en fonction de la durée d'amortissement des investissements* », il y a tout un débat de calculs financiers, bien évidemment, un peu modifié avec la crise telle qu'elle est, « *les modalités de financement retenues, une mission globale relative au financement, à la construction des ouvrages ou équipements ainsi qu'à leur entretien, leur maintenance, leur exploitation voire leur gestion et, le cas échéant, à d'autres prestations de services concourant à l'exercice, par la personne publique de la mission de service public dont elle est chargée.* »

C'est une construction plus récente, qui a été fortement utilisée au Royaume-Uni, par exemple. Au Royaume-Uni, les prix sont payés en fonction du trafic de l'autoroute mais c'est l'État, malgré un certain monde libéral, qui paie une partie très forte des recettes données au concessionnaire. S'il y a beaucoup plus de trafic, il paie peut-être un petit peu plus et s'il y a moins de trafic, il paie un petit peu moins mais nous ne sommes pas dans un système où les recettes sont immédiatement et seulement dépendantes des usagers. C'est sur la durée du contrat et nous avons des objectifs de performance qui sont très clairs et qui sont souvent des objectifs de disponibilité. Un tunnel, il faudra qu'il soit disponible. J'ai le cas d'une concession de cette nature pour la disponibilité des écluses. Nous avons demandé qu'une écluse soit disponible 51 semaines programmées et il y a une semaine où il faut bien faire des travaux d'entretien puis 300 heures non programmées. Un incident technique, un bateau qui cogne une porte n'est pas prévisible et on est donc obligé d'avoir un certain contretemps.

Voilà pour la présentation un peu générale. Je vous proposerai juste après peut-être des cartes ou sinon, nous rentrons tout à fait dans les questions, comme vous le souhaitez.

Jacques PAVAU : Est-ce que ce sont des cartes sur le réseau de l'Eure-et-Loir ?

Marc PAPINUTTI : Non, j'ai pris ma dimension de Direction, je suis désolé. Passons peut-être aux cartes. Là, c'est le trafic poids-lourds. Je voulais juste montrer notre réseau « autoroutier » et « routier national » et, pour des camions, la répartition selon la couleur. Nous avons mis deux informations à la fois : le trafic supérieur à 500 km et, en épaisseur, vous avez le volume de trafic, juste pour montrer qu'en fait, nous avons une structuration du réseau routier national et de son usage par les poids-lourds. Nous avons la particularité, au Sud-Ouest, des deux alternatives entre zone gratuite, RN10, légèrement à l'Est, et zone payante, l'A10, et puis un très gros flux Nord-Sud qui passe au Sud de Paris, qui rejoint Tours. C'est vraiment le trafic international vers l'Espagne et il est à peu près l'équivalent de l'autre côté mais qui se sépare en plusieurs branches et qui remonte vers l'Allemagne.

Nous avons une structuration assez forte qui est autour du réseau autoroutier concédé actuel. Nous voyons à peine la RN154 sur cette échelle nationale. C'est probablement lié à sa qualité.

Sur le deuxième transparent, nous en avons parlé un peu et je suis près à vous en reparler s'il y a des questions, nous avons le réseau ferroviaire, le trafic fret. Cette carte est quasiment identique à ce que nous avons il y a presque un siècle. Le réseau ferroviaire aujourd'hui est structuré autour de la vallée du Rhône, de l'axe Dunkerque Lorraine et la montée vers Paris et un tout petit peu seulement sur l'Ouest de la France. C'est plutôt une moitié Est de la France, et Nord, qui structure notre transport fret ferroviaire. C'est d'ailleurs pour cela que nous avons commencé à parler d'autoroute ferroviaire en travers des Alpes, nous parlions de Luxembourg à Perpignan, et nous allons lancer maintenant, juste en troisième, une autoroute ferroviaire sur l'Ouest vers le Sud-Ouest. Mais nous voyons bien que la structuration des trafics actuels n'est absolument pas aussi « uniforme » que ce que vous avez vu sur la partie routes. C'est bien l'organisation des transports, c'est l'organisation de l'histoire et des réseaux.

Un petit mot sur l'engagement du fret ferroviaire, une petite carte supplémentaire. Pour l'engagement national du fret ferroviaire, il y a plusieurs éléments dans cette carte. Il y a ce que nous appelons d'abord les opérateurs de proximité, les petites taches bleues, et notamment dans la région, il y a tout un débat sur la desserte fine dans des zones, à faire avec des opérateurs qui regrouperaient les wagons, ce que nous appelons le wagon isolé, qui les ramèneraient à un triage où un opérateur, soit la SNCF soit un opérateur privé existant, pourrait les reprendre pour les transporter à travers la France ou à travers l'Europe. Il y a bien sûr, je vous en ai déjà parlé, en pointillé à gauche, l'autoroute ferroviaire. Puis il y a la desserte portuaire et l'accès, l'électrification d'un certain nombre de lignes que nous estimons être prioritaires pour le fret. Vous le voyez, il n'y a pas énormément de choses là aussi sur l'Ouest mais il y a bien le contournement de l'Île-de-France et la desserte des ports.

Je répète que dans votre région, il y a cette particularité d'opérateurs de proximité que nous essayons de lancer rapidement. Bien sûr, après, il y a l'accès international à travers les Alpes, c'est le Lyon-Turin, ou à travers les Pyrénées, un tunnel à partir de Perpignan jusqu'à Figueras, qui est ouvert maintenant mais n'a pas sa continuité au Sud.

Voilà les quelques éléments que je voulais vous proposer aujourd'hui.

Jacques PAVAUX : M. Papinutti, merci. Maintenant, je vais donner la parole à la salle. Y a-t-il des questions? Je vous rappelle que, si vous voulez poser une question, il faut commencer par donner votre nom dans le micro. Sinon, nous ne pouvons pas enregistrer le nom de l'auteur de l'intervention et nous risquons de le perdre dans nos comptes-rendus ultérieurs. C'est très important. Si vous avez un nom un peu compliqué comme le mien, n'hésitez pas à l'épeler. Qui veut prendre la parole ? Monsieur.

Didier BERTHUY, Association Jouons Collectif contre l'Autoroute 154 : Je voudrais revenir sur les deux interventions que nous avons eues, la première concernant les deux options qui nous sont présentées, une option de financement public et une option de concession autoroutière. Il existe une opération de trajet qui est beaucoup moins coûteuse, qui coûte exactement 499 millions d'euros, qui contourne Chartres par l'Ouest, qui contourne Dreux par l'Est, qui n'est pas du tout évoquée. Je voudrais bien savoir pourquoi.

La deuxième chose, concernant le financement, l'État dit que le chantier, en cas de financement public, sera terminé en 2085, au mieux en 2050 en cas de doublement des

budgets. Je vais faire un parallèle idiot puisque ces chiffres sont idiots. Dans les Yvelines, nous allons prolonger l'A12, nous allons doubler la N10. Nous avons créé une 2 x 2 voies entre Ablis et Rambouillet. Nous allons faire une 2 x 2 voies à la hauteur de Rambouillet, tout cela en quelques années. En 2085, combien y aura-t-il des kilomètres de 2 x 2 voies gratuites dans les Yvelines ? 800, 1000, 2000, si nous prenons ces chiffres idiots ?

Vous avez ensuite fait état du Grenelle de l'environnement. Diminuer les émissions de gaz à effet de serre : ce n'est pas une autoroute qui va les diminuer. Optimiser les réseaux existants : c'est tout le contraire que nous allons faire puisque nous allons créer deux contournements ex nihilo. Nous avons un patrimoine routier. Il existe. Vous avez dit : ce n'est pas comme des bâtiments. Si, exactement, ce sont des choses que nous avons payées. Nous allons les donner à une société autoroutière, nous allons dilapider notre patrimoine, comme nous avons dilapidé les autoroutes.

Vous avez parlé d'espaces agricoles. Là aussi, en créant deux contournements, vous allez manger de l'espace agricole alors qu'en aménageant les deux contournements existants, vous allez limiter les emprises sur les terrains agricoles.

Vous avez parlé d'une voiture décarbonée. Vous parlez d'un espoir qui est de pouvoir rouler avec des voitures électriques dans 20 ou 30 ans. Rien techniquement ne permet de le dire aujourd'hui.

Jacques PAVAUX : Monsieur, je vais peut-être vous interrompre parce qu'il ne faut pas que les questions dépassent quatre ou cinq minutes sinon, tout le monde ne pourra pas intervenir.

Didier BERTHUY : D'accord. Je vais faire un aparté sur le temps de parole. Il s'agit d'un débat. Les représentants de l'État ont eu la parole jusqu'à maintenant et je pense que les gens qui ne sont pas d'accord doivent avoir un temps de parole équivalent.

Jacques PAVAUX : Oui, je sais mais, à chaque réunion, vous prenez un temps de parole assez important. Vous avez commencé par poser des questions auxquelles le maître d'ouvrage va répondre.

Didier BERTHUY : N'ai-je pas le droit de prendre la parole ?

Jacques PAVAUX : Si, vous avez le droit de prendre la parole, la preuve en est que je vous l'ai donnée. Toutefois, je vous demande d'être un petit peu plus court non pas sur les questions mais sur les avis que vous énoncez. Vous avez la possibilité de rédiger un cahier d'acteurs.

Didier BERTHUY : C'est fait.

Jacques PAVAUX : C'est parfait. Donc est-ce que vous permettez maintenant que le maître d'ouvrage réponde à vos premières questions ?

Didier BERTHUY : Écoutez, un compteur défile derrière vous et j'ai encore 25 secondes.

Jacques PAVAUX : Alors allez-y, pour 25 secondes.

Didier BERTHUY : Je voudrais rappeler, vous faites état de deux sources de financement : le contribuable ou l'utilisateur. En Eure-et-Loir, ce sera le contribuable et l'utilisateur, l'utilisateur local, dans sa commune, au niveau de son département, au niveau des finances régionales, qui paiera à chaque fois. Vous comprenez très bien ce que je veux dire.

Marc PAPINUTTI : Oui, c'est ce que j'ai dit tout à l'heure.

Didier BERTHUY : Je vais finir par une question. Un des arguments évoqués par les partisans du projet autoroutier est de dire que, dans 50 ans, nous récupérerons un équipement autoroutier de premier ordre. Or, cet argument n'a pas été évoqué ce soir. Pourquoi ? Merci.

(Applaudissements)

Jacques PAVAUX : Je vais donner la parole au maître d'ouvrage. De nombreuses questions ont été posées.

Marc PAPINUTTI : Il s'agit de tout un débat dans une seule question. Quelques points de réponse : d'abord, je ne pense pas du tout comme vous que les véhicules décarbonés ne vont pas arriver rapidement. Je m'excuse, le baril de pétrole est monté à 140 \$, nous voyons bien les errements qui ont pu avoir lieu. J'entends que nous préparons Copenhague. Quand nous préparons tous Copenhague, tous pays confondus, nous préparons aussi ce monde décarboné ou ce monde d'une mobilité différente. Je ne suis donc pas aussi négatif par avance. Je pense que, quand nous voyons les véhicules, sans parler des véhicules carbonés mais la diminution des consommations de véhicules qui a été faite, notamment grâce à une des décisions du Grenelle consistant à faire des bonus malus écologiques sur les véhicules, nous pouvons intervenir, nous pouvons agir. Il ne faut pas non plus toujours critiquer sans possibilité.

Maintenant, sur les délais d'une concession : oui, une concession, c'est long mais, à la fin, nous la récupérons. Je suis désolé, la vision n'est peut-être pas facile, la durée des contrats qui courent aujourd'hui est de l'ordre de vingt ans. Bien sûr, nous pourrions être tentés de prolonger le contrat en contrepartie d'un certain nombre de choses. Un débat a été acté à l'Assemblée et au Parlement sur la prolongation des concessions existantes. Nous sommes techniquement en train de les négocier mais nous ne l'avons pas fait pour refaire des nouveaux morceaux d'autoroutes. Nous l'avons fait pour rendre vertes les autoroutes existantes, pour qu'il y ait des investissements verts faits par les concessionnaires autoroutiers. Ils ont donc eu droit à un an en contrepartie d'investissements, un an de prolongation. C'est fini, la prolongation telle qu'elle existait dans certaines périodes. Nous avons donc eu aujourd'hui un vrai débat : la prolongation pour de l'investissement vert, c'est l'eau. Je vous en ai parlé tout à l'heure pour le réseau national non concédé mais pour les concessions, c'est pareil, c'est l'eau, c'est du photovoltaïque, c'est inventer le système du XXI^e siècle et non pas le reprendre tel qu'il était auparavant.

Didier BERTHUY : Avons-nous des exemples précis de sortie de concessions autoroutières ?

Marc PAPINUTTI : Aujourd'hui, je n'ai pas d'exemples précis. J'ai des délais dans les contrats. Je donnerai à la Commission les délais de fin de tous les contrats de concession tels que nous les avons aujourd'hui en France. Je les mettrai sur le site. Entre l'entreprise et le concédant : l'État, il y a un contrat. Ce contrat a une durée et une fin de vie. Je ferai mettre sur le site le délai de fin de concession des concessions autoroutières existantes actuelles. J'ai simplement dit que, sur un exemple, par le passé, nous avons prolongé mais aujourd'hui, la seule prolongation que nous avons acquise, c'est pour faire du vert, pour améliorer l'empreinte environnementale de ces infrastructures existantes. Donc je vous donnerai la liste.

Après, vous parliez du contribuable. Comme je vous l'ai indiqué tout à l'heure, le rêve que nous avons eu pendant des années et qui a fonctionné, de prolonger le réseau en rabotant

aux sociétés existantes, n'est plus possible aujourd'hui. Donc effectivement, s'il y a une concession, la concession doit être autoportée. Nous avons deux manières de l'auto-porter : soit elle est extrêmement rentable, et vous imaginez bien quand même que nous n'avons pas tous construits les plus mauvaises d'abord, nous avons quand même construit d'abord celles qui avaient un intérêt des clients. Donc aujourd'hui, nous sommes sur des concessions qui ont un moindre intérêt mais nous sommes en train de construire une concession sur A65 pour Langon-Pau où il y a zéro subvention. C'est le concessionnaire qui prend la totalité du risque. Simplement, nous lui avons donné une partie du réseau existant, les accès aux extrémités, nous l'avons mis dans le compte de la concession.

Je n'ai pas la réponse, puisque nous avons choisi quelque chose. Est-ce que nous aurions pu réaliser dans un délai raisonnable, je ne vais pas rentrer dans la querelle du temps. Ce que nous disons est : est-ce qu'aujourd'hui, nous sommes capables de réaliser un certain nombre de projets dans le cadre des PDMI, les plans de modernisation des itinéraires, qui intègrent la régulation, qui intègrent aussi la protection pour la remise à niveau des routes du réseau routier national. Nous aurons de l'ordre d'un peu plus de 3 milliards d'euros jusqu'en 2015, sur toute la France. Les sommes dont nous parlons, sommes-nous capables de les mettre en un seul endroit ? La réponse est, pour ma part, assez difficile à dire positivement. Il est bien sûr que nous ne sommes pas capables de mettre tout cela. Alors je ne sais pas si c'est 20, 30, 40 ou 50 ans. Ce qui est significatif est que ce n'est pas le même temps et que ce n'est pas la même échelle de temps. C'est cela, à mon avis, la différence profonde. Je ne vais pas entrer dans les estimations. Je dis simplement, et je parle de mémoire là aussi, je vous donnerai les éléments précis de ce que sont les plans de modernisation des itinéraires sur la période 2009-2014 et vous verrez qu'un projet comme sur la RN154 ne pourra être fait qu'en phases, c'est-à-dire une première, une deuxième, une troisième phase et chacune est faite sur une période. Nous pouvons imaginer que cela peut être quatre ou cinq phases, ou trois ou quatre phases, mais nous sommes sur des périodes de temps bien sûr supérieures à 20 ou 25 ans. Voilà ce que nous pouvons dire.

Jacques PAVAUX : Une question ici. C'est Monsieur qui a levé la main en premier. Vous avez cinq minutes et je ne vous retirerai pas les 26 secondes de la fin de votre temps de parole.

Eric THIROUIN, FDSEA d'Eure-et-Loir : Merci. Donc Eric Thirouin, président de la FDSEA d'Eure-et-Loir, fédération des exploitants agricoles. Je voulais poser une question, puisque nous sommes sur le financement. Le financement se raisonne sur l'étude d'un projet et un projet se calcule en longueur et en largeur, c'est-à-dire en surface. Nous avons déjà posé la question le 22 octobre et n'avons obtenu aucune réponse sur les projets et sur les surfaces de chacun des projets. Alors, Monsieur le président, puisque, lors de l'introduction de votre première réunion, vous avez dit que c'était votre rôle, en tant que président des débats, d'avoir les réponses des maîtres d'ouvrage, je vous demande très officiellement ce soir de faire en sorte que le débat ait lieu, c'est-à-dire que nous puissions débattre des choses réelles.

Donc, première question – je les répète pour être sûr qu'elles soient bien entendues –, quelle est la surface du projet si l'option est une 2 x 2 voies ? Quelle est la surface du projet si le choix se porte sur une mise en concession autoroutière ? Quelle est la surface de chaque tronçon, passage au Nord de Nonancourt, au Sud de Nonancourt, à l'Ouest de Dreux, à l'Est de Dreux, à l'Ouest de Chartres, à l'Est de Chartres ? Selon la solution retenue, quelles sont les surfaces des aires de repos, des diffuseurs, des aires de péage, enfin de tous ces projets ?

Quelle est aussi la surface agricole prélevée au niveau du nœud autoroutier du diffuseur local desservant Allaines ? Sur la carte du maître d'ouvrage, nous voyons une énorme

patate là au Sud mais nous ne savons absolument pas si c'est toute la patate qu'il faut prévoir ou un embranchement ou un autre. Nous ne voyons pas du tout la surface qui est envisagée.

Après, j'ai une autre question qui s'adresse au maître d'ouvrage – peut-être que vous allez me dire que c'est le Conseil général et, si c'est le Conseil général, je la formule au Conseil général et j'espère qu'il nous donnera la réponse – : quand nous réfléchissons à une concession autoroutière ou à une 2 x 2 voies, il faut prévoir des itinéraires de substitution. Quelles sont les surfaces envisagées en termes d'itinéraires de substitution et donc, quels sont les coûts annexes à une concession autoroutière ?

De là, je me pose la question : si, quand nous regardons les coûts qui ne seront pas investis directement par les pouvoirs locaux dans une autoroute mais qui seront investis dans les itinéraires de substitution, quand nous ferons le bilan financier honnête d'une concession plus substitution par rapport à une 2 x 2 voies avec des itinéraires de substitution beaucoup plus courts, y a-t-il vraiment un différentiel de coût aussi important ?

Et une question pour M. Papinutti : quand nous raisonnons emprunt, n'y a-t-il pas moyen d'étaler quand nous mettons une concession autoroutière ? C'est-à-dire, nous disons qu'il va falloir 20 à 25 ans pour financer mais nous, en agriculture, il nous arrive d'emprunter sur des durées longues. Pourquoi ne serait-ce pas aussi une proposition et une réflexion dans ce cadre ?

J'attends une réponse, Monsieur le président des débats.

Jacques PAVAUX : Je vous rappellerai que nous avons, en tout état de cause, une séance thématique spécifiquement consacrée aux problèmes de l'impact en matière agricole, du projet. Dans cet impact, il y a bien évidemment les problèmes spécifiquement fonciers et agricoles auxquels vous venez de vous référer. Je ne peux pas mieux vous dire que ceci : cette séance est en cours de préparation et, bien entendu, le maître d'ouvrage, comme c'est son rôle, vous donnera le maximum d'informations dont il pourra disposer.

Je pense que vous comprenez très bien que le degré de précision que vous demandez n'est pas accordé à l'objet même du débat public en ce que, lorsque vous parlez par exemple du nombre des aires de repos, du nombre des échangeurs ou des voies de raccordement, et leurs surfaces, à ce stade, cela ne relève pas de la définition même du contenu même du projet dans le débat public. C'est évidemment postérieur.

Mais je vous renouvelle que nous ferons bien évidemment le maximum pour obtenir ces réponses, qui ne m'appartiennent pas car je ne les détiens pas, mais je suis assuré de ce que le maître d'ouvrage y travaille.

Eric THIROUIN : Cela veut dire que les surfaces, le maître d'ouvrage ne les connaît pas et je remets donc en cause, publiquement, la véracité de l'étude financière si cela n'a jamais été calculé.

(Applaudissements)

Marc PAPINUTTI : J'apprécierai de pouvoir répondre, avant d'être remis en cause, excusez-moi, mais moi aussi je peux faire de la dialectique. Vous connaissez une partie des réponses. C'est assez simple, nous avons des autoroutes existantes, je peux donc m'engager sans états d'âme avec mon service à vous donner des comparaisons sur des voies existantes, qu'elles soient autoroutières concédées ou non concédées. Ne rêvons pas, c'est tout à fait incomparable. La différence va être, comme vous l'avez très bien cité, très probablement, mais je n'ai pas les chiffres, dans les aires de service et dans les échangeurs.

Il y a moins d'échangeurs sur les autoroutes concédées que dans les autres autoroutes, si nous comparons des 2 x 2 voies techniquement de même nature, c'est-à-dire sans accès direct, avec des carrefours dénivelés. Il y a plus de carrefours dénivelés sur une route classique, il y a plus d'échangeurs. Une route concédée ou une autoroute concédée a moins d'échangeurs. Ce sont les deux points.

Le deuxième point est la consommation sur les aires de repos. Elle n'est pas de même nature. Nous avons traditionnellement moins de surface utilisée nous-mêmes, dans nos aires, et nous avons moins de concessionnaires de systèmes. J'ai assez d'exemples de routes existantes. Je ferai passer, par le maître d'ouvrage régional, tous les éléments de comparaison sur des points existants.

Alors après, demander si nous avons tout étudié aujourd'hui sur celle-ci : je rappelle l'objet du débat public d'aujourd'hui. C'est de savoir l'opportunité ou pas de faire une concession. Je comprends qu'il vous faut des éléments mais je m'engage à vous fournir, non pas les éléments de ce projet, uniquement de ce projet mais de dire : voilà les éléments de comparaison pour des projets de même nature.

Quand nous allons jusqu'au bout d'un travail, c'est quand nous avons tout réalisé. Aujourd'hui, je vous donne un exemple de compensation, parce qu'il y a aussi des compensations. Quand nous détruisons un espace naturel avec des espèces protégées qui y habitent, il faut que nous reconstituions son habitat. Aujourd'hui, nous sommes sur des ratios, je peux vous donner là aussi des exemples, qui étaient dix fois moindres avant le Grenelle.

Ce que je peux vous donner, ce sont des exemples. Je ne pense pas qu'il faille dire que nous devons tout étudier avec finesse. Aujourd'hui, nous avons un débat très en amont. L'État a trop souvent étudié tout et vous a tout présenté tout en vous disant : « Tout est terminé, et voilà ce que nous pouvons faire ». Là, ce que nous vous disons et ce à quoi je m'engage, moi, en tant que représentant national du maître d'ouvrage, c'est de vous donner des éléments de comparaison de sujets existants qui sont allés au bout et sont réalisés. Je préfère cela plutôt que de vous dire que nous allons tout vous étudier sur ce projet.

Eric THIROUIN : Il est indiqué : « Financement : enjeux et scénario ». Si nous ne pouvons pas comparer un scénario 2 x 2 voies avec un scénario concession autoroutière, comment pouvons-nous faire ? Expliquez-moi. C'est le sujet de ce soir, je n'ai pas l'impression d'être à côté de mes pompes.

Marc PAPINUTTI : Je laisserai tout à l'heure le maître d'ouvrage répondre mais de toute façon, je vous donnerai quand même les éléments de comparaison existants.

Jacques PAVAUX : Une question là-bas ? Monsieur, je vous écoute.

M. GARENQ*, Fédération CGT de l'équipement : Il y a quand même une question de fond qu'il faut que tout le monde se pose, en tant qu'usagers de la RN154, c'est que ces usagers, s'ils vont vouloir continuer à emprunter une route, cette autoroute, si elle est concédée, cela implique que ces gens vont devoir payer pour se rendre à leur travail, payer pour emmener leurs enfants à l'école, payer pour aller faire des courses avant d'avoir pu dépenser un centime dans les commerces. C'est ça, la question de fond.

Le problème, c'est que le gouvernement s'est désengagé, et donc le MEEDEM, s'est désengagé dans l'investissement et l'entretien routier, a transféré 25 à 30 000 km de routes nationales aux collectivités territoriales, ce qui fait que les impôts locaux, entre autres, ont augmenté. Maintenant, vous allez encore demander aux usagers de payer pour

se déplacer. Il faut quand même que nous soyons clairs. Il n'y a pas qu'ici que c'est prévu. C'est pareil en Franche-Comté par rapport en Haute-Saône, c'est pareil en Auvergne sur la RCEA, c'est le même processus pour la RN10, dans les Landes, et c'était pareil aussi à propos du tronçon d'autoroute qui mène au tunnel du Mont-Blanc. La seule réponse que fait le Ministère aux usagers et aux élus, c'est de leur dire, comme ça c'est encore plus simple : soit nous concédons et c'est fait dans les 15 ans minimum, soit nous restons dans le giron de l'État et c'est fait dans 60 ans.

Or, il me semble qu'il est de la responsabilité de l'État, en tant que tel, d'assurer un aménagement du territoire cohérent sur l'ensemble du territoire et y compris sur la région, par un financement public. Il y a une question. Vous dites : itinéraire de substitution. Mais cela n'existe plus. L'État ne peut plus établir un itinéraire de substitution, il n'y a plus de réseau national. Il faut qu'on soit clair. Répondez aux usagers parce que les gens, eux, ils vont bien être obligés de faire des kilomètres en plus s'ils ne peuvent plus prendre une autoroute privatisée qu'il faudra payer.

Jacques PAVAUX : M. Papinutti est prêt à vous répondre.

M. GARENQ : Nous avons déjà eu l'exemple dans les années 90. Dans les années 90, l'autoroute du Soleil était finie de payer. L'État s'est empressé à l'époque de renouveler la concession. Cela veut dire que les garanties que nous donne M. Papinutti pour le moment n'ont de valeur que pour ceux qui veulent bien les écouter. C'est bien pour cela que la CGT se prononce contre le partenariat public privé mais également contre la mise en concession.

(Applaudissements)

Jacques PAVAUX : Nous avons très bien compris votre intervention. Etant donné la valeur que vous accordez aux propos de M. Papinutti, voulez-vous quand même qu'il essaie de vous répondre ?

M. GARENQ : On fréquente le Ministère à longueur de journée et on sait ce que vaut la parole du Ministère actuellement.

Marc PAPINUTTI : Je voudrais quand même répondre sur un point d'abord : combien de TGV ou de lignes à grande vitesse allons-nous construire dans les deux ans qui viennent, combien vont être lancées ? Il va y en avoir quatre en parallèle, quatre lignes à grande vitesse et un canal Seine-Nord. Je suis désolé, un est en loi MOP, pour revenir au mode de financement, la LGV Est, elle est en train ; la deuxième phase, qui permettra d'atteindre Strasbourg, encore plus vite ; il y a, je l'ai dit tout à l'heure, Tours-Bordeaux. Les lignes à grande vitesse, c'est ce que nous essayons de structurer. Nous parlons de budget. Le budget de l'État, le budget des transports, mon budget d'infrastructures de transport, il y a des choix qui ont été faits et ils ont été orientés massivement sur la réalisation de nouvelles infrastructures de transport ferroviaire, de transports collectifs en sites propres, de canal Seine-Nord et ils n'ont pas été au même niveau, ils sont en diminution mais pas si forte que nous voulons bien le dire - je vous donnerai les chiffres, comme cela vous aurez les comparaisons sur les PDMI et les présents CPER - sur la route. C'est le choix qui a été fait. C'est le choix de société, qui a été voté à la quasi unanimité au Parlement, lors du Grenelle de l'environnement.

Un intervenant : C'est scandaleux de dire cela, c'est scandaleux !

Marc PAPINUTTI : Pourquoi ?

Un intervenant : Ce n'est pas vrai. Vous ne pouvez pas dire que la quasi-unanimité des

députés qui ont voté cela sont derrière votre projet, ce n'est pas vrai.

Marc PAPINUTTI : Pourquoi ?

Un intervenant : Ce n'est pas vrai !

Marc PAPINUTTI : Mais le Parlement, il vote, quand même.

Un intervenant : Vous êtes en train de faire une privatisation rampante, comme l'a dit le monsieur, entre Castres et Toulouse. En Saône-et-Loire, vous êtes en train de le faire. Vous êtes en train de privatiser les routes et vous mettez le Grenelle de l'environnement derrière. C'est scandaleux.

Marc PAPINUTTI : Attendez, j'ai parlé des grands projets. J'ai répondu sur les grands projets. Je dis qu'aujourd'hui, le budget de l'État sert à des grands projets qui sont les projets ferroviaires, qui sont les projets du Grenelle de l'environnement. Je suis désolé, c'est la vérité. Je veux bien dire que c'est scandaleux. Je n'ai pas nié le fait, comme disait M. Garenq, sur un certain nombre de choses. Nous le savons. Nous nous rencontrons sur ces sujets et nous en débattons. Après, il y a des débats publics et vous le dites vous-même, est-ce que nous l'avons fait ? Non, il y a un débat public sur Castres-Toulouse. Il y aura très probablement un débat public sur la RCEA, de même nature. Effectivement, des choix ont été faits de manière différente sur une partie des financements, qui s'orientent aujourd'hui sur d'autres choses que les routes. Après, il y a des conséquences à en tirer. Nous les assumons et je suis là pour en parler.

Jacques PAVAUX : Bien, M. Thierry voudrait poser une question. C'est la dernière avant de repasser la parole au maître d'ouvrage. Vous pourrez ensuite poser d'autres questions.

Bertrand THIERRY, Collectif drouais pour une alternative au projet autoroutier : Oui, bonjour. Des personnes du Collectif vous avaient rencontré un mois avant que le Ministère dépose la demande et nous vous avions assuré que notre Collectif serait présent au débat. Nous vous retrouvons donc avec grand plaisir pour le faire et pour nous donner une réponse à une question que nous nous sommes posés depuis le début. Dans la lettre de saisine de M. Borloo, que vous rencontrez quand même régulièrement, il me semble, il était marqué 2025–2030, pour le fil de l'eau. Alors est-ce que M. Borloo n'avait pas accès correctement au dossier ? Je pense que là-dessus, vous allez pouvoir nous donner quelque chose de définitif, quant à ce propos de M. Borloo, de M. Bussereau.

Ensuite, nous avons parlé de la réalisation du schéma national des infrastructures. Cela devait être fait. M. Gaultier, le conseiller de M. Borloo, nous avait dit qu'ils allaient faire cela, en gros, mais qu'il y avait deux ou trois petits dossiers qui allaient passer avant que soit réalisé ce schéma national des infrastructures. Pourquoi pour la 154 n'a-t-il pas attendu la discussion du schéma national des infrastructures routières ?

Nous avons vu que sur la 154, il y a quand même des poids-lourds, il ne faut pas le nier, mais le trafic est relativement faible. Vous n'êtes pas sans savoir que les ports du Havre et de Rouen souhaitent faire une ligne ferroviaire et ont signé, ils se sont engagés pour que la route du blé se transforme en chemin de fer du blé. Comment cela peut-il entrer dans la réflexion au sujet de la RN154 et de son aménagement ?

Il y a un point sur lequel je voudrais avoir des explications, je ne comprends pas bien. Qu'appellez-vous 8 % de rendement assuré pour le concessionnaire ? Pourrions-nous savoir ce que c'est ? Qu'est-ce que cela veut dire ? Est-ce que nous lui assurons 8 % de rendement, pendant les 65 ans ? Ce sont 65 ans de concession qui sont prévus puisque nous avons baissé la participation des collectivités. Dans le projet initial, c'était 80 à 120. M. Gaillard,

en rencontrant les gens de l'agglomération de Dreux, a vu que de nombreux maires s'y opposaient et que ce n'était pas gagné, au niveau du financement, sur le Drouais. Voilà, que sont les 8 % ?

Marc PAPINUTTI : Rapidement, quelques réponses de ma part. Dans le schéma sur l'infrastructure de transport, la loi avait d'abord initialement donné la date de fin 2008, puis de fin 2009. Le travail est en cours, il a fait l'objet de plusieurs rendus sur la méthode lors du Comité de suivi du Grenelle. Les décisions sont difficiles sur un certain nombre de sujets, notamment les projets.

Un deuxième domaine est encore plus complexe et plus technique, c'est : que fait-on sur le patrimoine ? Je vous ai parlé longuement du patrimoine. Comment évaluons-nous une politique d'entretien du patrimoine, notamment vis-à-vis de la biodiversité ou vis-à-vis de nos critères ?

Une intervenante : Cela n'a pas de prix, cela a de la valeur.

Marc PAPINUTTI : Je suis d'accord, mais malheureusement, la rationalité... Enfin les techniciens que nous sommes ont fait des analyses multicritères, ce qui permet de mieux tempérer les choses. Mais il y a un vrai sujet sur les politiques, celles que j'ai décrites tout à l'heure. Comment les écrire, comment les évaluer, comment les intégrer ? Ne soyons pas non plus trop naïfs, c'est bien souvent sur le patrimoine ou sur l'existant, nous avons 95 % de l'existant, c'est ce que nous aurons dans 20 ans. Il n'y a que 5 % ou 3 % de nouvelles choses. Et là, il y a un vrai débat technique, que nous avons avec les émanations du Comité de suivi du Grenelle, pour étudier comment nous faisons.

Vous avez posé une deuxième question sur le chemin de fer du blé. J'avais essayé de répondre mais je vous donne un complément de réponse. Nous travaillons activement avec le Conseil régional sur le PN3 bis, au Sud de Chartres. C'est bien pour, d'une part, avoir des voyageurs mais aussi permettre, et je vous ai cité l'exemple de mes opérateurs de proximité, un rabattement d'un certain nombre de flux qui, naturellement, devraient être sur le ferroviaire, mais nous ne sommes pas dans un régime où nous obligeons, mais qui naturellement devraient être sur le ferroviaire, à être dans le marché économique pour se rabattre sur Rouen. J'en ai parlé régulièrement avec une entreprise qui s'appelle Soufflet, qui est plutôt dans l'Aube mais qui a un embranchement. Nous travaillons avec lui pour voir comment son embranchement peut être réalimenté régulièrement, à un coût qui permet d'être dans le marché et pas par des poids-lourds.

Voilà les deux points. Donc, sur la rentabilité, je laisserai peut-être nos amis en parler mais, sur le principe de responsabilité que nous affichons là, nous ne garantissons pas financièrement, nous ne donnons pas une certitude. Je vous le disais tout à l'heure. Il concerne le risque. C'est-à-dire que les calculs que nous avons faits montrent que la rentabilité qui pourrait être attendue du concessionnaire est de 8 %. Ce n'est pas une garantie. Ce n'est pas le principe d'une garantie financière où, s'il n'y a pas 8 %, nous lui complétons les éléments. C'est ce que je voulais répondre.

Concernant la lettre de saisine, je vous l'ai indiqué tout à l'heure, je pense que le principe même de la saisine était bien sur le principe d'une concession ou d'un déroulement plus long dans un autre système. Je n'ai pas donné de chiffres, je l'ai demandé, je l'ai indiqué tout à l'heure.

Bertrand THIERRY : M. Borloo a donné des chiffres, il a dit 2025-2030, au fil de l'eau.

Une intervenante : Maintenant, vous dites 2080.

Bertrand THIERRY : Comment expliquez-vous la différence entre la lettre de M. Borloo, ou M. Bussereau... Je pense qu'avant d'écrire une lettre, c'est vous, par exemple, M. Papinutti, qui lui expliquez, ou d'autres personnes...

Marc PAPINUTTI : Je ne fais rien de tout cela, je laisse les ministres travailler.

Bertrand THIERRY : Ce n'est pas M. Borloo qui écrit la lettre, ce sont des conseillers. Pourquoi M. Borloo et M. Bussereau parlaient au fil de l'eau de 2025-2030 et pourquoi, dans le dossier du maître d'ouvrage, six mois ou un an plus tard, nous parlons de 2080? Comment l'expliquez-vous?

Marc PAPINUTTI : Je partage la notion du maître d'ouvrage. Je dirais une première chose très simple : un, nous avons travaillé depuis la saisine... Le dossier du maître d'ouvrage a été travaillé et retravaillé. Pourquoi? Nous avons des impératifs de compréhension d'un certain nombre de points. J'ai moi-même fait relire par mon service du mot à mot, pour être certain de tout ce que nous avançons. Cela m'a peut-être échappé sur la différence de délai mais c'est bien le principe des ratios financiers, qui était expliqué tout à l'heure, que nous pourrions confirmer. C'est ce qu'expliquait d'ailleurs M. Pavaux tout à l'heure, c'est-à-dire sur le montant des simulations.

Dernier point, j'insiste juste pour dire qu'à l'époque de la saisine, ce que nous appelions les PDMI, les Plans de modernisation des itinéraires, et la répartition entre développement de réseaux nouveaux et problèmes environnementaux, enfin requalification environnementale, régénération de réseaux, n'étaient pas répartis.

M. Olivier de SORAS, Directeur régional de l'Équipement Région Centre : Pour compléter sur ce point, M. Pavaux, vous l'avez d'ailleurs dit en propos introductif mais je le rappellerai tout à l'heure dans la présentation, quand nous faisons le ratio entre le besoin de financement pour achever l'aménagement de la RN154 et ce que nous pouvons y consacrer par période, soit vous y consacrez – ce que j'ai déjà exposé et je le représenterai tout à l'heure – environ 50 millions tous les cinq ans et vous arrivez à 2070, soit, M. Pavaux l'a reprécisé et c'est dans le dossier, nous imaginons qu'un effort substantiel serait fait par l'ensemble de la puissance publique pour doubler cet investissement et nous sommes à un horizon de 2040. La lettre de saisine s'appuyait sur, même dans l'hypothèse la plus forte, ce n'est pas écrit dans le texte de la lettre mais c'était écrit dans le dossier de saisine, que même avec un investissement important, nous restions sur un horizon lointain, d'où la proposition d'alternative dans la conduite du projet. Mais je pense que cette question de date n'est pas le fond du dossier.

Une intervenante : Excusez-moi mais je voudrais quand même préciser un certain nombre de choses. Vous nous dites que vous avez travaillé et retravaillé le dossier, mais quand ? Lorsque nous avons vu Monsieur Gauthier, conseiller de M. Borloo, le 3 septembre – *nous vous avons vu le 2 octobre* –, M. Gauthier nous a affirmé : « Le dossier est là, nous n'y avons pas touché depuis qu'il a été remis. Nous n'avons rien travaillé du tout. » Alors vous avez fait très vite.

Marc PAPINUTTI : Je pense que Nicolas Gauthier, que vous avez reçu, n'a peut-être pas, lui... J'ai malheureusement des services qui sont d'une autre nature qui, quand même, ont travaillé avec la DRE et la DREAL, pour quand même corriger des choses. Le conseiller ne peut pas connaître tous les dossiers. Vous imaginez bien qu'on peut quand même faire quelques corrections.

Une intervenante : Merci, mais quand même, il faut bien se mettre d'accord.

Jacques PAVAU : Une dernière question rapidement. Je voudrais juste dire, je pense avoir bien compris mais je ne voudrais pas que le maître d'ouvrage me fasse dire que c'est moi qui ai annoncé la date de 2085 ou 2070. Je posais des questions, simplement.

Marc PAPINUTTI: J'ai dit que vous l'aviez présenté dans notre préambule, M. Pavaux.

Louis VAILLANT : Je me présente, je suis Louis Vaillant, j'ai été à la Chambre d'agriculture pendant tout un mandat et, sur ce mandat, j'ai été délégué, dans les années 1980, à l'Office des transports. Nous avons travaillé là-bas consciencieusement et nous avons obtenu à ce moment-là la réouverture de la ligne Chartres-Orléans, qui est parallèle à la 154.

Marc PAPINUTTI : La ligne ferroviaire ?

Louis VAILLANT : Oui. Elle a donné satisfaction pour le transport des céréales, car les céréales sont la base économique de notre département. Mais cette base économique, dont nous sommes le centre, n'est pas si petite que cela. Elle descend de l'Écosse, elle descend en France, elle passe par Rouen, et elle continue, elle passe chez nous, elle descend par Châteauroux. Selon votre carte, que vous nous avez présentée, elle rejoint Barcelone pour la Méditerranée et la N10, en passant par l'Espagne, arrive en Andalousie qui est la fin du croissant économique que nous avons. Voilà le croissant qu'il faut servir. Alors la route, bien sûr, part dans ce sens-là et c'est très bien, je vous en félicite. Mais il faut se rappeler qu'il faut apporter une aide à la route car la route est très chère et pas toujours économique. Songez qu'un poids-lourd qui passe sur une route, commet l'usure de 10000 voitures qui passent. Il y a donc une marge économique à réaliser. Oui, je suis Monsieur économie, vu mon âge, mais il faut en parler. À ce moment-là, il faut reporter le transport par camions des céréales sur le ferroviaire.

Le ferroviaire correspond exactement aux dessins que je vous ai dressés là, il le suit, il passe par Voves, par Châteauroux et il suit tout cela, par la 20. C'est là où il faut faire une grosse économie des transports.

Ce transport est facile. Le blé est une mine d'or pour la SNCF, parce qu'il n'y a pas de porte-à-porte. Nous, les paysans, nous faisons notre apport à la coopérative. Mais sur fer et il n'y a pas de porte-à-porte, cela se décharge automatiquement à Rouen. Ce n'est pas un chiffre idiot que je vous dis là parce que le potentiel de Rouen, c'était, à un moment donné, un bateau tous les deux jours, 50 000 t sur deux jours. Cela vous amène à Rouen, la moitié arrive par fer et l'autre moitié par route. C'est en augmentation de la route inquiétante. Il y a donc une dépense inutile qui se produit là.

Il faut que la SNCF comprenne une chose, c'est qu'ils ont fait dans les années 80 un coup de bistouri malheureux. Ils ont coupé la ligne Dreux-Évreux, qui emmenait nos céréales directement à Rouen. De cette ligne-là, maintenant, des trains entiers de céréales qui sont sur Chartres sont obligés de faire le tour par Orléans et revenir par Bressy-sur-Orge*. Je ne sais pas comment fait la SNCF pour s'en tirer mais elle n'est pas fervente à nous faire des prix. Il faut réparer cette bévue, remettre le circuit Dreux-Évreux et vous verrez, vous ferez des économies.

Jacques PAVAU : Nous avons bien enregistré votre déclaration. Je ne pense pas que cela demande une réponse parce que vous étiez très clair. Bien, maintenant, je vais passer la parole au maître d'ouvrage, qui va vous parler un peu du financement de la RN154, précisément. Je lui avais accordé quinze minutes mais là, je ne lui accorde plus que dix minutes parce que nous avons un peu débordé sur l'horaire.

Olivier de SORAS : Je vais essayer de faire rapidement mais il y a quand même un certain nombre de sujets importants qu'il faut pouvoir poser aujourd'hui. Très rapidement, je commencerai par rappeler les trois questions qui nous préoccupent dans le cadre de ce débat public, trois questions auxquelles le débat doit apporter des éléments d'éclairage pour les suites qui sont à y donner :

Faut-il achever l'aménagement de la RN154?

Faut-il accélérer l'aménagement?

Quels sont les moyens mobilisables pour tenir le délai objectif que nous nous donnons?

Je crois que ce sont ces trois questions qu'il faut garder à l'esprit. Rapidement, un rappel très succinct – je suis désolé parce que je crois qu'une grande partie d'entre vous a déjà participé à d'autres réunions mais ce n'est peut-être pas le cas de tout le monde – du constat de la situation de la RN154 aujourd'hui : un axe qui est partiellement aménagé, qui supporte des trafics importants. J'ai entendu dire tout à l'heure dans les échanges qu'il n'y avait pas beaucoup de trafic, je crois que c'est quelque chose dont nous pouvons à tout le moins débattre. La situation de cet aménagement partiel conduit à proposer des temps de parcours qui ne sont pas fiables, qui ne sont pas stables, et cette question de fiabilité pose la question de l'attractivité des territoires. En tout cas, c'est ce que relèvent un certain nombre d'acteurs qui utilisent cette RN154.

Une autre conséquence de ce trafic élevé, ce n'est pas la seule explication mais elle en fait partie, est l'accidentologie qui, sur cet axe, est hélas, nous ne pouvons tous que le regretter, beaucoup plus importante que sur les autres voies de la région et, par comparaison avec le réseau routier, et d'une façon générale une accidentologie importante. Également, sur les sections non aménagées aujourd'hui, un certain nombre de gênes subies par les riverains. Je passe rapidement sur ces éléments de constat pour rappeler quels sont les six enjeux que nous dégageons de la RN154 après ce constat, examinés bien sûr au travers du contexte dans lequel nous sommes aujourd'hui, y compris, comme Marc Papinutti l'a exposé tout à l'heure, dans le cadre des réflexions après le Grenelle de l'environnement.

Les six points qui nous paraissent essentiels quant aux réflexions à conduire sur la RN154 sont les suivants :

- améliorer les complémentarités entre les modes, je ne commente pas, nous en avons déjà parlé tout à l'heure et Marc Papinutti a insisté sur cet aspect-là, notamment pour le transport de marchandises, une logique intermodale de chaînes ;
- soutenir l'économie et l'emploi, c'est le moteur de développement du territoire qui est concerné par l'infrastructure en question ;
- renforcer la cohésion de la région Centre, Chartres étant aujourd'hui la seule préfecture de département qui n'est pas reliée par un réseau – c'est le cas du ferroviaire, nous l'avons évoqué tout à l'heure, mais également du routier, sur les deux modes – par une infrastructure à un niveau de service au centre régional ;
- contribuer au développement des pôles de Chartres et de Dreux ; Marc Papinutti a bien expliqué dans les conclusions du Grenelle ce volet, qui est d'accompagner le développement des pôles urbains.

Dans les enjeux de la RN154, l'amélioration de la sécurité et du cadre de vie sont évidemment importants, ainsi que les préoccupations d'ordre environnemental qui doivent

être prises en compte le plus tôt possible.

Voilà, je fais très rapide sur cet aspect pour en venir à la question qui nous préoccupe ce soir, qui est celle des financements. Je vous propose de le voir en plusieurs temps. Je propose d'ailleurs, comme nous l'avons vu avec M. Pavaux, de faire une première intervention qui sera suivie de questions, sur ce qu'a été le mode de financement que nous avons connu jusqu'à aujourd'hui et quelles sont ses perspectives, comment nous pourrions imaginer une poursuite de ce financement budgétaire et ce que cela signifie en termes d'aménagement et de délais. Nous verrons dans un deuxième temps les modes alternatifs que peut apporter notre façon de concevoir et de financer les projets.

L'historique des financements, très rapidement, je ne m'étends pas sur ces aspects mais s'il y a des questions, j'y répondrai bien volontiers. Jusqu'en 2006, nous étions dans un système de cofinancement avec les collectivités locales, dans le cadre des contrats de plan État régions, qui comportaient un volet routier. Depuis 2006, ces contrats de plan sont devenus des contrats de projets. Au-delà du terme, il convient notamment de signaler qu'il n'y a plus de volet routier dans les contrats de projets. Le volet routier poste décentralisation n'est plus intégré de cette façon. Par contre, ont été mis en place les systèmes des PDMI, les plans de modernisation des itinéraires routiers, qui ont vocation à être la ressource budgétaire de la programmation routière, des investissements routiers des années qui viennent. Nous sommes aujourd'hui sur le bouclage ou en tout cas les discussions préalables au bouclage d'un PDMI pour la période 2009-2014.

Je voudrais rappeler aussi ce qu'a été le principe de l'aménagement depuis 1994, depuis l'avant-projet sommaire de 1994, qui définissait les grandes lignes de ce qu'est l'aménagement, un principe d'aménagement de la RN154 à 2 x 2 voies, de type route expresse, donc limitation des accès riverains, des échanges dénivelés, la mise en place d'itinéraires de substitution ou la réutilisation de l'ancienne route comme itinéraire de substitution quand la 2 x 2 était entièrement créée à côté. Ces itinéraires de substitution existent dans le projet, dans sa base initiale telle qu'elle était définie dans l'APSI de 1994. Les interdistances des échangeurs, la norme d'aménagement des routes nationales précisent qu'elle est de l'ordre d'une vingtaine de kilomètres. La réalité, nous avons déjà eu l'occasion de l'évoquer lors des réunions antérieures, fait que l'investissement, par opérations de 5 à 10 km, conduit à un système d'échange qui est à peu près sur cette interdistance, donc plus resserré que la norme. Les interdistances des aires de repos sont en général assez importantes. Marc Papinutti le disait tout à l'heure, nous sommes sur un niveau d'aménagement des aires de service et de repos sur le réseau routier qui est sans doute en-deçà de ce que nous pourrions souhaiter mais avec des interdistances qui sont de l'ordre de 30 à 60 km en général.

Je voudrais préciser aussi que cette APSI de 1994 présentait différents aspects en termes de projection et d'aménagements, notamment en ce qui concerne les aménagements de Dreux qui prévoyaient effectivement un parti à court terme, avec un aménagement par le contournement Est de Dreux et la traverse Nord, et un parti à plus long terme, qui était évoqué avec un contournement sud-ouest. C'est en gros ce qui a été réalisé jusqu'alors ou qui est encore en cours de travaux pour les deux opérations aujourd'hui en travaux.

Quand nous regardons l'historique des financements, pour essayer de poser quels ont été les ressources mobilisées jusqu'alors et les volumes qui en découlent. Un petit clin d'œil avec ce qui a été aménagé dans l'Eure : le total aménagé dans l'Eure représente, sur trois périodes de programmation, en gros, trois contrats de plan de l'époque, 120 millions d'euros ont été investis dans l'Eure, représentant d'ailleurs une participation de l'État de 34 %.

La comparaison de ce qui a été fait en Eure-et-Loir conduit à constater que sur une période à peu près équivalente, un peu plus réduite mais qui se prolonge aujourd'hui, ont été déjà réalisés, au titre des contrats de plans antérieurs, 62 millions d'euros avec une participation de l'État supérieure à ce qu'elle était dans l'Eure par exemple, puisqu'elle était de 38 %, et que ce qui est en cours aujourd'hui représente un complément de 21 millions d'euros pour Ymonville et d'une cinquantaine pour Prunay -Le-Gillon Allonnes, ce qui fait un total investi à fin 2012 qui sera de 133 millions d'euros, avec une participation de l'État qui sera d'ailleurs plus importante puisque, sur les opérations en cours, nous aurons sans doute une clé de financement différente de ce que nous connaissions dans les contrats de projets antérieurs.

Une fois que nous avons posé ces éléments, c'est le passé, ce qui a pu être investi, nous voyons d'ailleurs que, quand nous sommes sur des chiffres qui sont autour de 120 ou 130 pour une quinzaine d'années, nous ne sommes pas très loin d'une hypothèse sur laquelle je reviendrai tout à l'heure, de l'ordre d'une cinquantaine de millions d'euros mobilisables sur une période de cinq ans qui après, par déduction, compte tenu de ce qu'il reste à financer, nous amène à un calendrier projeté.

Regardons justement ce qu'il reste à réaliser au titre de l'aménagement de la RN154. Vous verrez que nous avons fait évoluer, suite aux différentes remarques, la présentation que je vais vous faire dans un instant. Découpée par sous-sections, sur une première base que nous vous avons déjà présentée et qui correspond, c'est expliqué dans le dossier, à l'hypothèse privilégiée, bien qu'aucune décision ne soit prise, avec un coût global qui représente la somme de toutes ces sections, qui représente un peu plus de 650 millions d'euros, d'où l'estimation que nous vous proposons de retenir du projet qui est entre 650 et 700 millions d'euros.

Des hypothèses alternatives ou autres sont présentées du reste dans le dossier, pour ceux qui ont souhaité en prendre connaissance mais que je vais rappeler ici, avec des hypothèses contournement Nord de Nonancourt ou de Saint-Rémy, passage par le Nord et l'Est de Dreux, avec des coûts que vous voyez ici affichés. Il en est de même sur le contournement de Chartres, où il existe une hypothèse de réutilisation, de réaménagement ou de réflexion autour d'un aménagement de la rocade existante aujourd'hui, qui est ici représenté. C'est vrai que la somme des coûts marrons est un petit peu inférieure à celle des coûts violets, puisque nous sommes à 587 millions, pour être précis sur une somme mais, comme ce ne sont que des estimations, je crois qu'il faut voir les choses avec un peu de recul. Nous sommes encore une fois sur une hypothèse autour de plusieurs centaines de millions d'euros, plus de 600 millions d'euros globalement.

Pour le coût de concession, je vous propose de retenir la fourchette 650-700, que nous avons déjà expliquée. Il faut, je crois, ne pas oublier, et cela fait partie des questions que nous verrons dans la deuxième partie, ce que comprend un contrat de concession. Il ne faut pas oublier que c'est un itinéraire qui, au-delà du fait d'être construit, a besoin de vivre et que, pour qu'il vive, il faut l'exploiter, il faut l'entretenir. Cette charge aujourd'hui représente environ 6,5 millions d'euros par an, pour la partie dédiée à l'entretien et à l'exploitation de la RN154.

Si nous revenons à la partie investissements, donc les aménagements qu'il reste à financer, ce sont aujourd'hui une hypothèse d'une dizaine de millions d'euros par an, soit 50 à 55 millions par période de cinq ans, qui est notre hypothèse de référence. Je préciserai que le PDMI 2009-2014, qui, encore une fois, n'est pas encore bouclé pour la région mais sur lequel nous avons quelques éléments, est autour de ce montant. Il est un petit peu en-dessous pour l'ensemble des investissements imaginables sur cette période en région Centre. Il n'y a pas que la RN154 en région Centre.

Dans cette hypothèse, néanmoins, de 50 à 55 millions d'euros par période de cinq ans, financés par les contribuables puisque nous sommes sur les crédits dits budgétaires, la mise en service, par déduction, 650 à 700 millions d'euros, financés par 50 millions tous les cinq ans ou dix millions par an, cela vous fait soixante-cinq ans de délai, d'où le délai auquel nous arrivons.

Si nous regardons ce que nous pouvons projeter aujourd'hui, sur une prochaine période, nous avons aujourd'hui des travaux qui sont en cours, donc qui correspondent à cette période 2009-2014, si nous imaginons ce que serait une continuité, une poursuite, quelles sont les opérations que nous pourrions imaginer pour la période d'après, grosso modo 2015-2020 ou 2019 ? Trois hypothèses sont possibles.

Je suis presque au bout de ma première partie, il me reste une diapo. J'essaie de le faire vite mais il faut quand même pouvoir poser les éléments du débat. Je disais donc que dans l'hypothèse où nous regarderions, ce qui correspond d'ailleurs à une hypothèse 2018-2019 que nous avons posée aussi comme étant une échéance possible d'une réalisation autre sur laquelle je reviendrai tout à l'heure. Par un aménagement budgétaire, nous avons en fait trois opérations que nous pourrions imaginer pour cette période de réalisation après 2014, à un horizon de 2018-2019.

Ces trois opérations sont :

- soit une liaison entre la RN10 et Prunay-le-Gillon, dont le coût est estimé aujourd'hui à autour de 65 millions d'euros,
- soit la liaison entre Allonnes et Ymonville, c'est-à-dire le bout qui restera à l'échéance de réalisation des deux opérations qui sont en cours aujourd'hui à Ymonville et Prunay-le-Gillon Allonnes, qui est autour de 43 millions d'euros en estimation,
- soit la partie la plus au Sud, d'Ymonville à Allaines, et estimé autour de 60 millions d'euros.

Voilà, à l'horizon 2018, sur la base de ce qui est mobilisable en crédits budgétaires, ce qui pourrait être réalisé en plus de ce qui est en cours.

Alors, évidemment, et j'en conclurai par là, c'est ma dernière diapositive, je crois quand même que je vais assez vite, ce sont les limites que peut poser finalement la solution budgétaire. La première limite est que cela conduira à un aménagement qui sera progressif, une succession d'opérations au fur et à mesure de leur programmation et de leur financement. Cela veut dire aussi, a contrario, que la situation que nous connaissons de la RN154 partiellement aménagée perdurera. Jusqu'à l'achèvement, l'axe présentera un aménagement, une situation, hétérogène.

Il nous semble que cela ne répond pas à vos différents enjeux que nous avons vus tout à l'heure dans un délai qui soit véritablement acceptable. Je crois que votre réaction est tout à fait compréhensible et nous avons évidemment la même quand nous regardons le dossier, un achèvement à un horizon de 2070 paraît tout de même un peu lointain par rapport aux différents enjeux qui s'attachent à ce projet.

Ensuite, un point que je n'ai pas souligné tout à l'heure mais qui demeure, nous avons déjà eu je crois l'occasion de l'évoquer très sommairement : parmi les aménagements qu'il reste à réaliser figurent des opérations dont, unitairement, chacune représente des montants importants, plusieurs centaines de millions d'euros pour les contournements, pour

simplifier, de Chartres et de Dreux en particulier. Ces montants très importants à l'unité d'opération posent aussi la question de la programmation et de la façon dont nous pouvons mobiliser dans un délai court de tels montants pour aménager ces sections à coûts élevés.

Voilà ce que je pouvais vous dire sur ce qu'est l'aménagement sur crédits budgétaires et ses perspectives.

Jacques PAVAUX : Bien, merci M. de Soras. Y a-t-il des questions ?

M. GAUTHIER, Chartres : J'aurais une petite question à vous poser sur le ferroviaire. Dans les années 80, nous avons refait tous les systèmes électroniques sur la ligne entre Le Mans et Chartres, mais à partir d'Epernon jusqu'à Paris, c'est le chaos, tout est pourri, nous ne pouvons plus passer depuis décembre dernier à Versailles, tous les trains sont en retard, tous les jours. Nous avons des lignes de Chartres - Paris en contournant ce réseau et nous ne les avons plus. Nous passons tous les trafics ferroviaires là-dessus, les céréaliers passent par là, qu'attendons-nous pour faire les contournements ?

Jacques PAVAUX : Bien, c'est noté. Je ne pense pas que ce soit une question, c'est une remarque.

M. GAUTHIER : Nous pourrions peut-être avoir une réponse, quand même. Qu'est-ce qu'on attend ? Parce que là, nous ne pouvons plus circuler, nous n'avons plus un train à l'heure, tous les jours. Qu'attendez-vous ?

Jacques PAVAUX : M. Papinutti va vous répondre mais là, vous soulevez la question de la desserte ferroviaire de la région parisienne et il faut que nous nous recentrions un peu sur le projet de financement de la RN154.

Marc PAPINUTTI : Je croyais avoir répondu sur le ferroviaire, et c'est pourquoi je ne voudrais pas encombrer à nouveau sur ce sujet mais il est fondamental aussi. Dans le SNIT, nous avons parlé du réseau existant. C'est bien ces problématiques de saturation, d'accès à Paris, j'ai parlé tout à l'heure de la réouverture aux voyageurs de Chartres-Voves, le PN sur la route nationale. Il est évident que nous avons un problème fort et massif et c'est ce que je vous disais, pour le SNIT, c'est bien un des problèmes majeurs sur le réseau existant et nous y travaillons, RFF y travaille, nous mettons des montants significatifs sur la régénération. Tout à l'heure, on m'accusait de brader. Oui, mais c'est en milliards d'euros que nous devons remettre en État le réseau ferroviaire parce que nous l'avons laissé se dégrader à un niveau où il n'assure plus les capacités.

Deuxièmement, nous avons effectivement notamment sur les radiales une demande accrue de mobilité dans les transports alternatifs à la route, nous le savons. C'est le cas des TER. Le développement des TER est un vrai sujet, il est aujourd'hui bien plus élevé que l'inflation, il est à des taux très élevés. Cela provoque des saturations, des complexités.

Pour le fret, le passage en Île-de-France, j'en ai parlé tout à l'heure sur la carte, nous essayons de recomposer et d'harmoniser voire d'aménager des nouveaux accès fret effectivement pour permettre au fret de contourner un certain nombre de passages difficiles. Voilà ce que je peux dire aujourd'hui. Je le mettrai aussi dans les cartes et dans les éléments mais nous nous éloignons un tout petit peu du débat du jour. Je tenais à vous répondre cela, il y a des choses qui sont faites. Je passerai aussi tous les éléments précis sur ce sujet, sur cette ligne comme sur les autres, si c'est nécessaire.

Jacques PAVAUX, CPDP : Quelqu'un avait levé la main au fond de la salle. J'espère que c'est une question sur le financement de la RN154 et en particulier sur le financement par fonds publics, puisque c'est de cela que nous devons parler.

Jacky CHASSANNE : Absolument. Je m'appelle Jacky Chassanne, je suis particulier. C'est à propos du financement en particulier dans le département de l'Eure que j'interviens. M. de Soras tout à l'heure nous a précisé que le financement dans le département de l'Eure avait exigé une mise de 140 millions d'euros, je crois ?

Olivier de SORAS : 120 millions d'euros.

Jacky CHASSANNE : 120 millions d'euros. C'est une question que je me posais, j'ai donc la réponse.

J'aimerais aussi avoir une réponse concernant les délais de construction de la partie qui traverse l'Eure parce qu'elle a été terminée il y a deux ou trois ans, je crois, ou un peu plus. Enfin, un besoin d'éclaircissements à ce sujet. Je me pose donc des questions relativement à la comparaison que nous pouvons faire entre les coûts qui ont été ceux pour le tronçon de l'Eure, 120 millions d'euros, et ceux que nous et qu'on nous annonce en Eure-et-Loir.

Je constate par ailleurs que le mode de financement entre ce qui a été réalisé dans l'Eure et ce qui serait réalisé dans l'Eure-et-Loir est à peu près identique, la part de l'État étant, pour le passé et pour l'avenir, à peu près la même, autour de 35 ou 38%, si je ne m'abuse. Donc je n'arrive pas à comprendre, en tant que citoyen complètement béotien, comment les choses peuvent coûter aussi cher en Eure-et-Loir et aussi peu cher dans l'Eure et comment les choses ont pu être réalisées aussi rapidement, me semble-t-il dans l'Eure, alors même qu'on demande 70 ans pour que cela se réalise en Eure-et-Loir ?

J'ai besoin d'explications sur tout cela parce que je me dis que je n'ai pas dû comprendre, je n'ai pas dû être informé et je viens ici pour l'être.

Jacques PAVAUX : Très bien, merci Monsieur, nous allons vous répondre.

Olivier de SORAS : Pour poser les comparaisons, il faut s'assurer que nous sommes sur des choses comparables. Ce qui a été réalisé en Eure-et-Loir et dans l'Eure sont des opérations qui sont relativement simples sur le plan technique, avec des coûts moyens aux kilomètres qui sont à peu près homogènes. Lorsque vous regardez ce qui a été réalisé en Eure, dont le démarrage doit dater de la fin des années 80/88, je crois, le début des travaux dans l'Eure et la fin des aménagements autour de 2007. Nous sommes sur une petite vingtaine d'années, disons, pour faire simple. Au cours de cette vingtaine d'années, 120 millions d'euros ont été investis pour aménager la 2 x 2 sur des sections relativement simples, d'un point de vue topographie, relief, etc.

Ce qui s'est passé dans le même temps, un peu en décalage, l'Eure-et-Loir a démarré un peu plus tard, plutôt autour des années 92/93, pour les premiers – nous pourrions le préciser, je n'ai plus la date en tête – avec une perspective que nous connaissons aujourd'hui, c'est ce que j'ai présenté, qui correspond à l'achèvement des opérations en cours aujourd'hui à fin 2012. Nous aurons un montant d'investissements qui sera un peu supérieur à celui de l'Eure, 133 millions d'euros seront réalisés, avec un taux de participation de l'État. J'apporte une précision, qui a été effectivement d'un niveau comparable, même un petit peu supérieur, 38 % dans l'Eure-et-Loir sur les contrats de projets antérieurs, contre 34 dans l'Eure, mais par contre, sur la soixantaine de millions d'euros, un peu plus, 70, qui est en cours d'investissement aujourd'hui, il y aura une part de l'État qui sera substantiellement plus importante. Mais ce n'est pas le cœur du sujet. Ce qu'il faut retenir est qu'effectivement, nous sommes sur des opérations techniquement relativement simples, je dis bien relativement, qui sont donc relativement comparables en termes de coûts investis et de linéaires réalisés. Demain, en Eure-et-Loir, après la déviation de Ymonville et de Prunay-le-Gillon, nous serons à environ un tiers du linéaire

aménagé, un peu plus de 35 km. C'est à peu près comparable, il y a un peu plus de linéaire aménagé dans l'Eure, encore une fois, compte tenu de la simplicité technique des opérations.

J'insiste, et je l'ai dit tout à l'heure, il y a des sections à coût élevé, ce n'est pas une pure invention de notre part, comme cela, de dire tiens, nous allons mettre un peu plus cher parce que cela nous fait plaisir. C'est plutôt parce que nous regardons les éléments du terrain, les éventuelles contraintes, les franchissements de vallée qui nécessitent des ouvrages beaucoup plus particuliers beaucoup plus chers. Marc Papinutti citait tout à l'heure, dans son exposé, le viaduc de Millau, qui a été un exemple très particulier, avec un coût qui a été, là encore, très particulier. Il faut comparer les choses qui sont comparables.

Voilà les éléments d'appréciation que je peux apporter. Ce qui a été réalisé, quand nous sommes effectivement sur des sections de plaines, se fait avec des investissements qui sont relativement limité en ratio au kilomètre. Mais lorsque nous sommes sur des reliefs accidentés ou des franchissements plus complexes, les coûts augmentent.

Jacques PAVAUX : Il y a une question ici.

Eric THIROUIN : Je ne reviens pas sur le fait que je n'ai toujours pas de réponse. M. de Soras, tout à l'heure, vous aviez dit que vous alliez donner la réponse. Je ne l'ai toujours pas, donc j'espère que cela viendra, peut-être après.

Je repose la question précise qui correspond à ce que vous venez d'exposer : quel est le coût des itinéraires de substitution ? Nous présenter des coûts des projets, c'est normal, mais est-ce que vous intégrez des surcoûts annexes dans ses projets, oui ou non ? Et combien ?

M. Olivier de SORAS : C'est une précision qui est importante à apporter. Ce ne sont pas des surcoûts annexes. la réponse est oui, c'est intégré, évidemment puisque l'ensemble du projet correspond à passer d'une situation où nous avons une 2 x 2 non aménagée à une situation où nous avons un itinéraire de substitution et une 2 x 2 voies aménagée. Dans certains cas, nous construisons les quatre nouvelles voies de la 2 x 2 à côté de l'ancienne RN qui devient itinéraire de substitution. Il n'y a pas foncièrement de coût d'aménagement à apporter dessus, elle existe. Dans d'autres cas, et cela a été le cas sur l'opération de Boullay-Mivoye et vous avez à peu près tout les cas de figures, la dernière opération qui a été mise en service en fin 2008, vous avez des sections sur lesquelles nous avons construit l'itinéraire de substitution, nous avons d'ailleurs mis la circulation dessus pendant le temps des travaux et nous avons construit la 2 x 2 en s'appuyant sur les deux voies de l'ancienne route nationale qui existait. Donc voilà. L'ensemble du projet, tel qu'il est défini et les coûts qui sont annoncés, c'est bien l'ensemble du projet réalisé, c'est-à-dire 2 x 2 voies avec son itinéraire de substitution, soit aménagé, si nous nous appuyons sur la RN existante pour la doubler, soit la RN existante lorsque nous construisons les 2 x 2 en section neuve.

Eric THIROUIN : Exemple très technique : entre Chartres et Dreux, vous prenez la 2 x 2 voies actuelle, avec un itinéraire de substitution à côté, vous transformez cette 2 x 2 voies en autoroute et vous ne changez pas l'itinéraire de substitution, cela suffit. Donc les poids lourds pourront passer par l'itinéraire de substitution actuel, par exemple. Est-ce ce que vous êtes en train d'expliquer, pour bien comprendre ? Et puis, au Sud, pareil, à l'intérieur des villages, etc. Parce que j'ai crû lire, dans votre cahier, qu'il fallait construire un autre itinéraire de substitution. C'est pour cela que je me permets d'insister. Sinon, il fallait que les gens passent à Nogent-le-Roi.

Olivier de SORAS : Tout à fait, j'y reviendrai un peu plus tard dans la deuxième partie de

l'exposé de ce soir, et nous y viendrons encore plus dans la prochaine réunion sur la conception et la conduite des projets, avec le contenu précis de ce que sont techniquement les projets.

Jacques PAVAUX : Donc M. de Soras, La réponse à cette question, vous la donnerez tout à l'heure. Ai-je bien compris ?

Un intervenant : Jusqu'ici, nous participons de façon très citoyenne est très calme. J'en ai assez. Il y a une malhonnêteté intellectuelle depuis le début. C'est-à-dire que la première image que nous avons vue à Dreux, dans le petit film, c'était des gens qui ne pouvaient pas sortir de chez eux. Vous vous souvenez, nous ne pouvions pas sortir de chez nous. Là, il y a des images à longueur de temps de voitures, de camions, dans des villages, à Ymonville, Allonnes. Pourriez-vous dire M. de Soras que ces villages seront contournés avant l'ouverture de l'autoroute, avant la mise en concession, et qu'on cesse de nous mettre ces images, qu'on cesse d'interviewer des gens qui seront libérés dans leur village avant la mise en concession éventuelle parce que cela, c'est une malhonnêteté intellectuelle. Nous ne pouvons pas mettre des images de villages qui seront contournés, qui seront détournés avant une éventuelle concession et s'appuyer dessus, pour dire qu'il faut faire une autoroute. C'est ce qu'a illustré la vidéo, c'est ce qu'ont illustré les images.

Olivier de SORAS : Je ne vous ferai pas de procès d'intention, même si vous me faites un procès en malhonnêteté, que je vais évidemment contredire. L'une des images que vous avez est au Sud de Chartres ne représente pas du tout les villages d'Ymonville ou de Prunay-le-Gillon qui sont traversés aujourd'hui.

Je vous rappelle que sur le film, c'était une carte blanche que nous avons donnée à une équipe, qui a rencontré un certain nombre d'usagers, des riverains. Je me souviens même, et je ne citerais pas de nom car je ne veux mettre personne en porte-à-faux, quelqu'un qui était intervenu dans la salle pour dire qu'il y a bien différentes sensibilités qui sont représentées. Normalement, cela doit être disponible sur le site. Si ça ne l'est pas, c'est de toute façon transmissible, il n'y a pas de souci. Il y a même des gens qui s'expriment et il y en a même, j'insiste, qui s'expriment très clairement en disant : de toute façon, moi, si c'est payant, je ne la prendrai pas. Voilà, ce que nous avons souhaité montrer, au travers de ce film préliminaire que nous avons présenté, et c'est pour cela que je n'accepte pas tellement le procès d'intention, nous avons donné carte blanche à une équipe de journalistes qui nous a livré le produit. Nous n'avons donné aucune directive dessus. C'est la sensibilité d'une équipe de journalistes extérieurs, qui ne connaissaient pas le sujet, je l'avais précisé lors de cette présentation. Pour être très précis et tout à fait honnête avec vous, au départ ils avaient même fait plutôt un montage-reportage avec des commentaires. Nous leur avons dit que nous pensions que les commentaires étaient de trop puisque nous voulions un retour de l'expression des usagers et des riverains. C'est ce qui a été présenté.

Jacques PAVAUX : Si vous permettez, M. de Soras, je pense que vous avez répondu parce que nous nous éloignons un peu du problème de financement. Une dernière question avant que M. de Soras ne ré-intervienne.

Didier BERTHUY : Je suis très gêné de vous dire cela, M. de Soras, mais quand vous dites que le coût des itinéraires de substitution est compris dans le coût du projet, soit vous vous trompez, ce que j'espère pour vous, soit vous nous mentez, ce que je n'espère pas. J'en veux pour preuve un seul élément, puisque vous m'avez répondu. Ce n'est pas la première fois que je vous pose cette question du coût des itinéraires de substitution. Vous avez alors répondu : ils pourront être financés par la taxe poids-lourds. Vrai ou faux ?

Olivier de SORAS : Non.

Didier BERTHUY : Eh bien écoutez, nous allons reprendre le journal des débats et vous verrez que vous avez dit cela. Le coût des itinéraires de substitution n'est bien entendu pas prévu dans le projet, tout simplement.

Olivier de SORAS : Vous avez le droit de l'exprimer, j'ai aussi le droit de vous dire qu'il est évidemment prévu dans le projet.

Didier BERTHUY : Vous ne faites aucuns travaux entre Chartres et Dreux par exemple, ce qui est un non-sens. Ce n'est pas un itinéraire de substitution au sens légal du terme. En tout cas, je peux vous rassurer sur une chose, c'est que s'il y avait une déclaration d'utilité publique, ce sera un angle d'attaque que nous utiliserons, il n'y a aucun souci là-dessus.

Olivier de SORAS : Je crois qu'il est important de rappeler, et cela me semble assez essentiel, que nous ne sommes justement pas à une déclaration d'utilité publique mais bien en amont. Nous ne sommes pas aujourd'hui à dire qu'il y a un projet, il faut le justifier et, à la limite, il est normal que vous vous expliquiez et que vous soyez sur un angle d'attaque. Je ne suis pas dans cette posture. Je suis dans une posture de dire : voilà une situation dont nous posons les éléments objectifs pour que le débat ait lieu et qu'ensuite, nous soyons éclairés sur les suites à donner. Les décisions ne sont pas prises aujourd'hui. Mais si nous en restons sur une situation qui consiste à dire : il y a un projet, que nous essayons de démonter, quitte à lui faire dire qu'il y a des choses qui ne sont pas dedans, etc., ce qui est faux, je suis désolé, les itinéraires de substitution sont évidemment dans chaque coût d'opération. La preuve en est que pour les opérations en cours aujourd'hui, il n'y a pas de chiffrage identifié où nous dissociions, c'est bien un ensemble d'opérations qui comprend l'ensemble de l'aménagement.

Didier BERTHUY : D'accord, j'avais une autre question. Vous nous faites un savant calcul pour nous démontrer que l'Eure-et-Loir n'est pas moins bien traitée que l'Eure. Bon, vous pouvez dire merci à Nicolas Sarkozy, en tout cas, parce qu'il a rajouté opportunément pas mal de millions d'euros. Il y a six mois ce n'était pas le cas, les chiffres n'étaient pas du tout les mêmes.

Vous avez fait ce parallèle entre l'Eure et l'Eure-et-Loir. Je voudrais que vous fassiez le même entre les Yvelines (la RN10) et l'Eure-et-Loir, avec des chiffres et des coûts d'investissement puisque, je vais vous le dire une fois, nous allons doubler la RN10, en prolongeant l'A12, nous allons faire une 2 x 2 voies à la hauteur de Rambouillet et nous avons fait une 2 x 2 voies entre Ablis et Rambouillet, tout cela en quelques années. Faisons le même comparatif, regardons les investissements qui ont été réalisés par l'État. Merci.

Jacques PAVAUX : Bien, il y a une autre question là-bas mais c'est la dernière, je vous demande d'être le plus rapide possible.

Christian GIGON, Conseiller général d'Eure-et-Loir : M. de Soras, excusez-moi mais vous avez dit tout à l'heure que la RN154 dans l'Eure a été terminée en 2007. Connaissant bien la région, je suis navré de vous contredire. J'y roulais en 2005. Fin 2004, nous pouvions déjà rouler facilement sur cet axe aux quatre cinquièmes. Sur ce point, il serait bon que vous puissiez revoir les dates exactes mais, en tous les cas en 2005, je roulais sur la 2 x 2 voies de Nonancourt à Evreux, sans aucun problème. C'est un premier point.

Cela veut dire que cela resserre d'autant les financements annuels qui ont été « servis » pour cet axe. Il faudrait faire la même chose pour l'Eure-et-Loir, pour ramener à leur juste proportion, année après année, les investissements nécessaires.

Ensuite, vous nous avez parlé de nouveau de la voie de substitution. Je sais que M. Gaillard, vous étiez présent tout comme moi à l'inauguration de la déviation de Boullay-Mivoye. Souvenez-vous que, pour cette inauguration, nous avons rebasculé la circulation dans le village de Boullay-Mivoye et je vous laisse réécouter, dans votre mémoire, ce qu'a dit le maire de Boullay-Mivoye à cette époque et ce jour-là de janvier 2009 : « *J'espère que je ne reverrai jamais une circulation comme aujourd'hui* ».

En tous les cas, dans son village, il est clair que si c'est une autoroute, d'abord, tous les ronds-points qui ont été construits, toutes les voies de substitution qui ont été faites à cette époque-là seront à modifier et il est clair également que nous retrouverons 3 à 4000 véhicules dans Boullay-Mivoye, ce qui serait une catastrophe.

J'ai à côté de moi M. le maire d'Allonnes, qui est tout aussi imprégné de ce dossier. Permettez-moi de vous dire que, lorsque la déviation d'Allonnes sera terminée, et que les bénéficiaires que nous sommes, auront l'occasion d'y circuler, permettez-moi de vous dire que si, deux ans après, de nouveau, cette déviation est dans la concession autoroutière, je vois mal le village d'Allonnes, le village Ymonville, se retrouver avec 4000 véhicules par jour, excusez-moi.

Olivier de SORAS : C'est une question effectivement importante, il faut poser les éléments du sujet. Alors là je suis désolé, la dernière phase du Coudray, dans l'Eure, qui a été la dernière réalisation au titre de la RN154, a été mise en service en 2007, soit nos collègues de l'Eure se sont trompés dans les dates qu'ils nous ont données, j'en suis désolé, cela fait partie des éléments financiers au contrat de projet. Maintenant, si vous voulez jouer sur les dates ou autre, encore une fois, est-ce que nous sommes dans le cœur du sujet ou pas ? Vous me mettez en défaut, je pense qu'il est utile que...

Christian GIGON : Attendez, vous pouvez aussi parler de la révision des prix, de la terminaison de la clôture des marchés. À ce moment-là, nous allons arriver à 2010. Je crois qu'il faut être clair, nous pouvions rouler en 2 x 2 voies de Nonancourt à Évreux dès le mois de janvier 2005. Effectivement, vous avez raison, il restait un petit élément complémentaire à faire à cette hauteur-là, mais qui n'était pas vraiment important par rapport à la circulation que nous pouvions connaître.

M. Olivier de SORAS : Je note simplement que vous me contestiez sur les dates et que vous me dites bien que j'ai raison. Je crois que j'en resterai là. C'est important. Je suis pour le débat mais j'apprécie quand même que vous le repreniez. Ce que je voudrais dire simplement, un des points très important qui a été soulevé lors de la réunion des placements, et je comprends que cet élément soit un sujet de préoccupation et qu'il puisse être au cœur du débat : c'est la question du trafic. Je voudrais quand même préciser - Serge Gaillard dans sa présentation du 22 octobre - avait bien précisé, dans les simulations de trafic, avec toutes les questions que nous avons sur ce qui est des projections de simulation de trafic, une marge d'erreur évidemment, mais qu'en tout cas effectivement, nous imaginions, dans l'hypothèse négociation, qu'il y aurait un effet de report de trafic sur les itinéraires de substitution, que nous évaluions le trafic de ces itinéraires autour de 3000 véhicules jour. Vous l'avez redit, je vous l'accorde totalement. Il est vrai que, pour les sections qui ont été déviées par une 2 x 2 voies de type route express, le trafic est moindre aujourd'hui dans ces villages et dans ces bourgs.

Je voudrais quand même que nous relativisons. Le trafic aujourd'hui que nous dévions à Ymonville ou à Prunay-le-Gillon, qui est la partie la plus au sud de l'itinéraire et qui n'est pas celle qui est la plus chargée en trafic, ce sont des trafics qui dépassent les 9 ou 10 000 voire les 11 800 véhicules - je n'ai pu les chiffres exacts en tête, il faut que je reprenne mon dossier mais c'est dans cet ordre de trafic. 8, 9, 10, 11, 12 000 véhicules par jour, ce sont des

trafics extrêmement importants et qui occasionnent les nuisances que nous connaissons quand nous sommes en aménagement à deux voies. Les trafics de 3000 véhicules par jour, je pense que nous y reviendrons un peu plus tard, sont des trafics tout à fait acceptables sur un réseau secondaire, mais réserve un certain nombre de précisions. Je crois qu'il ne faut pas comparer. Le jour de la mise en service de Boullay-Mivoye, quand nous avons remis 10 000 véhicules par jour dans le bourg, c'est une situation qui effectivement n'était plus connue depuis la mise en service de la déviation. 10 000 véhicules par jour et 3000 véhicules par jour, ce n'est pas non plus exactement la même chose.

Jacques PAVAU : Gardez votre question pour tout à l'heure parce que nous avons collectivement l'obligation de respecter à peu près l'ensemble de l'horaire prévu pour cette soirée. N'oubliez pas qu'il y aura d'autres réunions, d'autres débats publics et vous pouvez garder vos questions en réserve pour les poser plus tard.

Je dois maintenant repasser la parole à M. de Soras qui doit, c'est ce qui était convenu, parler du financement de la concession. M. de Soras, promettez-moi là de ne pas dépasser les 10 minutes.

Olivier de SORAS : Nous nous sommes calés sur un quart d'heure, chaque fois, il faut que je réduise. Alors si nous ne pouvons plus présenter le dossier, il est difficile d'en débattre après. Mais je vais essayer d'aller vite néanmoins puisque Marc Papinutti, dans sa présentation tout à l'heure, a posé certains éléments de cet aspect.

Précision : Boullay-Mivoye, ce n'est pas 12 000 mais 13 à 16 000 véhicules par jour.

Je reprends sur les aspects enjeux de scénario. Quels sont les différents modes de financements ? Je vais être moins précis que toi, Marc, et je vais aller beaucoup plus vite, je vais gagner du temps avec cette partie.

Différents modes de financement des infrastructures, notamment des infrastructures linéaires mais c'est également le cas pour des équipements peuvent être envisagés.

Premier mode : le contrat de régie intéressée ou de gérance. Ce que j'en retiendrai essentiellement, c'est que nous confions à un exploitant privé, à un opérateur la charge d'exploiter un service, en contrepartie de quoi nous nous mettons d'accord sur une rémunération qui peut être plus ou moins intéressée, c'est-à-dire contenir plus ou moins des éléments de contrat de performance dans sa partie rémunération. Mais le principe est plutôt une rémunération fixe, un contrat qui est déterminé au départ et ensuite, le service doit être assuré. Dans cette hypothèse, c'est la puissance publique qui conclut ce contrat d'origine intéressée, qui finance l'ensemble de l'investissement, et qui prend en charge le risque éventuel lié à recettes si l'équipement ou l'infrastructure est lié à un système de perception, soit de ticket d'entrée soit de péage.

Ce que nous pouvons noter surtout dans cette hypothèse est la puissance publique à financer l'investissement. Sur la question que nous nous posons, au titre de la RN154, nous ne voyons pas l'intérêt de passer un contrat de ce type puisque si la question du financement était réglée, nous n'en serions pas au débat qui nous occupe aujourd'hui.

Les autres modes de financement sont les contrats de partenariat, définis par l'ordonnance de 2004, qui définissent les projets complexes et qui permettent de confier à un acteur, un opérateur, un ensemble beaucoup plus complet de prestations puisqu'il y a à la fois éventuellement des éléments de conception. C'est une option, dans les contrats de partenariat, nous pouvons être avec, avant ou après la conception, mais surtout, la réalisation de l'investissement et l'exploitation pendant une durée donnée.

Le principe du contrat de partenariat est que la puissance publique verse ensuite un montant annuel, défini au démarrage du contrat. C'est une rémunération de l'opérateur par une redevance annuelle, qui est versée sur les fonds publics. Il est possible, dans les contrats de partenariat, d'imaginer un système à péage ou à droit d'usage. Prenons l'exemple du péage. Une précision cependant : dans le cadre d'un contrat de partenariat, ce n'est pas un péage qui est perçu par l'opérateur. Il peut être collecté par l'opérateur dans le cadre du contrat mais il n'est pas perçu par l'opérateur. Dans ce cas-là, le péage est perçu par le maître d'ouvrage qui, en gros, fait un calcul équilibré entre ce qu'il escompte comme recette d'usage et le loyer qu'il doit verser. Le risque trafic, le risque d'utilisation, les variations d'utilisation, Marc Papinutti en a parlé dans la comparaison des différents contrats, restent à ce moment-là assumés par la puissance publique.

Alain OHREL : Voulez-vous nous excuser de vous interrompre une seconde, pour illustrer ce que vous venez de dire, qui est très important, très intéressant. Y a-t-il des exemples donnés de recours à ce système?

Olivier de SORAS : Les partenariats public-privé n'ont pas été utilisés jusqu'alors sur les investissements d'infrastructures linéaires à cause de cette limite dont je vous parlais, le contrat de concession présentant d'autres intérêts, que je vais expliquer. Par contre, les contrats de partenariat s'expliquent essentiellement pour des équipements, je pense en particulier à des lycées, à des hôpitaux. Il y en a un certain nombre qui ont déjà été conclus.

Alain OHREL : J'ajoute, pour satisfaire la curiosité de l'assistance, que cela existe aussi de façon très organisée pour les équipements du Ministère de la Justice, c'est-à-dire les tribunaux et les prisons. Il existe même, je vous le précise, une agence pour la maîtrise d'ouvrage de travaux du Ministère de la Justice qui, très nouvellement, s'appelle l'APIJ, l'agence pour la promotion immobilière de la justice. Cela fonctionne, en effet, excellentement.

Olivier de SORAS : Tout à fait, auquel j'avais participé du reste.

Cette petite parenthèse exotique étant faite, quelles sont les principales données du contrat de concession ? C'est un contrat public, qui encadre le financement et la réalisation des travaux d'un équipement d'une infrastructure. Il résulte d'un appel d'offres, Marc Papinutti l'a expliqué tout à l'heure. C'est vrai que nous avons eu pendant assez longtemps recours à des systèmes dits d'adossement, c'est-à-dire que des concessions ont été prolongées, en contrepartie d'aménagements complémentaires. Aujourd'hui, depuis la fin des années 2000, début des années 2001, l'adossement n'est plus autorisé par le règlement européen de 1999, qui a été transposé en droit français en mars 2001. Cela veut dire qu'aujourd'hui, les contrats comptent une échéance connue. Comme le disait Marc Papinutti, nous en ferons la liste et puis nous pourrions tout à fait la mettre à disposition.

Aujourd'hui, la règle de passation des contrats de concession est un appel d'offres, c'est-à-dire que chaque projet doit être identifié, défini et soumis à un appel à concurrence totalement ouvert.

Les trois critères principaux, il peut y avoir des critères additionnels mais les trois principaux qui sont examinés lors d'un appel d'offres en vue d'une concession, pour ce qui est d'un tronçon autoroutier, sont le délai de mise en service, c'est-à-dire la durée des travaux, l'organisation à laquelle les entreprises peuvent réfléchir pour optimiser la mise en service, sachant que, dans la mesure où elles préfinancent, elles ont intérêt à ce que le délai de construction soit le plus court possible pour que la mise en service soit la plus rapide possible.

Nous pouvons faire des propositions sur la politique tarifaire et la subvention d'équilibre. Je détaillerai tout à l'heure cet aspect-là. Le contrat de concession, lorsqu'il est conclu, doit être financièrement équilibré, à partir d'un certain nombre d'hypothèses, avec une répartition des risques. La répartition des risques est sur le trafic. Marc Papinutti a largement insisté dessus tout à l'heure. Dans le cadre d'une concession, le risque trafic est pris entièrement par le concessionnaire.

Les dépenses de la concession sont équilibrées essentiellement par les recettes de péage et, si besoin est, pour une question d'équilibre, équilibrées par une subvention d'équilibre qui correspond à une subvention à l'investissement, subvention à la partie réalisation investissement de l'infrastructure.

Je crois que j'avais prévu un slide sur l'adossement mais je vais le passer très vite. L'adossement n'existe plus depuis 2001. Le fait que certaines concessions aient pu être adossées jusqu'alors conduit aujourd'hui à la fin des premiers contrats de concession à l'horizon 2028-2030. Je n'ai pu les dates exactes mais nous les précisons. Toute concession résulte d'une mise en concurrence, je l'ai dit. L'État assure le contrôle technique et juridique du suivi des contrats de concession. Le contrat de concession relève d'une délégation de service public, c'est un contrat public et puis, cela a été le cas pour certains des derniers contrats de concession et je pense en particulier à l'A19, une clause de retour sur bonne fortune peut être envisagée, c'est-à-dire que non seulement le concessionnaire prend le risque trafic, c'est-à-dire que si le trafic baisse, il l'assume mais, dans l'hypothèse d'une clause de retour sur bonne fortune, cela veut dire que si le trafic devait être supérieur aux prévisions, nous en déduisons d'autant ou nous reversons d'autant les subventions d'équilibre qui avaient présidé à la conclusion du contrat de concession.

Je voudrais juste lister quelques questions que nous avons eues au travers des différentes questions écrites ou des questions orales dans le débat. Nous avons identifié un certain nombre de questions sur lesquelles il me paraît utile d'apporter quelques éléments d'éclairage. Nous avons souvent comme question : pourquoi ne pas concevoir une autoroute gratuite ? La gratuité, à mon sens, n'existe pas. Quoi que nous puissions concevoir, il y a des charges de construction et des charges d'exploitation entretien. Après, c'est un choix de répartition, entre ces charges telles qu'elles sont aujourd'hui assurées par les budgets et financements publics ou par un autre système qui est préférentiellement celui des charges acquittées par l'utilisateur du service en question, la différence entre la concession et l'origine publique des financements d'investissements.

Nous avons aussi des questions sur les tarifs pour les Euréliens. J'ai pris volontairement cette question sous cet angle-là parce qu'il est important de préciser qu'il n'y a pas de discrimination parmi les usagers d'un service ou, en l'occurrence, dans le cadre d'une concession en délégation de service public. C'est-à-dire que tous les usagers sont équitables et que ce n'est pas parce que nous sommes Euréliens que nous aurions un tarif différent ou préférentiel, ce n'est pas parce qu'on n'est pas Euréliens qu'on paierait plus ou moins. Donc tout le monde doit avoir, je dirais, un affichage clair et lisible du tarif.

Il y a par contre des possibilités d'aménagements tarifaires, par le biais d'abonnement, de remise commerciale, et il y a aussi, qui est expliqué dans le dossier mais c'est un concept un peu compliqué que je vais essayer de poser et de préciser aujourd'hui. Il y a aussi un mode dérogatoire de la perception du péage. Le principe étant qu'une concession est une délégation de service public, l'utilisation, le péage ou le coût qui est mis à la charge de l'utilisateur, doit être proportionnel au service qu'il utilise. C'est la règle de base. Cela conduit à avoir ce que nous appelons le péage fermé. C'est-à-dire que chaque fois que vous rentrez sur une infrastructure concédée, vous passez par une barrière de péage, vous prenez un ticket, vous avez un abonnement, enfin peu importe, et chaque fois que vous ressortez,

vous passez également par une guérite qui est capable de déterminer le kilomètre que vous avez parcouru et d'appliquer la redevance kilométrique qui est déterminée pour les différentes sections que vous avez parcourues et donc de vous faire payer quelque chose qui est proportionnel au service rendu, proportionnel au linéaire parcouru.

Je disais qu'il existe un mode dérogatoire, ce que nous appelons le péage ouvert. Dans ce cas-là – et il en existe certains cas en région Centre mais aussi ailleurs sur le réseau – ce sont plutôt des barrières pleines voies, ce qui, en termes d'écoulement de trafic, de fluidité, peut aussi poser d'autres questions mais ce n'est pas le sujet du jour. Des barrières pleines voies et vous acquittez, lorsque vous passez à cette barrière pleine voie, une somme forfaitaire calculée sur la base d'une moyenne mais qui peut être variable selon le linéaire parcouru.

Si nous mettons quelques éléments un peu plus en détail sur la diapo d'après, comment va fonctionner le péage ouvert ? Nous allons avoir, vous le voyez sur ce schéma très simple, sur une succession de barrières en pleine voie, nous allons définir des sections de tarification, donc en gros, de part et d'autre, à la moitié de distance entre deux barrières de péage, nous allons ramener une section de tarification qui va être définie ainsi, et nous allons pouvoir identifier plusieurs types de trajet. Je vais vous en présenter deux. Un premier trajet, très court par rapport à la localisation et à l'aire de la zone tarifaire. Un trajet de ce type sera « surpayé », puisque la somme acquittée à la barrière de péage sera constante, assise sur la zone tarifaire qui est plus large, et que le trajet que vous avez ici à l'écran est un petit peu plus court que la totalité de la zone tarifaire.

A contrario, nous allons avoir aussi des trajets « sous-payés », puisque dans ce cas-là, vous avez quelqu'un qui rentre dans une zone tarifaire et qui ressort sur celle d'après mais qui n'a traversé sur son chemin qu'une seule barrière de péage et qui va acquitter la même somme que notre précédent usager qui fait le trajet en bleu. C'est un mode dérogatoire, j'insiste sur ce mot, c'est important, mais qui peut faire partie des systèmes envisagés sur la perception, la mise en place de péage, la perception des concessions.

Les hypothèses de modélisation que nous avons présentées dans le dossier, bien sûr, là encore, nous sommes sur des histoires de modèles et d'un certain nombre de choses. Il y a un certain nombre de données entrantes, elles ne sont pas toutes là, nous aurons une réunion en janvier sur les concessions. Fabien Balderelli viendra nous rejoindre pour cette réunion, qui est la personne au sein de l'équipe de Marc Papinutti qui suit ces éléments de façon plus précise. Les principaux éléments en données entrantes pour modéliser, imaginer ce que pourrait être un équilibre des concessions, sont les suivants :

Le coût de la construction, bien évidemment ; le coût d'entretien et d'exploitation, sur la base par exemple des 6,5 millions d'euros dont je vous parlais mais qui peut être un peu différent si nous sommes sur un axe entièrement aménagé à 2 * 2 voies, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui ; une durée de concession et, dans le cadre des modélisations que nous avons faites, la durée de concession qui a été prise était de 50 ans ; un niveau de péage, 0,084 euro par kilomètre pour les véhicules légers et 0,235 pour les poids-lourds, ce sont les données d'entrée que nous avons mis dans le modèle ; le trafic, tel qu'il est connu aujourd'hui, avec ses projections à long terme ; le système d'échange de référence, qui est présenté dans le dossier ; un certain nombre de données économiques, d'inflation, etc. C'est l'ensemble de ces données qui sont entrées dans le modèle et le modèle en ressort un équilibre de concession ou un déséquilibre qui appellera une subvention d'équilibre pour que la concession soit équilibrée.

L'ensemble de la modélisation qui a été réalisée et qui est présentée dans le dossier, qui est l'objet de notre débat public, conduit, par cette mobilisation, à une subvention d'équilibre

qui est estimée entre 50 et 100 millions d'euros, ce qui représente entre 8 et 15 % de la subvention d'investissement, c'est-à-dire du coût de construction.

Je dirais juste, un petit peu en clin d'œil mais encore une fois, en comparaison, que nous n'avons pas raison surtout sur ces sujets-là puisque nous sommes sur des résultats qui proviennent d'appel d'offres et je ne suis pas capable de préjuger de ce que serait un appel d'offres aujourd'hui sur une concession de ce type. Je préciserai juste que ce même modèle, dans des conditions relativement similaires, pour l'A19, avait estimé une subvention d'équilibre autour de 120 à 160 millions d'euros et que le contrat de concession a dû être conclu à 80 millions d'euros, si ma mémoire est bonne. Je n'en tire pas de conclusion mais c'est pour vous donner aussi les limites d'un modèle, c'est pour ça qu'il y a une fourchette. J'ai tendance à penser, mais cela n'engage que moi, que le modèle est plutôt pessimiste sur les montants des concessions. Dans cette hypothèse, par contre, en termes de délai et d'aménagement, l'ensemble étant réalisé en une seule fois, un horizon à 2018 peut tout à fait être envisagé.

Nous n'avons pas eu l'occasion de l'évoquer au cours des premières réunions, le dossier du maître d'ouvrage présente d'ailleurs cet aspect-là, c'est-à-dire une hypothèse de concession soit totale de l'ensemble de l'axe, soit de la partie Sud. Quand les modélisations ont été faites, nous sommes partis sur le principe que le montant des travaux, le volume des travaux étant plus faible, nous pouvions gagner un peu sur le délai, donc nous avons enlevé un ou deux ans à l'horizon de 2018. Nous sommes aujourd'hui à 2009, pratiquement à l'orée de 2010, je pense qu'un l'horizon 2016, 2017 n'est pas franchement tenable mais que 2018 reste tout à fait imaginable.

Dans cette hypothèse de concession partielle sur la partie Sud, telle qu'elle a été modélisée, la durée de concession pourrait être de 45 ans si le Nord est aussi réalisé, parce que là aussi, il faut voir les aspects de continuité d'itinéraires et d'intérêt que cela présente pour l'utilisateur, ou d'une cinquantaine d'années si la partie Nord n'est pas réalisée dans un délai homogène ou parallèle à l'aménagement concédé de la partie Sud.

Par contre, cette concession partielle du Sud pourrait être envisagée sans subvention d'équilibre, c'est-à-dire qu'elle serait a priori équilibrée d'entrée de jeu. Elle présente cependant un certain nombre de limites, c'est que tout le Nord devrait être financé sous un mode autre, enfin déjà éventuellement une hypothèse par ce biais, de répartition entre des investissements budgétaires et des investissements sous concession. Il y a par contre un certain nombre de limites, je reviens à celle dont je parlais tout à l'heure sur le financement budgétaire, compte tenu du coût des opérations qui restent à financer. Il est probable que la section Nord, même sans la section Sud, restera tout de même difficile à financer.

Trois dernières diapositives : une petite comparaison des principaux éléments pour poser les éléments du débat. Nous avons donc, pour faire simple, deux principales possibilités de financement pour achever la RN154 : soit le financement sur fonds publics, qui conduira à un aménagement progressif, d'opérations les unes à la suite des autres, avec une capacité budgétaire d'une dizaine de millions d'euros par an. Le principe en est un financement par les citoyens, par le biais de l'impôt qui alimente le budget de l'État et des collectivités, et une construction estimée entre 650 et 700 millions d'euros, qui est l'ensemble de budgets publics qu'il faudra mobiliser pour aboutir à l'achèvement de l'axe. Ces données aboutissent à un délai de l'ordre de l'horizon 2070.

La concession, en essayant de comparer les choses vraiment en face, c'est un aménagement qui peut être global, réalisé en une seule fois. Le financement est par contre d'une source totalement différente, puisque ce ne sont pas nos impôts alimentant un budget et un budget qui est versé en faveur des investissements, mais un péage d'utilisateurs et une

éventuelle subvention d'équilibre, si nécessaire, qui est estimée aujourd'hui entre 50 et 100 millions d'euros. La mise en service, dans cette hypothèse, est envisageable en 2018.

Voilà les éléments tels que nous pouvons les voir.

Juste, quelques comparaisons techniques, entre ce qu'est un aménagement en concession ou en voie de type voie express. Vous voyez ici – c'est d'ailleurs un extrait du dossier de nos camarades de Midi-Pyrénées sur Castres Toulouse – les principaux éléments comparés de différence ou de ressemblance : la vitesse, a priori 130 km/h sur autoroute, a priori 110 sur le réseau express aménagé en voie nationale ; les dimensions, c'est-à-dire les largeurs de chaussée : 3,5 m par voie de circulation, 2,5 m par bande d'arrêts d'urgence, un mètre, c'est exactement la même chose. Cela répond pour partie à la question soulevée à plusieurs reprises concernant l'emprise foncière.

Le coût pour l'utilisateur : un péage dans le cas d'une autoroute concédée, gratuité, apparente, dans le cadre de l'utilisation d'une réalisation sur financement budgétaire. Des horizons de mise en service : 2018-2070, et un certain nombre d'utilisateurs qui sont interdits à la circulation sur aussi bien la voie express que sur l'autoroute, qui sont les usagers lents, les piétons, les cyclistes, les vélos, les machines particulières, certains transports exceptionnels. Les accès riverains, dans les deux cas, sont interdits, les accès riverains directs, que ce soit une autoroute ou une 2 x 2, c'est la même chose. Dans les deux cas, un itinéraire de substitution est prévu en parallèle de l'aménagement.

Ce qui change et ce qui ne change pas, et ce sera ma dernière diapositive avant de rappeler les trois questions du débat. Ce qui change ou ce qui ne change pas, une 2 x 2 voies est une 2 x 2 voies, qu'elle soit autoroutière ou 2 x 2 express, ce sont les mêmes largeurs de voies, les mêmes largeurs de bandes d'arrêt d'urgence, les mêmes largeurs de terre-plein central. Les échanges sont dénivelés dans les deux cas. L'itinéraire de substitution existe dans les deux cas.

Il y a par contre des variables, qui sont apparues dans vos questions et que nous avons d'ailleurs présentées : la vitesse de circulation. Entre nous, honnêtement, ce n'est pas foncièrement décisif. L'instauration d'un péage pose bien sûr beaucoup plus de questions, cela fait partie du débat, c'est un aménagement concédé et il y aura effectivement perception d'un péage. Cette perception de péage s'accompagne de deux choses : la baisse des financements publics nécessaires pour réaliser l'aménagement et la hausse des reports de trafic. Cela rejoint la question soulevée tout à l'heure, que nous avons présenté plus en détail le 22 octobre.

Les interdistances d'échangeurs, je fais écho à la diapositive que je vous ai présentée tout à l'heure sur le financement public. La norme est la même, grosso modo, une interdistance de l'ordre d'une vingtaine de kilomètres. Nous sommes un petit peu plus en moyenne sur le réseau autoroutier concédé mais la norme est autour d'une vingtaine de kilomètres. Les interdistances de services et de repos, des aires de services et de repos, sont un petit peu plus faibles sur le réseau autoroutier qu'elles ne le sont sur le réseau national. Cela fait partie des limites de l'aménagement, aujourd'hui, du réseau autoroutier.

Voilà, je vais essayer d'être très court, je voudrais juste rappeler les trois questions du débat : faut-il achever ? Faut-il accélérer cet aménagement, cet achèvement ? Et quels sont les financements publics mobilisables pour tenir le délai objectif dans lequel nous considérons que l'aménagement de la RN154 serait souhaitable ?

Jacques PAVAUX : Je vous remercie, M. de Soras. Nous allons forcément déborder un petit peu l'horaire prévu mais nous ne pouvons pas le faire dans des proportions

inacceptables donc, si vous êtes d'accord, gardez bien vos questions pour l'instant. Je vais demander au dernier intervenant de faire sa présentation, très rapidement, et vous poserez toutes les questions après.

Alain OHREL : Après, ou cela peut vouloir dire un autre jour.

Jacques PAVAUX : Oui, ou aujourd'hui, un petit peu, il nous reste un peu de temps. Mais je souhaite donner tout de suite la parole à M. François Barret, qui va donner le point de vue de l'association Contre le tracé Sud. M. Barret, excusez-moi une seconde. Je voulais dire également que toutes les planches qui viennent de vous être présentées seront certainement diffusées sur notre site.

Alain OHREL : Je crois qu'elles méritent en effet de figurer sur le site Internet. Je pense que cela ne présente pas de difficulté.

Olivier de SORAS : Toutes les présentations des précédentes réunions sont en ligne. Honnêtement, le bouclage des présentations, nous le finissons un peu avant la réunion mais pas très longtemps avant donc dès demain, avec le délai de mise en ligne, ce sera remis à la CPDP sous format PDF et tout à fait consultable et téléchargeable. Toutes les autres présentations sont déjà en ligne.

Jacques PAVAUX : M. Barret, vous avez la parole, pour dix minutes.

François BARRET, Association contre le tracé Sud : Je voudrais juste en préalable, dire que notre association, l'association contre le tracé Sud, est basée à Escorpain. Je voudrais répondre aussi à une espèce de polémique que nous voyons dans la presse, disant que les gens qui sont contre l'autoroute sont tous des gauchistes, ultragauchistes, environnementalistes, etc. Nous sommes dans une association de riverains, de ruraux, qui regroupe toutes les sensibilités. Nous sommes complètement apolitiques, nous émettons nos idées par rapport au projet autoroutier, dont nous faisons partie d'un collectif et la politique ne rentre pas du tout en ligne de compte dans nos raisonnements.

Ceci étant, je vous propose ce petit schéma de sommaire, puisque nous parlons du financement de l'autoroute : la subvention d'équilibre et les tarifs de péage.

Sur la subvention d'équilibre, je voudrais d'abord dire qu'une autoroute, il faut raisonner non pas uniquement en termes de rentabilité économique mais il faut parler aussi de rentabilité socio-économique. Cela nécessite de préciser le périmètre du bien collectif départemental, régional, national, voire transnational, et de pouvoir le monétariser. C'est vrai qu'il y a des choses relativement simples à monétariser. Par contre, tout ce qui est aspect confort, sécurité, nuisances, environnement, il faut apporter des éléments pour pouvoir bien comprendre la pertinence de ce genre d'investissement.

Deuxième chose, pour dire que ce qui nous manque aujourd'hui, dans notre analyse, ce sont des études préalables de concevabilité, qui ne sont pas disponibles. On nous dit que pour l'instant, il n'y a rien mais nous nous doutons quand même, et c'est ce que nous dit aussi, puisque nous sommes aussi aidés dans notre réflexion par des cabinets extérieurs, que dans ce genre de projets, ce qui arrive souvent est que les concessionnaires sont déjà approchés pour avoir une vue d'ensemble de ce qui pourrait être leur part dans ce projet. Nous aimerions bien avoir ces éléments. Nous allons peut-être avoir des éléments.

Une chose est sûre, c'est que d'ores et déjà, le maître d'ouvrage nous dit que la rentabilité économique, et je ne parle pas socio-économique, je parle simplement économique, du projet est déjà insuffisante pour les concessionnaires. Nous ne savons pas qui c'est, peut-

être Cofiroute, je ne sais pas. Taux et durée non précisés mais cette rentabilité économique du projet est insuffisante, on se doute pourquoi, parce que vous avez vu, le trafic, quoi qu'on en dise, pour une autoroute, c'est à peu près à 10 000 véhicules jour. Si nous prenons la traversée de Saint-Rémy Nonancourt, c'est 30 000 mais nous venons de rajouter la nationale 12. Je dirais que le trafic Nord-Sud proposé, c'est plutôt 10 000 véhicules jour donc on comprend bien que, dans ce cas-là, le concessionnaire est peu intéressé par un investissement aussi élevé. On nous dit que la nécessité de la subvention d'équilibre est estimée entre 50 et 100 millions, par le maître d'ouvrage.

Toujours sur cette subvention d'équilibre, les questions récurrentes que nous avons et sur lesquelles nous aimerions avoir des éléments de réponse : cette enveloppe prête à discussion car nous n'avons aucun élément de calcul pour l'expliquer.

Je reviens avec ce que je disais, la nécessité d'avoir des études de référence. Comment les éléments suivants ont-ils été calculés ? D'abord, le don aux concessionnaires des tronçons déjà en 2 x 2 voies, parce que nous parlons d'une subvention d'équilibre, je dirais financière mais il ne faut pas oublier qu'il y a aussi un don en nature et donc il n'est pas anodin. Le coût des aménagements réclamés par les habitants et les collectivités, donc les échangeurs supplémentaires. Nous avons vu que dans le projet, il y a peu d'échangeurs et nous savons qu'il y en a déjà deux qui sont réclamés par le Conseil général, celui sur la route de Nogent-le-Roi, à Tremblay-les-Villages, et l'autre pour Voves mais peut-être qu'il y a d'autres choses. Les tarifs d'abonnement, je dirais préférentiels, cela veut dire là aussi, comme l'a dit le maître de l'ouvrage, il n'y a rien de gratuit donc s'il y a des abonnements, forcément, il va falloir que le Conseil général mette la main à la poche. Les aménagements nécessaires pour réduire les nuisances sonores et les aménagements paysagers. Je prends toute une liste où, là encore, nous manquons cruellement d'informations et j'en viendrai à ma conclusion tout à l'heure.

Le coût des aménagements connexes à l'autoroute, nous en avons parlé largement. Nous parlions des voies de substitution alors effectivement, il faut savoir quelles sont ces voies de substitution. Si on nous dit que les voies de substitution sont celles qui existent déjà et qu'on les laisse en l'état actuel, je vois mal comment cette voie de substitution peut être acceptable mais bon, il faut avoir ces éléments en main. Il faut avoir aussi les aménagements des voies d'accès aux échangeurs. Il faut bien voir que, lorsque nous allons mettre des échangeurs en place, je prends un exemple tout bête puisque cela nous concerne directement. Au niveau de Boissy-en-Drouais, il pourrait y avoir un échangeur à la pyramide. Cela veut dire forcément que derrière, il va y avoir des gens qui ne vont pas vouloir prendre l'autoroute. Cela veut dire que cela va bouleverser complètement le trafic et que nous allons avoir besoin, connaissant les villages de Boissy-en-Drouais et Louvilliers-en-Drouais, ce sont des villages infranchissables par des camions, comment cela va-t-il se passer ? Y aura-t-il besoin de contourner ces villages ? Quels seront les coûts inhérents à cela ? Pour tout cela, nous avons besoin d'informations.

On nous dit que le projet n'est pas abouti, on n'a rien, etc., mais nous aimerions quand même avoir... Ces chiffres qui ont été donnés de 650, 700 millions, ils ont bien une référence quelque part et pour cela, nous aimerions bien avoir un peu de matière.

Une autre question que nous nous posons est le surcoût entre le devis initial et le coût final. Est-il supporté par la collectivité ou le concessionnaire ? Nous avons déjà eu quelques éléments d'appréciation mais je voudrais revenir sur quelque chose. Quand on voit que la Cour des Comptes, ce n'est pas nous qui le disons, relève en moyenne une augmentation de 30 % entre le devis initial et le coût final, cela pose question. De passer de 650 millions à 1 milliard ou quasiment 900 millions, 300 millions en plus, qui les prend en charge ?

Sur cette subvention d'équilibre, je voudrais dire qu'aujourd'hui, on nous annonce entre 50 et 100 millions d'euros. Nous n'avons aucun élément pour bien analyser ces chiffres et ce qui me fait peur est que nous arrivons dans une situation où on nous demande plus ou moins de faire un chèque en blanc en disant que finalement, ce système autoroutier ne va pas coûter si cher que cela, peut-être va coûter plus cher que nous le prévoyons et donc on nous dit : autoroute ou pas ? Donc nous faisons un chèque en blanc en disant : bon, pour 50 ou 100 millions d'euros, peut-être bien que oui, peut-être bien que non. Mais il nous manque beaucoup d'éléments car il risque au final que cette subvention d'équilibre soit plus importante que prévu. Je vous rappelle que nous parlons uniquement des aspects économiques, derrière, nous laissons tomber tous les aspects de dons en nature, etc. Je ne reviendrai pas là-dessus.

Pour résumer, je voulais revenir sur un petit schéma pour vous montrer aussi, par exemple, des choses qui vont être détruites. Ce sera les échangeurs, puisqu'il va y avoir ici une 2 x 2 voies, à Ymonville, les échangeurs vont être détruits. Les échangeurs ici devraient être détruits, ceux-là aussi, détruits, détruits, détruits. Tout cela peut-être aussi ici. Comment ces coûts apparaissent-ils ? Ici, ici et ici, ce sont les voies déjà existantes qui vont être données aux concessionnaires, donc qui vont être attribuées dans la corbeille de la mariée. Pour montrer que c'est quand même assez complexe, par exemple, on nous parle à un certain moment d'une voie de substitution qui passerait par Châteauneuf, pour ceux qui viendraient d'Allaines. Ce sont des bruits qui circulent, donc nous ne savons rien sur le projet des voies de substitution. Nous avons besoin d'éléments pour pouvoir avancer.

Sur les tarifs de péage, nous avons une estimation là encore donnée par le maître d'ouvrage, de 8,4 centimes du kilomètre, pour les véhicules légers, et 23,5 centimes pour les poids-lourds. Nous ne savons toujours pas sur quelles bases ces chiffres ont été retenus. Coûts de construction et de gestion, nous revenons à la question préalable : y a-t-il eu des concessionnaires autoroutiers qui ont été approchés ? Ces études, qui sont réalisées par la Direction régionale de l'équipement et la Cour des Comptes, arrivent à la conclusion qu'il n'y a pas de lien logique entre tarifs de péage et coûts de construction. Ce n'est pas nous qui le disons. Je vais développer un peu par la suite pour vous donner les éléments. Nous arrivons aussi aux limites de tarification moyenne. De plus en plus, nous nous retrouvons dans un système de tarification moyenne, je reviendrai aussi là-dessus. Vous verrez que nous pouvons nous retrouver dans une situation où il y a des choses assez aberrantes, par l'autorisation de variation de tarifs allant d'un rapport entre un et dix entre différents trajets.

Je vous donne un exemple tout bête, c'est aussi la Cour des Comptes qui le ressort. L'évolution des tarifs entre 2007 et 2008 : je vais prendre le premier, par exemple. Vous voyez qu'une hausse accordée par l'État est de 1,3 %. On se rend compte que la recette totale du péage augmente de 4,5 %. Ce qui se passe est que nous nous retrouvons avec des tronçons mis en place et les tronçons les plus juteux ont peut-être une augmentation de 10 % et les autres restent identiques. Le tarif au kilomètre est effectivement de 1,3 % de hausse mais quand nous regardons finalement les recettes qui arrivent au concessionnaire, la hausse est de 4,5 %.

Tout cela pour vous dire que ce qui pourrait aboutir - je ne veux pas faire un procès d'intention - mais par exemple Dreux Chartres, qui sera certainement là où il y aura la majeure partie du trafic, nous pourrions très bien avoir un système où le concessionnaire autoroutier choisisse d'augmenter considérablement ses tarifs, peut-être de 5 ou 6 %, et qu'au final, il respecte ce qu'on lui demande, une hausse modérée de 1,3 %. Ce serait un comble, quand même, puisque Chartres Dreux était gratuit jusqu'à maintenant. Nous n'allons pas faire de procès d'intention mais quand même, pour montrer que, ce système

de péage, attention.

Alors, tarifs de péage, suite : je vous donne les foisonnements des tarifs au kilomètre. Je parle bien d'un système où, effectivement, nous avons un système au kilomètre sur toute la longueur mais, par contre, ensuite, d'un tronçon à l'autre, cela peut être n'importe quoi. Nous prenons l'exemple d'un trajet direct entre Le Mans et Paris, qui coûte 20 % plus cher que la somme des deux trajets de référence. Cela vous montre aussi un peu tout ce qui peut être fait par le concessionnaire dans un système qui est quand même cadré, il faut le reconnaître, mais il y a des choses qui peuvent être faites.

Les tarifs plus élevés au kilomètre pour les sections récentes qui ont un trafic comparable à la future A154 : alors j'ai une petite carte à vous montrer. Vous voyez les tarifs actuels qui sont faits par les différents concessionnaires, Cofiroute par exemple, celui qui est peut-être intéressé par le système, et vous voyez que toutes les autoroutes nouvelles, ici, c'est 13,3 centimes du kilomètre ; ici, Vierzon Nord, 16,5 centimes du kilomètre ; ensuite, pour aller sur Angers, 13,5 et puis l'autoroute, là, ce n'est plus Cofiroute, ce sont nos amis de la SANEF, c'est 12,7 entre Alençon et Rouen.

Pour vous dire, 8,4 centimes d'euro par kilomètre, nous revenons toujours au même problème de savoir par quel moyen vous arrivez à ces chiffres. Là encore, à la fois sur la subvention d'équilibre, nous disons : attention, on nous dit que cela ne coûtera que 50 ou 100 millions d'euros pour l'autoroute mais peut-être que finalement, ce sera plus. Pour le tarif au kilomètre, on nous dit que ça va coûter 8,4 centimes d'euro pour les véhicules légers mais peut-être que ce sera encore plus élevé que cela. Alors attention aussi à ce système. Je ne fais pas de procès d'intention mais ce qui est sûr, c'est que nous n'avons pas d'éléments pour pouvoir raisonner et parler d'égal à égal dans cette commission.

Je rappelle que l'hypothèse de gratuité pour les utilisateurs de la RN12 de cette section est actée par le maître d'ouvrage, malgré son coût élevé. Je mets 200 millions, c'est 180, soit 30 % du coût total. On se pose là aussi la question de savoir, finalement, le tarif au kilomètre, c'est d'où à où ? Qui va payer ? Pourquoi la RN12 ne paierait pas ? La 154 ? Il y a tout un micmac où presque un tiers du budget du contournement concerne à la fois la RN154 et la RN12. Je dis donc que les modalités de financement du contournement de Saint-Rémy, Saint-Lubin, Nonancourt ne sont pas expliquées, pas supportées par le concessionnaire, les pouvoirs publics ou l'usager. Toutes ces questions sont récurrentes, j'ai essayé de faire très vite. Vous aurez un cahier d'acteurs, qui est arrivé déjà à la CPDP, qui sera je pense diffusé. Vous aurez encore plein d'éléments. Vous pouvez aussi consulter les blogs des autres associations. J'ai l'impression qu'ils sont presque plus riches que ceux du maître d'ouvrage. Excusez-moi. Voilà.

Jacques PAVAU : M. Barret, je vous remercie. Le maître d'ouvrage voudrait répondre.

Marc PAPINUTTI : Le maître d'ouvrage est celui qui fait le contrôle aussi de la société d'autoroute, donc je cumule.

Quelques points. D'abord, j'ouvre le 4 décembre un comité des usagers. Ce n'est pas pour rien et cela répond à la question de fond sur la transparence du système de tarification. Vous avez montré des exemples. J'ai eu ces exemples-là, ou de même nature, et j'en ai parlé à la fois dans la presse ou ailleurs. Il y a un point qui s'appelle le foisonnement, qui était utilisé par les sociétés concessionnaires, qui consistait, c'était un petit peu de l'adossement déguisé mais en nous substituant une chose, ils s'acharnaient sur les endroits où, comme vous l'avez dit, il y avait plus de trafic, pour augmenter légèrement plus là et puis, en moyenne, vous arrivez... Depuis 2007, c'est terminé. Le foisonnement est terminé. Ils le savent, nous leur avons dit, nous leur avons récupéré une partie de ce qu'ils avaient

essayé de gagner et je présenterai les rapports là-dessus au comité des usagers le 4. Ils le savent, c'est un débat qui a été encore dans la presse cet été à la fin du mois de juillet. C'est quelque chose qui est réglé. Le rapport de la Cour des Comptes l'a bien montré, nous l'avons réglé.

Le comité des usagers, c'est pour cette transparence. Pourquoi ? Parce qu'il y a deux niveaux de réseaux, vous les avez cités. Il y a ceux qui étaient faits par adossement, tranquillement et sereinement dans le passé, et ceux qui sont, comme l'A19, une concession indépendante. Sur l'A19, nous avons cherché à minimiser la subvention. Il n'y a pas de secret, tout ce qui n'est pas payé par l'utilisateur est payé par de la subvention. Après, nous allons mettre des critères dans l'appel d'offres. Tout le jeu de la concession va être sur les critères que nous allons mettre. Si nous mettons : subvention égale 100 % du critère, il est clair que le péage sera le plus élevé possible. J'ai des appels d'offres en cours, par exemple sur l'A10, au sud de Bordeaux, nous avons bien mis des taquets maximum de tarification. Donc le jeu de l'appel d'offres et le jeu que les entreprises vont répondre peuvent modifier les choses. Ce qui vous est présenté dans le cahier, ce n'est pas en accord avec les sociétés Pierre, Paul ou Jacques, qui ont été consultées ou pas. Non, ce sont des hypothèses de travail pour donner des résultats. La vérité, nous la connaissons lorsque nous aurons les réponses aux appels d'offres et lorsque nous aurons totalement terminé ce que nous appelons le cahier des charges de la concession et surtout les contraintes, les tenants et les aboutissants, et surtout derrière, les critères de ce que nous appelons un marché, un appel d'offres, et par exemple la tarification mais aussi nous pouvons avoir des critères sur la qualité environnementale. Nous avons des critères et nous les pondérons. Là aussi, il n'y a aucun problème, c'est publié au Journal Officiel des communautés européennes. Je peux mettre les critères que nous avons mis sur deux concessions qui sont en cours chez moi et qui vous montreraient les choses. Simplement, il y a un moment d'appel d'offres mais nous ne sommes pas à l'appel d'offres, aujourd'hui. Je veux être très transparent : nous sommes en train de faire des hypothèses et c'est ce qui vous est présenté par le maître d'ouvrage.

Jacques PAVAUX : Bien, alors nous avons un peu dépassé le temps, je propose trois questions seulement, une ici pour commencer, et puis gardez vos questions pour les autres réunions.

Joël ALEXANDRE, CCI Eure-et-Loir : Merci, Monsieur. Joël Alexandre, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Eure-et-Loir. Je souhaitais profiter de la présence de Monsieur Papinutti pour évoquer ce qu'est la position du monde économique d'Eure-et-Loir, face à cette 154. Je le ferai très brièvement, rassurez-vous.

Je voulais rapprocher ce projet de la réforme territoriale actuellement en cours où notre département, traversé du Nord au Sud par la 154, est aux confins de trois zones métropolitaines, l'une qui est l'axe ligérien, au Sud, la zone Paris Île-de-France que l'on tangente et qui est à l'Est, et la zone Seine Normandie au Nord. La 154 est l'axe de liaison entre ces trois zones métropolitaines donc, sur l'avenir, il est indispensable que cette 154 soit faite. Maintenant, j'en arriverai au délai et au financement puisque le problème du délai, vous l'avez fort bien expliqué, est lié au problème de financement.

Je ne voudrais pas rentrer dans le débat de 2070, 2040 ou 2035, pour nous, ce n'est pas le débat. Le débat est que la réalisation doit se faire dans les délais les plus brefs. L'économie n'attend pas et n'attendra pas 2025 et n'attendra pas 2030 ou 2035. Il est indispensable que cet axe soit réalisé dans les délais évoqués par le maître d'ouvrage dans le cadre d'une concession. Évidemment, le monde économique, nous n'allons pas aller vers un péage si nous avons la possibilité, et les entrepreneurs tout particulièrement, je pense aux transporteurs notamment, nous savons ce que, dans le compte d'exploitation d'un

transporteur, pèse le poste de péage. C'est quelque chose d'important, c'est quelque chose de déterminant et aujourd'hui, nous n'avons, je crois, que cette possibilité pour réaliser cet axe.

Je voulais terminer sur le problème du phasage. Je vous entendu, M. Papinutti, et j'ai entendu M. de Soras, sur les possibilités qu'il pourrait y avoir de faire un petit bout au Sud et puis un deuxième petit bout et un troisième petit bout. Alors, de grâce, non. Nous l'avons vécu sur la partie Nord de cet itinéraire. Il n'est pas possible de faire cet itinéraire par phases. Il faut que cet itinéraire soit fait dans son intégralité, d'Allaines jusqu'au carrefour des Anglais à Nonancourt, car ce serait la pire des choses, tant en termes économiques et en termes de trafic, qu'en termes d'accidentologie. En effet, ce phasage amènerait à reporter un flot de trafic sur des zones non aménagées et ce serait pire que la situation dans laquelle nous sommes aujourd'hui.

Je crois que cette possibilité de phaser, que l'on comprend bien à travers les nécessités budgétaires que nous pouvons avoir, c'est quelque chose qu'il faut absolument exclure. Nous ne pourrions pas phaser cet itinéraire et il faut absolument qu'il soit fait dans les délais qui ont été annoncés, c'est-à-dire au cours de cette décennie. Allez, soyons large, j'avais dit 2015, maintenant je suis sur la décennie 2010-2020 mais je n'y reviendrai pas. Merci.

Jacques PAVAUX : Merci, Monsieur. Deuxième intervention.

Alexandre BARTHELEMY, Association A154, Un euro pour la vie : Le budget prévu actuellement est entre 600 et 700 millions d'euros. C'est un chiffre énorme dont nous n'arrivons pas à prendre forcément conscience. Ces 700 millions d'euros, dans une des possibilités de financement, pourraient être répartis en partie sur les contribuables. Avez-vous aujourd'hui soit des calculs faits pour la 154 ou des calculs sur d'autres projets, qui nous indiqueraient l'effort fiscal à faire pour chaque contribuable si, demain, cette route était financée rapidement par l'État ?

Je me suis amusé, pour essayer de voir ce que représentaient ces 700 millions d'euros, à faire trois petits calculs. Si nous convertissons ce montant en billets de 50 €, cela ferait une liasse de 1,4 km de hauteur, soit 4,3 Tours Eiffel. Un autre petit calcul : si nous le convertissons en SMIC, il faut calculer, cela fait 43 607 années de SMIC. Un autre point qui m'intéresse, parce que moi, je préférerais que, au lieu que l'État finance cette autoroute qui ne sert pas à tout le monde, je préférerais que l'État finance des écoles ou des projets qui servent à tous. Je me suis basé sur l'école qui est actuellement en construction à Chartres, à Baulieu, qui va coûter 14 millions d'euros. Avec les 700 millions d'euros, nous pourrions construire 50 écoles de ce modèle. Nous pourrions reproduire ce prix, pour 50 écoles, partout en France. Voilà, quel est l'effort fiscal à réaliser, pour revenir à ma première question ? Merci.

Marc PAPINUTTI : Je ne vais pas pouvoir donner tous les éléments mais je vais pouvoir vous dire deux choses sur ce qui a été dit dans les deux interventions.

Je crois que le point fondamental, mais vous n'en doutez pas, j'imagine, dans le débat, c'est finalement de se dire : est-ce qu'on fait en un coup ce projet, dans un délai qui est discutable à quelques années près ? Nous ne sommes pas à la dizaine d'années près, pour simplifier. Dans ce contenu, combien ça coûte ?

Là, j'ai des réponses parce que nous avons des exemples récents ou passés. Quand je dis que j'ai des réponses, les calculs sont faits de la même manière et après, il y a ce qu'on appelle le marché. Si je ne mets pas de critères sur les péages, le marché, ce sera d'aller

chercher la plus forte valeur de péage. À ce moment-là, je serai content, en tant que fonctionnaire, cela diminuera les impôts. Nous pouvons jongler, c'est l'usager ou les impôts.

Un dernier petit détail, que nous n'avons pas dit, c'est que la subvention – c'est un vrai débat de fond –, quand nous aurons trouvé des concessionnaires qui feront leur modèle, la subvention, plus nous serons exigeants sur un certain nombre de choses, c'est elle qui va prendre. Le concessionnaire va trouver son rythme, son équilibre financier, avec les conditions du marché et autres mais, dès que nous demanderons un échangeur supplémentaire, ce ne sera pas le concessionnaire ni l'usager qui le payera, ce sera la subvention publique. Il faut aussi que nous soyons conscients que, pour tout élément complémentaire que nous demandons, c'est la subvention publique qui le donne. Nous avons là-dessus des exemples et nous pourrions les passer pour comparer ce qui s'est passé, y compris pour l'A19 mais plus récemment l'A65, l'A88, que j'ai concédée aussi. Nous avons fait les calculs initiaux avec des éléments de même nature, et à quel niveau de péage nous sommes arrivés. En même temps, je vous mettrai aussi les appels d'offres, pour que vous voyiez bien les critères que nous mettons. Ils ne sont pas neutres, y compris sur le niveau de subventions et le niveau de péage.

Jacques PAVAU : Une dernière question mais très rapide.

Didier BERTHUY : Oui, je vais être très rapide. Nous avons vu qu'il y avait une donnée importante dans le calcul financier, c'est le trafic. Or, d'après les éléments que nous avons dans le dossier, vous êtes partis sur une évolution du trafic de 2,5 % par an, qui nous donnait une évolution de trafic de 30 % en 2018. Vous avez dit vous-même que ces données n'étaient pas du tout cohérentes avec l'évolution du trafic. M. de Soras a reconnu que ces données n'étaient pas réalistes puisque nous savons que le trafic baisse. Vous l'avez dit. Mme Brevan avait demandé s'il était possible de refaire une évaluation financière du dossier, en prenant en compte des prévisions de trafic plus réalistes. Est-ce que cela a été fait ou est-ce que c'est encore une des nombreuses questions que nous vous posons et qui restent sans réponse ?

Marc PAPINUTTI : Je croyais avoir compris qu'on envoyait un membre de mon équipe justement pour répondre à ces éléments, ce que nous appelons des tests d'élasticité ou des tests de sensibilité. Je pense que c'est exactement ce que Fabien Balderelli viendra faire dans une réunion à venir.

Alain OHREL : Voilà, écoutez, vous faites comme moi le constat de ce que nous avons passé l'heure prévue et nous l'avons passé de presque 25 minutes. C'est vous dire, bien sûr, l'intérêt de cette soirée, que tous vous avez ressenti, au gré de questions et de réponses qui étaient les unes à la hauteur de la qualité des autres. Par conséquent, je voudrais en féliciter et en remercier tous ceux qui les ont fournies, et les questions, et les réponses.

Ceci étant, et ayant dit mes remerciements une nouvelle fois au directeur des infrastructures de transport qui est venu jusqu'à nous et qui nous annonce des participations ou des contributions à venir. Nous les avons bien enregistrées, notamment pour ce qui est des comparaisons auxquelles nous invite très spécialement le représentant ici des exploitants agricoles, quant à ce qu'il en est des comparaisons, en effet, des autoroutes déjà réalisées en matière d'utilisation du foncier agricole, ce qui permet de cadrer, de prévoir, d'apprécier ce qu'il en serait des utilisations de ce même foncier agricole dans le cas qui nous intéresse, c'est-à-dire celui de la 154. Il a aussi à l'instant indiqué qu'il pouvait assurer la contribution ou la participation d'un de ses collaborateurs sur les prévisions de trafic.

Ceci m'est l'occasion de vous dire à cet égard, et c'est peut-être dans ce cadre-là que le collaborateur annoncé pourrait se situer, si vous le voulez bien, à cet égard, je rappelle que nous étions convenus, lors d'une rencontre antérieure, de constituer ce que nous avons appelé un atelier de travail, un groupe de travail, pour tenter, j'espère avec succès, la définition, l'élaboration de bilans comparés carbone et aussi des prévisions de trafic. Je vous en reparle parce que je vous avais demandé la dernière fois de bien vouloir, pour ceux d'entre vous qui sont intéressés, volontaires pour participer à un tel groupe de travail, de s'inscrire auprès de notre permanence, M. Chanut*, Mme Brusi*, pour que nous puissions très vite mettre en œuvre ce groupe de travail. Peut-être, je me retourne à nouveau vers vous, Monsieur le directeur, pour savoir si votre collaborateur pourrait peut-être participer ou venir pour ce qu'il en est des prévisions de trafic. C'est très important d'avoir une collaboration de la part de quelqu'un qui est spécialisé, parce que nous n'avons pas eu jusqu'alors tous les éléments.

Marc PAPINUTTI : Il était prévu sur la réunion spécifique Concessions de janvier mais, selon les disponibilités, je peux trouver une disponibilité supplémentaire. Je n'ai pas d'états d'âme.

Alain OHREL : Peut-être. Alors merci d'évoquer, parce que j'allais en parler spontanément de toute façon, cette réunion Concessions, qui est en effet la dernière de nos rencontres prévues. Je dois vous dire, très simplement, ceci sous votre contrôle et moyennant vos réactions ou dénégations, que je trouve que nous en avons parlé aujourd'hui tellement et de façon si intéressante, déjà, qu'il me semble que cette dernière séance pourrait trouver au moins partiellement un autre intitulé. Il me semble que la concession, grâce à ce que vous avez tous dit à son sujet aujourd'hui même, n'est plus tout à fait à découvrir. Je pense que nous pourrions peut-être ajouter à cette séance des réponses, d'autant que ce sera la dernière, aux grandes questions restées en suspens, c'est-à-dire le bilan carbone et les prévisions de trafic.

Je vous indique que notre prochaine rencontre est samedi prochain, le 28 novembre, par exception un samedi, à 10 h du matin, à Dreux, au Ciné Centre. Ce sera une séance un peu originale, un peu nouvelle, intitulée : audition publique. Je voudrais à son sujet vous donner un mot d'explication, quant à dire que très normalement, nous proposons que cette séance puisse être l'occasion, pour tous ceux d'entre vous ou toutes celles qui ont déjà fait l'effort de la rédaction et de la réflexion argumentées sur le sujet, de bien vouloir l'exposer à tous les autres membres, à tous les présents ce 28 novembre. Cela veut dire très simplement que je demanderai, mais il n'y a évidemment aucune obligation à le faire, je demanderai donc à tous les auteurs de cahiers d'acteurs, comme à tous les auteurs de contributions paraissant sur Internet, de bien vouloir se manifester pour dire qu'ils sont volontaires, qu'ils sont candidats à la présentation de leurs travaux lors de cette rencontre du 28 novembre. Très simplement, nous diviserons le temps disponible pour notre rencontre par le nombre de ceux qui auront été volontaires, pour faire, au nom du principe intangible de l'équivalence, un partage égal du temps entre tous les acteurs de ces cahiers d'acteurs.

Il faut s'inscrire au plus vite, l'atelier, je vous en ai parlé, les données foncières aussi donc je vous ai provisoirement tout dit. Je vous dis : au samedi 28.

Pour l'atelier, inscrivez-vous ! Rengagez-vous. Je ne vous reproche pas de vous être inscrits, je regrette qu'il n'y ait pas plus d'inscrits. Nous pourrions faire ce samedi une première réunion, si vous en avez le goût, la force et le courage, samedi après notre rencontre. Nous serons tous là pour cela. À samedi après-midi.

