

Cinécentre de Dreux, le 7 décembre 2009

***Les perspectives d'aménagement
dans la partie Nord du futur axe routier***

Commission Particulière du Débat Public :

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

Maîtrise d'ouvrage

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

* * * * *

Alain OHREL, Président de la Commission Particulière du Débat Public (4mn) :
Bonsoir à toutes et à tous, vous connaissez notre souci de la ponctualité et de faire en sorte qu'en aucune façon une minute puisse être retirée au débat public.

Aujourd'hui, il s'agit de la neuvième séance sur les 14 réunions, la plupart étant des réunions thématiques, à l'instar de celle de ce soir qui va concerner très précisément les problèmes afférents au contournement de Dreux. Déjà, lors de la précédente séance à St-Rémy-sur-Avre, nous avons pu nous y référer. Ce soir, les choses seront exposées plus en

détail et soumises à votre appréciation.

La Commission Particulière du Débat Public qui, comme c'est son rôle de le faire, traduit fidèlement ce qu'elle a entendu ou senti des propos tenus, n'a pas manqué d'indiquer au maître d'ouvrage que ce soir il y aurait évidemment une attente de précisions quant aux différents itinéraires possibles. J'allais prononcer le mot « tracé », nous verrons dans la séance d'aujourd'hui à quel point il est éloigné du mot « itinéraire », parce qu'il est impropre.

Nous aurons l'occasion d'entendre le Président de la Compagnie des commissaires-enquêteurs, qui nous expliquera comment se situe l'enquête publique par rapport au débat public, et ce qui se passe entre la fin du débat public, le début de l'enquête publique et comment il y a toujours, à ce stade-là, une concertation. Il nous exposera, je le sais, que cette concertation sera encore améliorée et accrue au gré des discussions actuellement en cours au Parlement pour les articles du Grenelle II qui concernent précisément la gouvernance, notamment l'article 95 de ce projet de loi.

Je vous ai présenté la soirée. Son déroulement s'accomplira sous la gouverne d'un membre de la Commission, M. Jean-Yves AUDOIN, à qui je donne tout de suite la parole.

Je vous rappelle que la clôture du débat est le 28 janvier ; nous avons donc 5 séances devant nous, dont je vous dirai un mot tout à l'heure, avant que nous nous séparions.

Jean-Yves AUDOIN, membre de la Commission Particulière du débat public
(5mn) : Bonsoir ; nous avons donc à parler des perspectives d'aménagement de la partie nord du futur axe routier.

Je me référerai, pour une grande partie d'entre vous qui était déjà le 1er décembre à Saint-Rémy, à ce qui avait été dit notamment par le maître d'ouvrage et en particulier par M. Serge GAILLARD, lorsqu'il vous avait expliqué qu'en 1992 cette voie avait été reconnue comme grande liaison d'aménagement du territoire.

Il vous avait dit qu'en 1994 nous avons eu une sorte de commande d'un avant-projet sommaire d'itinéraires. Il avait d'ailleurs distingué cet APSI à court terme, c'est-à-dire pour les 15 ans, ce qui nous amène en 2010, qui concernait précisément la partie nord. À long terme, il y avait l'APSI pour la partie sud. Nous allons parler d'itinéraires, de tracés ou de tronçons.

Nous avons rappelé à plusieurs reprises que les études ont été faites sur ces différents segments à des niveaux différents. Certaines sont très anciennes et très approfondies, d'autres ont besoin d'être revues, et sur d'autres segments les études sont relativement brèves.

Nous allons prendre les uns après les autres différents segments. Nous commencerons par Nonancourt, ensuite Saint-Rémy, le tronçon intermédiaire entre Saint-Rémy et Dreux, le nord de Dreux et la partie est, avec une partie qui est déjà réalisée car il n'y a qu'une voie, et une autre partie est réservée sur les documents d'urbanisme.

Sur ces différents segments, le maître d'ouvrage va présenter les enjeux et les contraintes. Ensuite, on parlera du dernier segment qui est le raccordement vers le sud pour aller à Chartres. Il est évident que cette démarche n'est pas suffisante, car il y a quand même une notion d'itinéraires. Des déplacements vont de l'Eure-et-Loir vers le Loiret, de l'Eure vers

le Loiret, de Paris vers l'Orne et plus loin, dans l'autre sens, il y a les trajets domicile-travail, la traversée de Dreux.

Il est donc impossible de raisonner uniquement tronçon par tronçon. Le maître d'ouvrage a eu une réflexion plus large, à savoir essayer de voir comment ces trafics vont se croiser dans ces différents tronçons.

La deuxième partie de l'exposé du maître ouvrage consistera à vous montrer comment il est arrivé à la proposition figurant dans le dossier. Il vous expliquera sa démarche : pourquoi on part de l'analyse de la situation des différents segments pour arriver à une proposition qui privilégie une voie plus qu'une autre.

Voilà le cadre de ce débat. Je vais pour l'instant m'arrêter là. Il y aura donc une présentation par M. de SORAS et ses collaborateurs sur ces segments et sur cette réflexion globale d'itinéraires. Ensuite, il y aura environ trois quarts d'heure de questions-réponses portant précisément sur les différents segments, les différents tronçons et cette réflexion globale. Vers 20 heures, nous passerons la parole à M. Jacques BRETON, qui montrera comment l'enquête publique se situera par rapport aux différentes études ; s'il est donné suite au projet, il y aura bien évidemment les études préliminaires, le dossier d'étude préalable, le dossier d'enquête publique et l'enquête publique. Il vous montrera le lien entre le débat public et l'enquête publique.

Nous aurons une deuxième partie de trois quarts d'heure de questions-réponses. J'ai déjà noté une ou deux interventions qui s'écartent un peu des tracés, qui seront mises dans cette deuxième partie.

Sur la première partie, je vous demande réellement de répondre aux questions sur le tracé et sur la réflexion globale, pour que ce soit harmonisé.

Olivier de SORAS, Directeur régional de l'Équipement Région Centre (6mn) :
Bonsoir à toutes et à tous, je vais juste rappeler très succinctement l'objet du débat public, dans l'hypothèse où certains d'entre vous n'ont peut-être pas participé à l'ensemble des réunions.

Nous nous proposons de résumer ce débat public concernant la RN154 en trois questions : faut-il achever l'aménagement de la RN154 ? Faut-il accélérer cet aménagement ? Dans l'hypothèse où l'on se penche sur ces questions, quel est le délai et quels sont des financements mobilisables permettant de résoudre l'équation pour cet aménagement ?

Je ne m'étendrai pas sur la situation de l'axe, qui est partiellement aménagé et qui pose des questions en termes de continuité de cet aménagement, en termes de sécurité, d'accidentologie, en termes de fiabilité des temps de parcours, compte tenu du niveau de service qu'il offre avec cet aménagement partiel.

Ce transparent montre des éléments selon les différentes hypothèses, et notre réunion de ce soir se concentrera plus sur les aspects situés dans la partie supérieure de cette diapositive, sur les aménagements de la section nord. Nous voyons que les différentes options conduisent à un coût d'aménagement autour de 650 à 700 millions d'euros, pour achever l'aménagement global de la RN154.

Ce montant important pose bien sûr la question de ce rapport délai/financement, quelles sont les différentes hypothèses possibles ? Jusqu'à présent, l'aménagement qui a pu être

réalisé l'a été de façon progressive, par succession d'opérations, sur crédits budgétaires. Il a été demandé, et c'est justement l'objet même du dossier qui est présenté au débat public, quelles sont les différentes hypothèses selon lesquelles on pourrait imaginer un achèvement dans des délais plus brefs.

Je passe très vite sur les éléments généraux. En résumant, nous avons deux options principales, l'une qui est le financement budgétaire, celle que nous connaissons ; et l'autre qui est un aménagement faisant appel à la mobilisation d'autres sources de financement, pouvant être un préfinancement privé pour une partie, et qui peut aussi s'appuyer sur un autre mode de financement, celui du paiement par l'utilisateur et non pas par le contribuable. C'est le système dit concessionnaire, par mode de concession, pour l'aménagement des routes.

Nous avons la situation d'un aménagement progressif, les capacités budgétaires sont estimées à une dizaine de millions d'euros par an, soit une cinquantaine de millions par période de cinq ans. C'est un financement qui serait dans ce cas progressif, par succession d'opérations, comme nous l'avons déjà vu, même si certaines des opérations (nous en verrons quelques-unes de façon plus détaillée ce soir) à elles seules mobilisent des crédits largement supérieurs à ces 50 millions d'euros que l'on peut imaginer sur une période de cinq ans.

Dans cette hypothèse, l'ensemble du financement aurait une source provenant des impôts (financement budgétaire). L'ensemble de la construction est estimé à entre 650 et 700 millions d'euros, cela conduirait tout simplement à une livraison à un horizon de 2070.

Une autre hypothèse examinée et présentée dans le dossier permet en fait un préfinancement et une réalisation de l'ensemble en une seule fois, c'est un aménagement global.

Ce financement se fait effectivement par un opérateur dans le cadre d'un contrat public et la délégation de service public, la concession. Cela se concrétise dans le cadre d'un contrat par deux aspects de financement, l'un qui est le paiement par l'utilisateur, comme nous le faisons pour l'eau, l'électricité, dans le cadre de nos foyers ou de nos activités ; l'autre qui peut être, parce que le contrat de concession doit être au moment de sa signature défini comme étant équilibré, la nécessité d'un recours à une subvention d'équilibre au moment de la signature dudit contrat de concession.

Dans les simulations que nous avons pu faire, nous avons abouti à une subvention d'équilibre estimée à entre 50 et 100 millions d'euros nécessaires à injecter au départ pour pouvoir lancer l'opération. Dans cette hypothèse, l'ensemble des travaux serait réalisé en une seule fois, c'est-à-dire que l'on table sur un délai de réalisation de l'opération correspondant à la réalisation d'une prochaine opération que l'on pourrait imaginer sur crédits budgétaires, soit un horizon de 2018.

Je rappelle les trois questions principales du débat, bien qu'aujourd'hui nous allions regarder plus les conditions ou les hypothèses de l'aménagement de la partie nord de l'itinéraire : faut-il achever l'aménagement de la RN154 ? Faut-il accélérer cet aménagement par rapport à ce que nous avons pu connaître et par rapport aux disponibilités budgétaires connues aujourd'hui ? Si oui, quel est le délai raisonnable dans lequel l'aménagement complet de l'axe est considéré comme souhaitable ? Une fois ce délai déterminé, quels sont les moyens, les éléments financiers et budgétaires qui peuvent être

mobilisés pour aboutir à une réalisation d'ensemble de l'axe dans le délai que l'on s'est fixé ?

J'en ai terminé pour cette partie introductive, et je pense que nous allons enchaîner directement avec la présentation des perspectives d'aménagement dans la partie nord de l'itinéraire.

Guglielmina OLIVEROS TORO, DRE Centre (28 mn) : Bonsoir, je vais vous présenter les études que nous avons menées sur la partie nord de cet aménagement de l'axe RN154.

Auparavant, je voudrais remettre quelques chiffres pour répondre à quelques questions qui nous ont été posées la semaine dernière. Cette frise présente le déroulé des étapes de mise en place d'une infrastructure, en commençant par les études d'opportunité et finissant par la mise en service.

Ces chiffres s'appuient sur une réalisation récente, la mise en place de la déviation de Boullay-Mivoye en janvier dernier.

Très rapidement, les études préalables ont duré environ deux ans. Le moment de l'enquête publique qui comprend également la partie concertation avec les différents partenaires a une durée d'environ deux ans. La mise au point de l'avant-projet est un peu plus long, entre deux et quatre ans. Le temps de préparation des travaux peut s'étendre jusqu'à deux ans et la réalisation des travaux par eux-mêmes dure de trois à cinq ans. La mise en service demandant après examen par les différents services de l'équipement trois mois à peu près pour une autorisation d'ouverture.

Si nous prenons l'ensemble des temps présentés ici, nous avons une fourchette qui est : entre 10 et 15 ans de mise en place d'un objet routier entre son étude d'opportunité et l'ouverture au public.

Je vais vous présenter les études que nous avons menées sur ce secteur nord, sachant bien sûr que nous partons de l'APSI (avant-projet sommaire d'itinéraires) de 1994, décision qui a entraîné un certain nombre de réflexions et d'études.

Cet APSI de 1994 prévoyait un découpage par tronçons, mais surtout le passage de l'aménagement en 2 x 2 voies de cette RN154 avec un aménagement de la déviation par l'est de Dreux pour ce qui concerne un APSI que l'on a appelé première phase, sachant qu'une deuxième place à plus long terme prévoyait également un aménagement du contournement ouest de Dreux.

Qu'a-t-il été fait depuis 1994 ? Pour la partie sud, nous sommes en travaux sur deux déviations à Ymonville et à Prunay-le-Gillon. Pour ce qui concerne la zone qui nous intéresse ce soir, la mise à 2 x 2 voies a été faite entre Chartres et Marville-Moutiers-Brûlé, donc au sud de Dreux. Nous avons un certain nombre d'études en cours et faites sur la partie nord, entre Nonancourt, Saint-Rémy et l'est de Dreux.

Sur cette partie d'axe, je vais commencer par la partie de Nonancourt-Saint-Rémy et vous présenter l'aménagement, les réflexions sur la grande zone de Dreux, et pour revenir ensuite à la réflexion sur le tronçon entre Dreux et Saint-Rémy, tronçon intermédiaire mais qui a une importance assez grande.

Le contournement de Saint-Rémy représente la première partie de la présentation. Il était

important pour répondre à cet APSI de réfléchir à la façon de contourner ou d'aménager cette RN154, plutôt ce tronçon commun est RN12 – RN154, qui traverse les villes de Saint-Rémy et de Saint-Lubin pour arriver à Nonancourt.

Des études de passage ont été réalisées entre 96 et 2000 ; il y a eu un certain nombre de réunions de concertation entre mai et juin 2001. En 2004, nous avons mené un complément d'étude pour approfondir un certain nombre de points qui étaient apparus au cours des premières études et des concertations précédentes.

Comment aménager ce tronçon commun (RN154 – RN12) dans cette zone ? Nous avons trois possibilités, et je n'invente rien :

- En passant au nord de Saint-Rémy et Nonancourt,
- En passant au sud de Saint-Rémy et Nonancourt,
- Aménager sur place cette infrastructure.

Passage au nord de Saint-Rémy et Nonancourt

Lorsque nous réalisons des études, nous devons mettre en évidence les enjeux présents dans le périmètre d'étude. Dans la partie nord, nous avons un certain nombre de zones bâties, et j'en ai représenté quelques-unes. J'attire votre attention sur certaines qui sont un peu particulières : un habitat social, une usine. Ici, un ensemble d'aménagements et de zones d'activités également présents dans cette zone.

Nous avons également un captage avec un périmètre de protection, celui de Saint-Rémy et un certain nombre de sites d'intérêt inscrits ou classés. La Vallée de l'Avre présente par son paysage un intérêt, je ne l'ai pas fait figurer mais il a été reconnu. De la même façon, la rivière, l'Avre, a quelques zones de débordement. Ces zones ont été évidemment repérées.

Ont également été repérés les chemins de grande randonnée et bien sûr un certain nombre de sites d'intérêt naturel faunistique et floristique, notamment le coteau du bois de Chaumont et le coteau de Pondichéry. Ces deux zones ont une particularité intéressante, ce sont des habitats qui ont un intérêt important et au titre de Natura 2000, le coteau du bois de Chaumont a été classé.

Passage au sud de Saint-Rémy et Nonancourt

J'ai replacé ce que l'on a repéré sur les études de la partie nord. Sur la partie sud, nous avons aussi des habitats importants et des activités aussi. Nous avons également deux autres sites inscrits. Nous avons également un autre élément important, l'aqueduc de l'Avre. Il y a également des sites d'intérêt faunistique et floristique repérés sur la zone, notamment le bois de la mare du sud et la vallée de l'Avre et de la Meuvette.

Une fois que l'on a mis en évidence l'ensemble de ces enjeux sur le terrain et reporté sur une carte, on peut essayer d'imaginer quelles sont les zones dans lesquelles une infrastructure pourrait être développée en perturbant le moins possible les enjeux mis en évidence. Ces études aboutissent à une étude multicritères avec bien sûr un poids différent porté à chacun des critères, mais l'ensemble de ces études a été réalisé par des spécialistes et ensuite soumis à la réflexion globale. C'est pour la partie Saint-Rémy-Nonancourt.

Aménager sur place cette infrastructure

Dernier point que je voudrais aborder sur Saint-Rémy : nous avons imaginé forcément un aménagement sur place, or si l'on prend simplement une image satellite du passage de Saint-Rémy (RN12 – RN154), un tronçon d'environ 50 m montre un habitat relativement proche de cette RN154 - RN12. L'espace entre chaque habitation est largement inférieur aux 50 m que je vous présente.

Si l'on imagine la mise en place d'une infrastructure à 2 x 2 voies, de caractéristiques voie express (ce sont les mêmes que l'on retrouve pour les autoroutes), la voie elle-même représente déjà 22 m auxquels il faut ajouter les éléments de protection (les glissières de sécurité), les fossés de drainage pour récupérer les effluents de la chaussée, sans parler bien sûr des dispositifs de protection des riverains que l'on devrait mettre de part et d'autre de cet aménagement ; l'ensemble devant occuper une trentaine de mètres. Il est relativement compliqué de faire un aménagement sur place.

Certains nous ont suggéré de faire un tunnel, ce qui permettrait de passer sous la route nationale actuelle. Je vous ai représenté un schéma d'un tunnel. Depuis l'accident du Mont-Blanc, la mise en place d'un tunnel est une opération extrêmement particulière qui répond à des normes de sécurité drastiques et c'est un équipement que l'on essaie de faire de façon exceptionnelle.

Si cet aménagement a 300 m, et dans cette zone nous avons plus de 300 m à créer, il doit être entièrement mis aux normes que je vous présente ici, c'est-à-dire deux tunnels séparés, pour chacune des voies, montante ou descendante, avec une zone de services servant également à l'évacuation éventuelle des personnes. Tout ceci demande une place, et donc une largeur relativement importante.

Je ne vous parle pas des aménagements que l'on devrait faire pour rétablir éventuellement les connexions avec les voies communales, ou en tout cas avec les voiries locales. Un petit ordre d'idée : un mètre de tunnel coûte 100 000 € (soit 100 millions du kilomètre).

Cette image montre une photo aérienne de Dreux qui montre la RN154 arrivant du sud, actuellement aménagée en 2 x 1 voie, la 828 (rocade ouest de Dreux) et la RN12 qui devient tronç commun RN12 - RN154 quand la RN154 la rejoint dans la zone du côté de Chérisy.

Sur cet aménagement de Dreux, un programme d'intérêt général a été mis en place, il a permis de réserver des terrains sur cette zone pour poursuivre l'aménagement de la RN154 vers l'est, et donc pour rejoindre la RN12 de l'autre côté de la vallée de l'Eure.

Si l'on prend cet aménagement et que l'on essaie de quantifier les enjeux localement, on s'aperçoit que la vallée de l'Eure serait traversée, celle-ci étant Natura 2000, donc à haut intérêt faunistique en l'occurrence.

Sur cette zone, on s'aperçoit forcément que le bâti est important, en habitations mais également en zone industrielle (zone industrielle nord-est de Dreux), et de l'autre côté de la vallée de l'Eure, un habitat également important. Donc, une difficulté pour travailler et mettre en place un aménagement. Les études sont en cours et nous avons encore des réflexions à mener sur un aménagement de cette RN154 à l'est de Dreux.

Le contrat de plan État-région prévoyait également un aménagement de la RN154, cette fois-ci qui arrivait au sud de Dreux. Or, sur cette zone, même si l'aménagement sur place de la RN154 pourrait être fait, nous avons à travailler encore sur l'arrivée de cette RN154 au sud de Dreux et l'aménagement du giratoire sud de Dreux.

Toutes ces réflexions sont en cours et n'ont pas encore abouti.

Si nous prenons la traversée nord de Dreux, nous avons un certain nombre de zones qui sont d'importance et avec des enjeux forts : la liaison entre la RN154 et la RN12 à l'est de Dreux où vous avez un ensemble non seulement bâti mais également avec des sites industriels, un passage au nord même de Dreux avec un bâti important au sud dans cette zone et également une extension de la ville vers le nord, du côté du carrefour Wilson, là aussi des enjeux très forts.

Bien sûr, à l'ouest de Dreux, là aussi un bâti qui est important, mais surtout une extension de ce bâti dans ces zones.

Je vous renvoie, pour cet aménagement au nord de Dreux, à ce que je vous ai présenté sur Saint-Rémy : une zone très contrainte, donc un aménagement sur place relativement compliqué. Là aussi, des réflexions sont en cours pour aller plus loin sur les possibilités que nous avons de passer dans cette zone.

Enfin, je vous parlerai très brièvement de la partie tronç commun RN12 - RN154, complètement à l'ouest de Dreux, qui a été aménagée en partie et qui mérite encore des aménagements, notamment pour ce qui concerne les carrefours à revoir si l'on veut mettre en place une voie express aux normes.

Pour relier cette zone de Dreux et celle de Saint-Rémy, nous devons également réfléchir à un aménagement en déviation ouest de Dreux plus large et partant de Marville-Moutiers-Brûlé, et imaginer une réflexion sur l'ensemble de la zone qui s'étend vers l'ouest.

Je vous ai représenté une carte géographique. Si l'on prend les enjeux que l'on peut trouver dans cette zone, là aussi nous avons du bâti, l'aqueduc de l'Avre qui traverse l'ensemble de la zone, un captage et bien entendu des sites inscrits, des passages de faune importants, les sites d'intérêt faunistique et floristique, notamment la côte blanche et la côte de Tréon avec des milieux d'intérêt.

Si l'on reprend la même réflexion que précédemment, en remettant tous ces enjeux sur une même carte, en essayant de trouver le meilleur moyen de créer une infrastructure sans perturber les zones d'intérêt, on arrive à une représentation de ce type, permettant de partir de la zone de Marville-Moutiers-Brûlé pour rejoindre la RN12 - RN154 vers le nord.

Pour finir avec cet aménagement au sud entre Chartres et Dreux, qui a été fait, il y aurait des mises aux normes techniques à faire, et l'ensemble de ce coût est estimé à 25 millions d'euros.

Si l'on reprend l'ensemble de ce que je vous ai présenté et on essaie maintenant de mettre en évidence les avantages et les inconvénients à passer dans une zone ou dans une autre, et pour rejoindre les propos de M. AUDOUIN sur les réflexions plus à l'amont que l'on doit avoir pour réfléchir à la meilleure infrastructure sur cette zone :

Pour la zone de Nonancourt et Saint-Rémy, les avantages d'une variante nord sont bien sûr qu'elle est plus courte que la variante sud, vous me permettez cette évidence, mais elle permet une requalification également de la RN12 déviée. Les inconvénients par contre sont forts, comme je vous les ai montrés tout à l'heure, pour le milieu humain, pour l'urbanisme, pour le paysage, pour le milieu naturel. Le coût, contrairement à ce que l'on pourrait imaginer par rapport au Sud, est élevé, car il y aurait un viaduc de 2 km.

L'avantage d'un aménagement au sud serait une faible contrainte humaine, de faibles contraintes environnementales, un coût moindre car les aménagements seront faibles. Le seul viaduc que l'on ait à mettre en place ne ferait que 500 m. Les inconvénients étant l'allongement du parcours de 7,5 km avec de forts enjeux paysagers, puisque nous sommes dans une zone naturelle, dans de grands espaces.

Ceci pour parler des aménagements autour de Saint-Rémy et de Nonancourt.

Maintenant, ce qui est au droit de Dreux : pour l'aménagement du nord de Dreux et le passage est, les avantages étant l'emprise réservée aux documents d'urbanisme sur la partie est, la section sud de cette partie est déjà aménagée à 2 x 2 voies en partie. L'aménagement de la traverse nord de Dreux peut limiter l'impact. Par contre, les gros inconvénients étant un passage à proximité du milieu naturel sensible, notamment la vallée de l'Eure, un allongement des parcours pour les trajets Chartres-Rouen, et surtout un maintien d'un trafic très important au nord de Dreux, car le trafic atteint les 30 000 véhicules par jour, et également un passage avec un trafic maintenu aux alentours d'une vingtaine de milliers de véhicules par jour. L'aménagement serait compliqué.

L'autre réflexion porte sur l'aménagement sur l'ouest de Dreux, les avantages étant des contraintes humaines relativement faibles. Nous sommes dans un milieu plus ouvert, nous avons une possibilité de requalification des voiries actuelles autour de Dreux. Nous avons par contre des contraintes environnementales qui peuvent être évitées et une possibilité d'aménagement plus court pour le passage entre Rouen et Chartres.

Cet aménagement à l'ouest de Dreux est évidemment compatible avec n'importe quel aménagement autour de Saint-Rémy-Nonancourt, même si comme nous l'avons présenté dans notre document, l'aménagement sud de Nonancourt-Saint-Rémy nous semble mieux correspondre à un déménagement tel que celui-ci, que l'on privilégierait également. Les inconvénients étant que cet aménagement ne résout pas à lui seul le problème du trafic de la RN12 qui continuerait à passer à l'intérieur de Dreux et qui serait simplement pris en charge par la zone de la Pyramide.

Voilà très rapidement ce que l'on pouvait vous présenter des réflexions que nous avons actuellement et que nous avons eues sur cette partie nord de l'axe RN154. Encore une fois, nous avons une réflexion qui doit être bien plus globale, car nous sommes face à des enjeux, face à un trafic qu'il faudra gérer et notamment en passage nord de Dreux, pour la liaison RN12 - RN154 dans cette zone.

Jean-Yves AUDOUIN (1mn) : Avant de passer la parole à la salle, je vais rappeler mes mots importants de cette présentation : enjeux, contraintes, analyse multicritères. Un des critères n'a pas été cité, mais il est bien pris en compte : la partie agriculture.

L'emprise des terres agricoles fait partie de l'analyse multicritères. Mme TORO a un peu accéléré son exposé, mais elle avait 20 minutes en plus de l'intervention de M. de SORAS. Nous avons quand même du temps pour les questions, notamment sur la première partie concernant les segments et l'approche globale.

Germaine FRAUDIN, AVERN (2 mn) : Vous avez éludé le tracé ouest au droit de Dreux, ce qui nous intéresse à plusieurs titres.

D'abord, l'étude préalable sur le contournement ouest de Dreux est consultable sur le site de la CPDP depuis peu seulement, ce que nous déplorons. Cette étude retient un itinéraire

privilegié parallèle à la rocade ouest actuelle au droit de Dreux, passant entre Vernouillet, Allainville, après avoir traversé la Blaise, la commune de Garnay, l'option sud 1, nord 1, apparaissant la plus intéressante, dites-vous.

Sur cet itinéraire qui ressemble à un tracé, il est prévu la réalisation d'une bifurcation au niveau de Marville, d'un diffuseur aux alentours d'Allainville et d'une bifurcation entre la RN12 et la RN154 au niveau de la Pyramide. S'agit-il d'une deuxième rocade ou d'une traversée autoroutière recevant également le trafic de la RN12 ? Nous pouvons en douter et nous attendons des précisions à ce sujet.

Rappelons quand même que dans le cadre d'une autoroute, la vitesse serait différente, 130 km au lieu de 90 km ou 50 km/h, voire beaucoup moins sur l'actuelle rocade, il paraît inutile de préciser que beaucoup de gaz à effet de serre seraient rejetés dans l'atmosphère, à moins qu'à l'avenir les limitations de vitesse soient tellement réduites qu'un projet autoroutier pour la 154 n'aurait plus aucune justification.

En tout cas, le jour de l'ouverture du rendez-vous de Copenhague, nous notons une fois de plus qu'ici on ne tient absolument pas compte de l'avenir de la planète, du bilan carbone de la construction et de celui du trafic.

Jean-Yves AUDOUIN : Nous allons regrouper les questions, car je pense qu'elles ont toutes porté sur le segment.

Bertrand THIERRY, collectif des associations du pays Drouais (3 mn) : Le collectif des associations du pays Drouais a depuis bientôt deux mois participé à tous les débats. Nous avons produit des cahiers d'acteurs, de nombreuses contributions sur les thèmes proposés par les différentes réunions thématiques. A cette étape de notre engagement, nous voudrions vous poser quelques questions. Une lecture attentive et une analyse fine du dossier complet est nécessaire pour voir apparaître un contournement sud de Dreux, page 62, à la fin d'un paragraphe. Tous les véhicules venant de Paris par la RN12 emprunteraient le barreau ouest pour rejoindre la Pyramide. Ce n'est plus de la RN154 dont vous parlez alors, mais de la RN12. Que répondez-vous à notre conclusion ?

Le parcours ne serait rallongé que de 3 km environ, selon les calculs de la DRE. Ceci est faux selon nous, c'est plus du doublement du trajet, il y a plus de 5 km de rallongement. Cela nous amène à remettre vos calculs en question ; qu'en est-il au juste ? Les usagers de la RN12 paieraient-ils aussi un péage ? Où est l'étude de ce projet de grande rocade qui requiert 230 millions d'euros pour sa réalisation ?

Je suis désolé de sortir un peu du tracé, mais Ouest-France le 2 décembre dernier rapportait les paroles de M. MONNET, Maire de Tourouvre, élu divers droite, qui présentait une délibération du Conseil Général de l'Orne sur le devenir de la RN154, en tant que président de la commission des routes. L'Orne s'intéresse à notre débat, car un bout de la RN12 irrigue son territoire et est intégré à notre réflexion.

A un élu d'opposition qui déclarait : « une fois de plus l'État nous fera les poches avec la mise en concession », Il répondait : « ce n'est pas l'État qui a demandé une autoroute, mais les départements traversés qui l'ont sollicitée ». En février 2007, lors de la réunion à Garnay, au cours de laquelle les élus qui avaient bien voulu répondre à l'invitation de l'AVERN, avaient expliqué le projet pour la RN154, il nous avait été dit que cette autoroute était exigée par l'État. Nous sommes donc fondés à vous poser la question : qui demande réellement cette infrastructure ? D'autant que M. Nicolas GAULTHIER, Conseiller

politique de M. BORLOO, nous a dit le 3 septembre 2008 que l'État ne réclamait aucune nouvelle autoroute. Nous voudrions donc savoir à qui nous avons affaire ? La question reste posée : qui est à l'initiative du projet ?

Yves GLAIS, ASCVEG (1mn) : En avril 2006, la DRE nous avait annoncé, lors d'une présentation aux grands élus, que le raccordement via le barreau Dst permettrait une économie de 100 millions d'euros. Ce document a été transmis à la CPDP. Apparemment, sans études complémentaires, seule une étude environnementale a été réalisée en 2009, la différence serait aujourd'hui entre le contournement ouest avec un ouvrage d'art important au niveau de la vallée de la Blaise et un tracé beaucoup plus long, vient de nous dire Madame, et le contournement Est où les terrains sont déjà achetés et où une grande partie des travaux a déjà été réalisé, et avec une longueur bien moins importante, la différence serait de 50 millions. Nous nous étonnons de cette évolution des coûts.

M. LATOUR, Association VIVAVRE (2mn) : J'avais posé une question par écrit à la première réunion de la CPDP ; j'avais demandé si d'autres options que le tracé nord ou le tracé sud avaient été étudiées. On a l'impression que vous avez une solution qu'il faut absolument faire passer.

Je viens d'avoir un début de réponse de la part de Mme TORO, mais je regrette... Par exemple, Mme TORO nous a donné le prix d'un tunnel, alors que j'avais demandé à M. GAILLARD un prix au mètre linéaire, qui est non pas 100.000 euros/mètre mais 10.000 euros/mètre, donc un tunnel de 100 mètres coûte 10 millions et non pas 100 millions. Cela fait une sacrée différence.

Je rappelle aussi que quand on parle de 100 millions, de la subvention d'équilibre qui serait donnée par l'Etat dans le cas d'une concession, cela veut dire : 10 collèges. Si l'on imagine que le département d'Eure-et-Loir, depuis la décentralisation, a dû construire une vingtaine de collèges, cela signifie qu'une subvention de 100 millions qui a l'air de rien du tout représente quand même la moitié du programme du Conseil Général depuis 20 ans.

Françoise DUTHU, Conseillère Municipale (2mn) : J'aurais beaucoup de choses à dire, mais j'en prendrai une en particulier.

Vous avez écrit sur le site du débat : *« la recherche d'une solution globale à la problématique drouaise RN154 / RN12 et développement de l'agglomération a conduit le maître d'ouvrage à examiner la faisabilité d'une déviation sud de Dreux par combinaison des contournements est et ouest. Une telle solution soulagerait la rocade drouaise des flux nord-sud comme des flux est-ouest »*, etc. Cette solution semble avoir la préférence du maître d'ouvrage. J'aimerais en savoir plus.

On nous présente les choses comme si c'était à l'est ou à l'ouest ; j'ai l'impression que ce sera : à l'est et à l'ouest. On ne parle plus du tout du schéma qui était prévu en 1994 : le barreau est. Pourquoi cette hypothèse est-telle enterrée ? Pourquoi faudrait-il un grand contournement est, un grand contournement sud ? J'aimerais y voir plus clair.

Je rappelle que c'est un peu déplorable d'en être à travailler sur un projet d'autoroute, au moment où c'est le jour J des négociations climatiques.

Je sais que ce soir le thème n'est pas le financement, mais le fait que ce soit refinancé par les contribuables est toujours un peu choquant.

Olivier de SORAS (2mn) : Je voudrais apporter un élément un peu général en préambule, puis nous allons répondre aux questions qui ont été posées.

Une des difficultés de ce débat est que nous avons des parties sur lesquelles des études ont été assez avancées, pour autant sans être suivies de décision, ni de programmation, ni de mise en réalisation. Il y a donc des points sur lesquels on n'est pas loin d'un mot que je vais employer une fois : celui de « tracés », ou de réflexions autour de ce que pourraient être des tracés. Le sujet du débat public concerne l'aménagement global de l'axe et fait remonter un peu tout le niveau d'appréhension à un niveau plus général.

Maintenant je comprends, compte tenu à la fois des études réalisées, que nous allons présenter là, qu'il y ait des questions un peu plus de détails. Mais, toutes ne sont pas exactement au même niveau.

Veux-tu répondre, Serge, aux questions différentes qui ont été posées ?

Serge GAILLARD, DRE Centre (7 mn) : Tout d'abord, à M. LATOUR : si effectivement je vous ai écrit que c'était 10.000 euros le mètre linéaire, c'est une erreur de frappe, c'est bien 100.000 euros le mètre linéaire, le coût moyen d'un tunnel.

(Intervention de M. LATOUR hors micro)

C'est 100.000 euros le mètre linéaire, donc 100 millions par kilomètre.

Sur les différences de coûts, je n'ai pas tout à fait suivi, donc j'aurai du mal à vous répondre ; il faudra peut-être que l'on reprécise les différences. Ce qu'il faut bien voir, c'est : que met-on derrière le coût ?

Quand on parle du contournement est de Dreux, il ne fonctionne que si on lui rajoute un certain nombre d'aménagements sur la RN12, à commencer par la traversée nord de Dreux que l'on a évaluée à 50 millions d'euros ; ensuite, l'aménagement de la section entre Dreux ouest et Saint-Rémy : le projet de déviation de Saint-Rémy Nonancourt, qu'il se fasse par le nord ou par le sud.

On peut en effet penser que cette section-là est déjà aménagée, puisqu'elle est en grande partie à 2 x 2 voies ; à quelques centaines de mètres près, il reste encore un peu d'aménagements, mais surtout les carrefours sont à niveaux, donc il faudra déniveler les carrefours, c'est pourquoi nous avons annoncé dans notre schéma une dizaine de millions d'euros pour aménager cette section et une dizaine de millions d'euros, c'est un gros échangeur, à peu près.

Je peux répondre à la dernière question posée sur l'aspect variante sud, par combinaison. Ce qui nous a conduits à avoir cette réflexion, c'est : quel que soit le raisonnement que l'on prenne, que ce soit le contournement est ou le contournement sud-ouest, on ne règle pas définitivement le sujet du trafic de la RN12 qui est quand même le trafic le plus fort, puisque l'on est à plus de 30.000 véhicules/jour (pratiquement 3 fois le trafic de la RN154).

Dans la réflexion, puisque cela n'a jamais fait l'objet de parties d'aménagements, on s'est dit qu'en raccordant les deux aménagements : contournement est et contournement sud-ouest, on créait une déviation sud. On a mesuré l'allongement de parcours ; je n'ai plus le chiffre en tête mais celui qui est annoncé dans le dossier est celui-ci. Il faut savoir que les

3 kilomètres, c'est sur le global, c'est-à-dire de Dreux est jusqu'à Nonancourt. On ne va pas « se battre » sur l'allongement de parcours, nous pouvons regarder si vous voulez, à la centaine de mètres près. Ce qui est important, c'est qu'en temps de parcours, cela puisse être équivalent.

Un intervenant : Vous ajoutez 5 kilomètres, et c'est le même temps de parcours !

Serge GAILLARD : C'est différent si on roule à 110 ou à 130, ou à 50 à la traversée de Dreux.

Le même intervenant : Par l'ouest à 130... ?

Serge GAILLARD : Le tracé est s'aménage effectivement ; l'objet est de l'aménager en voie express. Encore une fois, on ne vous dit pas que c'est ce que l'on va faire. Nous vous avons présenté les contraintes qui existent et les possibilités de tracés. Après, nous vous avons donné les variantes que nous préférons. Ce ne sont pas des choix, ce sont des préférences de maître d'ouvrage ; c'est pourquoi, Madame, vous parliez de l'abandon du contournement est, je ne pense pas que nous l'ayons abandonné.

Le contournement est présente en effet des avantages ; comme on l'a dit, il faisait partie d'un premier temps dans l'aménagement de la RN154. Il a l'avantage d'avoir des terrains réservés et des emprises réservées.

Il borde une zone Natura 2000, il borde la vallée. Il présente une difficulté : il est orienté vers l'est alors que l'utilisateur qui veut aller vers Rouen, c'est plutôt vers l'ouest, donc c'est un peu à contre-nature.

Il y a des difficultés à créer une continuité dite autoroutière au point de rebroussement. Là, on a quelques difficultés à créer une continuité de la RN154. Techniquement, tout est possible, donc on ne va pas s'arrêter sur ce point, mais c'est beaucoup plus facile de donner la direction de Paris.

Autre point nous paraissant important : aujourd'hui, l'addition des trafics de la RN12 et de la RN154 se passent ici, puisque la route départementale 828, ce que l'on peut appeler le contournement ouest de Dreux, est la voie la plus chargée. Donc, le trafic des la RN12 et celui de la RN154 s'additionnent ici. Dans le cas d'un aménagement de la RN12 par l'est, l'addition des trafics se ferait ici et donc on ferait passer un trafic plus important par la traverse nord de Dreux. Certes, la traverse nord de Dreux est urbanisée côté sud, mais la zone de développement prévue par l'agglomération drouaise se situe au nord ; donc la création d'une infrastructure autoroutière en traverse nord de Dreux crée en particulier un effet de coupure important. Encore une fois, nous n'avons pas abandonné le tracé est, cela fait partie des solutions mais n'est pas celle qui a notre préférence, j'ai essayé de vous expliquer pourquoi.

Guglielmina OLIVEROS TORO (1mn) : Pour revenir à la zone Natura 2000, en effet, nous avons bien identifié toutes les zones Natura 2000, comme vous l'avez vu sur l'ensemble des cartes. Il n'empêche qu'une zone Natura 2000, comme n'importe quelle zone protégée en France et en Europe, est une zone sur laquelle il faut que l'on porte une attention particulière et sur laquelle les aménagements ne sont pas faits sans y réfléchir plusieurs fois.

Il n'empêche que dans une zone Natura 2000, les activités humaines sont possibles. Je le

redis, une zone Natura 2000 n'est pas une réserve.

Olivier de SORAS ^(2 mn) : Il restait une question sur : qui a demandé quoi ? Qui a demandé ce fichu aménagement d'autoroute qui nous mobilise tant.

Sur « qui a demandé » : un certain nombre de réflexions, depuis les années 2000, consistent à dire que pour que la RN154 apporte le maximum de leviers qu'elle peut apporter pour le territoire, c'est un aménagement abouti d'ensembles qui apparaît nécessaire. C'est un peu ce qui a conduit à ce que je vous ai présenté tout à l'heure en disant que quand on regarde ce qui a pu être mobilisé, comment cela a pu être réalisé, on est sur des horizons de réalisation qui sont un peu lointains par rapport aux objectifs que l'on pourrait se fixer pour le territoire.

La demande a émané du territoire, d'un ensemble d'acteurs locaux politiques, économiques, acteurs institutionnels, etc., pour dire : « certes, il reste un montant très important d'investissement à mobiliser, cet investissement ne paraît pas tout à fait dans l'épure de ce qui est mobilisable sur les crédits d'investissement public dans les délais que vous souhaiteriez ; que pouvez-vous apporter comme éléments de réflexion ?

Ces premières réflexions ont eu lieu, de mémoire, dans les années 2006/2007 ; je crois que vous citiez différents échanges qu'il y a eu avec ce qui était à l'époque la Direction générale des routes, qui n'existe plus aujourd'hui et qui est la Direction générale des infrastructures de transport. M. Marc PAPINUTTI avait participé à l'une de nos réunions il y a quelques semaines. La question posée à l'Etat est « réfléchissez à toutes les possibilités qui peuvent exister pour voir comment on peut résoudre cette équation : moyens importants et délai court souhaités ».

La demande d'origine est une demande du territoire sur les réflexions qui peuvent être menées pour accélérer l'aménagement de la RN154. Cette question est posée bien sûr à celui à qui « appartient » le maître d'ouvrage de la RN154, le réseau national dit structurant et du ressort de l'Etat ; c'est donc l'Etat qui a essayé d'amener des éléments de réflexion qui nous amènent au débat public aujourd'hui, sur : comment aménager sous une autre forme, avec des délais un peu plus courts ?

Guglielmina OLIVEROS TORO ^(2mn) : La question de Mme FRAUDIN portait sur l'aménagement ouest et sur la possibilité de passage. Comme je vous le disais tout à l'heure, et comme l'ont redit mes collègues, nous sommes là aussi sur un ensemble d'études à des stades bien différents les uns des autres, sur cette zone ouest, que l'on appelle « contournement ouest » ou comme le dit Serge GAILLARD, si on l'associe au contournement est, c'est : l'ensemble du contournement sud de Dreux. Nous avons mis là en évidence un certain nombre d'enjeux d'importance, qui sont présents sur le terrain.

Maintenant, cette carte montre bien que l'on peut aménager une infrastructure en évitant la plupart des zones d'intérêt. Nous sommes conscients des enjeux, des difficultés techniques que nous aurons éventuellement devant nous si l'on prend n'importe quelle solution présentée ici ; ces solutions seront de toute façon débattues plus tard. Nous sommes bien à l'amont de l'arrêt d'un quelconque tracé.

Une intervenante ^(1mn) : S'agit-il d'une deuxième rocade qui combinerait l'est, le sud, avec l'ouest ? Je parle de cette perpendiculaire, que vous avez d'ailleurs éludée dans vos études et qui est pourtant votre solution retenue dans les études.

S'agit-il d'une deuxième rocade ou d'une traversée autoroutière qui recevrait le trafic de la Nationale 12, pour éviter justement la traversée de Dreux ?

On a l'impression qu'il y a des choses cachées. On voit très bien un contournement, pourquoi pas ? Comme cela, il n'y a plus de problèmes au nord de Dreux !

Guglielmina OLIVEROS TORO (1 mn) : Encore une fois, nous menons les études à partir des accords que nous avons et des demandes que nous avons eues au niveau central. La demande qui nous a été faite était bien d'aménager la RN154 et donc de relier au mieux cette RN154 qui arrive au sud de Dreux avec le tronc commun (je dis bien « le tronc commun ») entre Dreux et Nonancourt. Les études ont été menées, et c'est ce que je vous présente là.

Les études sur une « rocade » plus proche de Dreux, complètement à l'ouest, ne sont pas encore faites. C'est donc une solution envisageable, mais pour laquelle les études n'ont pas été menées du tout.

Serge GAILLARD (2mn) : Les tracés qui vous sont présentés - j'utilise le mot « tracés », je devrais plutôt utiliser « passages » ou « fuseaux », c'est en gros un cheminement au travers des contraintes et ce qui montre la faisabilité de réaliser des passages, au sud-ouest de Dreux.

Pour répondre à la question : non, il ne s'agit pas d'une nouvelle rocade ; on n'aura pas la fonction urbaine de la rocade.

Nous sommes bien sur des fonctions de transit ; c'est la continuité de la RN154, du sud au nord, et cela reprend bien le parti d'aménagement à long terme qui est décrit dans l'avant-projet sommaire d'itinéraire de 1994. J'insiste.

Dans un premier temps, c'était le tracé est, et ensuite à long terme, l'ouest.

Nous essayons de montrer la faisabilité d'un passage à l'ouest.

Quand on parle de dévier tout le trafic de la RN12, effectivement, on revient sur l'idée qui n'a pas été approfondie plus que cela : relier les deux contournements pour assurer un contournement sud de Dreux. Nous ne sommes pas sur une rocade, sur des fonctions urbaines, et nous pensons que de tels aménagements permettraient au contraire de réaménager les rocades est et ouest de Dreux, y compris le nord, en boulevards urbains.

Jean-Yves AUDOUIN (1mn) : Nous passons à notre deuxième série de questions, mais avant, je souhaiterais que vous précisiez que dans tout ce que vous nous avez présenté, il n'y aurait que deux gros ouvrages le cas échéant, des ouvrages d'art lourds, j'entends : le franchissement de l'Eure à l'est de Dreux, et le viaduc dont on a parlé. A priori, dans le grand tracé, sous réserve d'études approfondies, il ne devrait pas y avoir d'ouvrages d'art importants ?

Guglielmina OLIVEROS TORO (30s) : Si, les vallées devront être de toute façon traversées par des ouvrages ; ne serait-ce que sur cette zone-là, on peut imaginer qu'il y en ait un.

Sur chaque image que je vous ai présentée, il y a au moins un ouvrage, cela fait trois ouvrages.

Michel-Etienne AUGUSTIN, Maire de Boissy-en-Drouais (2 mn) : Je suis le Maire de Boissy-en-Drouais, milieu rural. Avec ce que j'ai entendu tout à l'heure, deux remarques me viennent à l'esprit.

Je parlerai pour notre chapelle du monde rural. Ma première remarque concerne l'espace agricole. Nous avons neuf exploitations, et je sais que cela concerne d'autres exploitations autour de Boissy-en-Drouais.

On voit apparaître un faisceau qui détruit des centaines d'hectares de bonnes terres agricoles. Pour les aménagements de nos Plans d'occupation des sols, nous avons été confrontés régulièrement dans nos débats au fait de se retrouver limités dans l'espace de l'habitat, tout simplement parce qu'on vous demande de ne pas prendre sur le monde agricole. Je suis donc surpris de voir subitement des centaines d'hectares qui peuvent disparaître.

Le deuxième point concerne l'habitat. Tout à l'heure vous avez dit que vous aviez mis sur la même ligne habitat et activité. Je ne suis pas tout à fait d'accord. Je ne pense pas que l'on puisse associer l'habitat et l'activité ; je considère que même si le monde rural est relativement faible en densité, il ne faut pas l'écarter.

Je voudrais prendre pour exemple que si le monde rural existe aujourd'hui, c'est parce que des gens vont vite au monde rural pour une unique chose : la qualité de vie, le fait d'être tranquilles. Aujourd'hui, à travers des infrastructures de cet ordre-là, on va détruire cette qualité de vie.

Merci.

(Applaudissements)

Michel CLOVI*, agriculteur (1mn) : Je tenais à remercier M. AUDOUIN qui pense à l'agriculture, alors que le maître d'ouvrage n'y a pas pensé ce soir. Ce qui m'étonne, c'est que des zones d'alimentation de bassins de captage ne figurent même pas sur vos cartes, alors qu'on y fait figurer des zones Natura 2000 qui sont bien plus réduites.

Il y a le captage de Saint-Lubin, le captage de Vernouillet. Etant donné ce qu'on demande à l'agriculture sur les bassins de captage, je pense que la moindre des choses est de les faire figurer.

François BARRET, Association ACTS (2mn) : Dans vos fuseaux présentés là, le concessionnaire autoroutier a-t-il été consulté ? C'est le nerf de la guerre, finalement, de savoir ce qu'il va demander : aller au plus court ? Au moins cher ?

Je voulais donc savoir si le concessionnaire autoroutier y est associé. Dans ce cas de figure, vous avez présenté une section gratuite entre le tronc commun RN12/RN154 ; là encore, le concessionnaire autoroutier est-il associé à la réflexion ? C'est aussi un élément qu'il est important de connaître : comment cela se passe au niveau de cette gratuité.

On me souffle une question : certains agriculteurs ont reçu (j'ai l'impression que c'est surtout pour le tracé sud pour le moment) une consultation de la part de la SAFER qui veut savoir si tous les agriculteurs concernés par les différentes variantes ont été consultés, pour savoir si les échanges de terres se feraient aussi sur d'autres tracés.

Un intervenant ^(2mn) : Une question et une remarque. Il faudrait avoir la carte de Dreux, si possible. On a parlé de tunnel, mais pas de tranchée ; une tranchée pour la route est-elle envisagée aussi ? Des tranchées sont-elles prévues plutôt qu'un tunnel ? Cela coûterait peut-être moins cher.

La ville de Dreux est ceinturée par 3 routes, cela forme un cœur, je vois plutôt un triangle équilatéral avec le nord, le côté gauche et le côté droit. Quand les voitures viennent du sud... Nous sommes bien sûr marqués par l'A 54. On a beaucoup de mal à imaginer que l'on soit obligé de partir par le côté droit pour revenir par le côté nord, ce qui double la distance actuelle. C'est un trafic maximum de moins de 10.000 véhicules. Par contre, ce n'est pas du tout gênant d'imaginer que ceux qui viennent de Paris, soit 30.000 véhicules, 3 fois plus, fassent eux, pour éviter le nord, le côté droit et le côté gauche. Les nuisances seraient multipliées par 3. Je pense qu'il faut mesurer l'impact de chaque solution.

(Applaudissements)

Philippe HOUSSET, Président de l'AIDIL ^(3mn) : J'habite à La Madeleine-de-Nonancourt.

Pourriez-vous me présenter l'une des diapositives qui concernaient les avantages et inconvénients du contournement nord de Saint-Rémy Nonancourt ? Je voulais revenir sur cette diapositive.

Comme inconvénients, l'association avait bien identifié tous ces forts impacts sur le milieu urbain et naturel ; on a également identifié le coût exorbitant du viaduc, pour un passage en surplomb à plus de 100 mètres au-dessus de la vallée, puisque ce serait la seule possibilité envisagée. Également, un viaduc qui se situerait au-dessus de zones habitées.

En termes d'avantages, la variante est plus courte, en revanche elle ne permet pas une requalification de la RN12, en tout cas sur sa totalité du contournement de Nonancourt Saint-Rémy ; alors que la version sud offre cette requalification complète de la RN12, entre la Pyramide et ce que l'on appellera Bellegarde, ce qui se trouve à l'ouest de Nonancourt.

Tout cela pour argumenter sur le plan économique que le tracé sud est moins cher au kilomètre que le tracé nord.

L'association a également identifié que compte tenu des contraintes d'encaissement de la vallée au nord de Saint-Rémy, les possibilités de passage sont relativement limitées, c'est pourquoi les fuseaux sont très restreints, alors que par le sud les possibilités de passage sont plus faciles, d'autant plus qu'au site qui s'appelle Bellegarde, à l'ouest de Nonancourt, la configuration du terrain se prête assez facilement au passage de la vallée de l'Avre.

Je voulais réagir aussi sur un point soulevé tout à l'heure, concernant la qualité de vie en zone rurale ; que ce soit le nord ou le sud, les fuseaux s'inscrivent essentiellement dans des zones rurales. Je ne connais pas la situation de Dreux mais en tout cas, c'est le cas pour la déviation de Nonancourt.

Vincent COSTET*, **Animateur d'un site Internet sur la RN12** ^(1mn) : J'ai trois questions.

Un débat public sur la RN12 est-il prévu ? Je suis désolé mais envisager celui de la RN154 sans envisager celui de la RN12, c'est ne faire que la moitié du travail.

Deuxième question : pourriez-vous s'il vous plaît détailler l'itinéraire de substitution aux alentours de Nonancourt ? Il est fort probable que l'on continue à circuler à l'intérieur de Saint-Rémy et de Nonancourt.

Pour finir, il y avait un parti pris dans votre dossier, qui consistait à démarrer les travaux par le sud, pourquoi ? Sachant que le trafic maximal (on le voit bien avec la RN12) se situe au nord. Pourquoi ne démarrez-vous pas les travaux par le nord ?

Gérard DANIEL, Collectif Dévier Saint-Rémy (30s) : M. HOUSSET vient de dire un peu la même chose : pour comparer les tracés nord et sud il faut en effet reprendre la Nationale 12 jusqu'à l'ouest de Nonancourt, ce qui n'était pas fait dans votre présentation. Cela rééquilibre un peu les deux choses et on se rend compte qu'alors, le sud que vous privilégiez par rapport au nord est encore plus intéressant quand on considère que le nord devrait retourner, également, reprendre la Nationale 12 sur l'ouest de Nonancourt.

Valentino GAMBUTO, Conseiller municipal de Dreux (2 mn) : J'ai mal compris, ou ce n'était peut-être pas assez clair, en ce qui concerne vos comparatifs de coûts, puisque finalement vous substituez l'idée d'autoroute à la déviation de Dreux, notamment par l'est.

Lorsqu'on regarde vos comparatifs, en fait vous opposez soit l'autoroute, soit la déviation, alors qu'il semble évident que ce contournement est, de toute manière, est indispensable pour ceux qui ne voudront pas payer l'autoroute (sachez qu'il y en aura bon nombre), dans le cadre de ces voies de substitution ; mais aussi pour irriguer tout le drouais, il faut absolument une entrée de ville au-dessus de Vernouillet, un contournement est, pour fluidifier la circulation qui ira en augmentant, même s'il y a une autoroute. On se retrouvera alors avec deux coûts qui se superposeront.

La véritable question est : quel coût, entre une déviation est et une autoroute, et si l'on est obligé de faire les deux, quel surcoût et pourquoi faire les deux ? Ma question est toute simple. Si nous faisons ces déviations obligatoires et la rendons en voie express, pourquoi faire une autoroute, avec tous les problèmes que cela pose, en coût, et au niveau de la nature ?

Concernant le financement, si j'ai bien compris, on a une capacité de financement de seulement 10 millions par an. Si nous finançons ce que vous demandez pour l'autoroute, qui financera ces 50 à 80 millions du contournement est ? On en prend pour 13 ans de financement, cela veut dire que pendant que l'on finance l'autoroute, on ne ferait rien pendant 13 ans au niveau des collectivités, pour ce détournement.

Un intervenant (30s) : En ce qui concerne la traversée par une autoroute des zones rurales, il y a énormément de petites routes secondaires qui ne sont pas du tout secondaires pour les habitants, et qui seront coupées, forcément.

Donc, comment se passeront les franchissements de l'autoroute, et qui devra payer ? Les municipalités ? Les collectivités locales ?

Jean-Yves AUDOUIN : Vous répondez, puis nous passerons la parole à M. BRETON, puis à nouveau à la salle.

Olivier de SORAS (4mn) : Il y a eu beaucoup de questions.

Je prendrai les aspects financiers.

Un concessionnaire a-t-il été consulté ? A-t-on recueilli l'avis d'un concessionnaire potentiel sur les études en cours ? La réponse est évidemment non.

Y a-t-il des concessionnaires qui de temps en temps, à l'occasion d'autres sujets que nous pouvons avoir en échange avec eux, nous interrogent ? La réponse est oui, mais cela s'arrête là.

Par contre, il me semble important de préciser de qu'est une concession. C'est un contrat public dans lequel un cahier des charges est défini par la maîtrise d'ouvrage publique. En gros, c'est un marché de travaux ; c'est d'ailleurs un appel d'offres. Comme quand on passe un marché, on définit les besoins avant, et on demande de remettre la meilleure offre et on voit bien quelle est la réponse.

Donc, on attend du concessionnaire (nous en avons parlé la semaine dernière) qu'il réalise ce qu'on lui aura demandé. On ne discute donc pas avec lui aujourd'hui. Simplement, dans les éléments de sa réponse, il y a le montage, l'équilibre financier qui sera regardé, dans les critères de choix il y a, une fois que la politique tarifaire est définie, le montant de subvention d'équilibre que va demander ce concessionnaire. Il dira que pour passer cette convention, il faut qu'au départ elle soit équilibrée, donc je demande qu'il y ait tant de subvention d'équilibre.

Concernant la SAFER, oui, aujourd'hui nous avons en effet des « études de diagnostics » en cours sur plusieurs parties du territoire. Dans ces études de diagnostics il y a du diagnostic agricole, donc même si le maître d'ouvrage peut donner l'impression (j'en suis vraiment désolé parce que ce n'est vraiment pas notre sentiment) d'avoir un peu oublié le monde agricole, ce n'est pas du tout le cas. La preuve en est, justement : sans que l'on ait des choses particulièrement arrêtées, nous faisons faire des études de potentialité agricole, de façon à mieux connaître le terrain ; si nous ne l'avons pas présenté dans les contraintes, en tout cas nous nous intéressons à cela, avant même de projeter ce que sera une infrastructure. C'est important de le rappeler.

Le financement, 10 millions d'euros par an, c'est la capacité budgétaire que l'on projette aujourd'hui sur l'ensemble de la région Centre. Pour faire simple, parce que le chiffre était rond, nous avons considéré que l'on pourrait le mobiliser comme échelle de valeur, sur un aménagement de la RN154 en termes de crédit budgétaire.

La question que vous avez soulevée est : comment va-t-on payer la subvention d'équilibre ? Pour tous les modèles d'infrastructures envisagés sous forme de concession (c'est valable pour le ferroviaire, pour des LGV, en particulier la LGV Sud Europe Atlantique pour laquelle les discussions sont en cours sur le protocole d'accord), le principe dans le cadre d'une concession est que la subvention d'équilibre est assumée moitié-moitié par l'Etat et les collectivités locales.

Donc, dans l'hypothèse où seul le résultat d'un appel d'offres ultérieur donnera la valeur réelle de la subvention d'équilibre, dans l'hypothèse où il s'agit de 50 à 100 millions d'euros, c'est entre 25 et 50 millions d'euros de part collectivité plus entre 25 et 50 millions d'euros de part Etat. Cela mobiliserait environ 5 années de financement public, ce qui tombe assez clairement sur la capacité budgétaire que je vous annonçais, qui peut être mobilisée, d'une dizaine de millions d'euros par an.

Ai-je oublié des questions d'ordre général sur l'aspect financement ? J'y reviendrai peut-être en rebalayant, car j'ai pris beaucoup de notes.

Guglielmina OLIVEROS TORO (2 mn) : Sur la partie « alimentation en eau potable », en effet, je vous ai présenté les captages qui sont directement sur les zones de travail, sur lesquelles nous avons travaillé. Le captage de Saint-Lubin n'est pas sur la zone sur laquelle nous avons réfléchi.

Les deux captages que je vous ai montrés sont ceux de Saint-Rémy et de Garancières-en-Drouais ; nous n'avons mis que ces captages-là et bien sûr, les périmètres de protection sont cartographiés. Je ne les ai pas montrés, pour aller plus vite. Nous avons montré, lors de la réunion sur l'environnement, une carte avec l'ensemble des captages et les périmètres de protection que nous avons identifiés sur la zone de travail qui était, cette fois-ci, sur l'ensemble de l'axe RN154.

Concernant la requalification de la RN12, dans le schéma que je vous ai présenté on dit bien que cela permet la requalification de la RN12, déviée. Il faut travailler sur l'ensemble de la requalification, si requalification de la RN12 il y a, mais c'est bien la partie déviée qui était mentionnée sur cette diapositive.

(Intervention inaudible dans la salle)

Guglielmina OLIVEROS TORO : C'est un avantage pour la partie qui sera de toute façon requalifiée, donc celle qui est déviée. Nous sommes bien d'accord.

Serge GAILLARD (3mn) : Je peux peut-être apporter quelques compléments ; je vais revenir sur cet allongement de parcours. Vous l'avez présenté tout à l'heure comme un triangle équilatéral où l'on était obligé de faire les deux côtés et forcément la somme des deux côtés est plus longue que la base du triangle. C'est mathématiquement évident. Simplement, j'essayais de vous dire tout à l'heure qu'il ne faut pas voir l'allongement de parcours pour aller de l'est de Dreux à l'ouest de Dreux, mais sur : un usager qui fait Paris Alençon par exemple, et il faut le voir entre l'est de Dreux et Nonancourt. C'est là que nous vous disons que l'allongement de parcours est de 3 kilomètres. L'allongement de parcours est réel, le temps de parcours est équivalent.

Encore une fois, c'est une solution qui n'a pas été poussée dans l'étude. Nous avons simplement noté que c'était une alternative qu'il faudrait étudier.

Vous avez évoqué aussi la question des tranchées ; on ne l'a pas évoquée clairement. En effet, cela peut être une alternative au tunnel pour des longueurs courtes, en tout cas inférieures à 300 mètres car au-delà, la Directive tunnels s'applique et on est obligé de passer par ce qui vous a été présenté : les 2 tubes, voire 3 tubes, mais 2 devraient suffire. Par contre, le coût n'est pas fondamentalement différent. Les ratios sont un peu différents puisqu'une tranchée couverte, c'est entre 2.500 et 3.000 euros le mètre carré ; quand on rapporte cela à la largeur d'une tranchée couverte qui fait environ 25 mètres (on vous a dit que le minimum était de 22 mètres), on arrive à entre 70.000 et 75.000 euros par mètre linéaire. Si l'on rapporte cela aux 100.000 euros des tunnels, on n'en est pas très loin.

Vous avez abordé aussi l'itinéraire de substitution, en effet dans la section nord, c'est la RN12 actuelle, après requalification. Lorsqu'on parle de requalification en termes d'avantages, c'est que l'on considère que la requalification, c'est apporter du cadre de vie aux parties agglomérées qui seront déchargées d'une partie du trafic, mais pour lequel on peut donner des conditions de vie, de sécurité et d'aménagement urbain plus sympathiques que ce que l'on peut faire aujourd'hui.

(Intervention inaudible dans la salle)

Olivier de SORAS (30 s) : Je suis désolé de vous dire que je ne suis pas du tout d'accord avec ce que vous venez de dire. Je m'explique. Je l'ai dit tout à l'heure, un contrat de concession, on définit ce que l'on en veut avant, et ensuite on en suit la réalisation, conformément à ce que l'on a voulu.

Il ne s'agit pas d'engraisser un concessionnaire (je ne sais plus quels termes vous avez utilisés). On mélange tout.

M. VIOLET* (30 sec) : On ne mélange pas tout ! On paye des impôts et il faut encore payer ! Par qui est-ce payé ? Et s'il fallait prendre l'autoroute de Dreux à Chartres, cela nous coûterait à peu près 4,70 euros par jour. Pour quelqu'un qui le fait tous les jours, faites le compte !

Je suis un contribuable et un usager de la route ; client, bientôt !

Olivier de SORAS (5mn) : J'entends parfaitement votre question mais permettez-moi aussi d'apporter quelques éléments pour poser le problème.

Vous dites que vous aimeriez ne pas avoir à payer un péage quand vous faites un déplacement. C'est légitime, vous avez tout à fait le droit de le dire et c'est tout à fait compréhensible.

Mon propos est un peu différent, il n'est pas sur cette question-là. Je comprends que vous réagissiez comme cela mais je tiens à préciser aussi mon propos : il reste entre 650 et 700 millions d'euros nécessaires, à réaliser, pour achever l'aménagement de la RN154 dans sa traversée de l'Eure-et-Loir. Comment peut-on faire si l'on veut que cela vienne vite ? Voilà les questions qui ont été posées. Dans cette hypothèse-là, une situation avec un montage différent de celui que l'on connaît aujourd'hui, en effet, mais qui existe, c'est le principe de la concession.

Il est nécessaire d'apporter deux éléments précis sur la concession.

Le premier : nous avons tous en tête les anciens régimes de concession, ceux qui ont prévalu jusqu'aux années 2000, avant que la Commission Européenne ne statue et requière de la France qu'elle abandonne l'adossement. Ce dernier a permis de réaliser des choses intéressantes ; il a été critiqué, il est aujourd'hui abandonné.

Qu'était l'adossement ?

L'Etat, à un moment donné, dans le cadre d'une concession en cours, demandait au concessionnaire déjà désigné et qui exploitait un réseau, de compléter son réseau et renégocier les conditions de cette concession.

Ce principe d'adossement a permis de réaliser certaines sections qu'il aurait probablement été difficile de lancer à l'époque. Mais, cette époque est révolue, je le dis très clairement. La transposition doit être, en droit français, de mars ou de juin 2001 (je ne l'ai plus en tête), elle a mis un terme définitif à l'adossement depuis les années 2000 et c'est le modèle sur lequel nous avons réfléchi : toute concession fait l'objet d'un appel d'offres distinct et particulier, avec mise en concurrence des différents opérateurs s'intéressant à ce sujet...

Un intervenant : Dans 60 ans la loi changera, cela se passe comme cela, à chaque fois !

Olivier de SORAS : On dérive un peu du débat.

Le même intervenant : On ne dérive pas ! Malheureusement, c'est ce que l'on vit tous les jours ! Si on réfléchit un peu...

Jean-Yves AUDOUIN : Monsieur, nous reprendrons les questions tout à l'heure

Le même intervenant : La concession, c'est cela ! On sait qu'il faut payer. Et c'est 60 ans de concession !

Olivier de SORAS : Encore une fois, je crois que nous sommes sur une interrogation ; je le comprends. C'est drôle parce que, si vous permettez la comparaison (je crois que je l'ai dit en introduction), on ne se pose pas la question quand on a de l'eau, du gaz, de l'électricité chez soi. On paye bien une redevance d'usage en fonction de l'utilisation que l'on fait d'un bien...

Jean-Yves AUDOUIN (1 min) : Nous revenons à l'ordre du jour de la réunion. Vous voulez répondre à la question de Monsieur...

Olivier de SORAS : Tout à fait, sur les franchissements.

Jean-Yves AUDOUIN : Donc, vous répondez à cette question, puis nous arrêtons.

Olivier de SORAS : Dans le cadre d'un projet, dans des études un peu plus détaillées, sont examinées toutes les routes qui sont interceptées. Elles ne sont pas forcément toutes rétablies une par une, mais l'ensemble du réseau est examiné, il peut y avoir à ce moment-là un système de rabattement pour utiliser un franchissement pour une ou deux routes. On le constate sur les opérations en cours, que ce soit aujourd'hui à Boullay-Mivoie et entre Ymonville et Prunay-le-Gillon : sur les sections en cours, on rétablit un certain nombre de routes et on ramène sur les rétablissements les routes qu'éventuellement on ne rétablit pas. Mais, on assure toutes les continuités de circulation. La charge est incluse dans le projet.

Jean-Yves AUDOUIN : Nous allons passer la parole à M. BRETON, le Président de la Compagnie nationale des commissaires-enquêteurs ; puis à nouveau la parole sera à la salle, après son intervention. Il vient de très loin, n'habite pas à Paris, et pas à Dreux. Il est venu par le train !

(Applaudissements)

M. BRETON, le Président de la Compagnie nationale des commissaires-enquêteurs (12mn) : Si vous voulez tout savoir, j'arrive de Besançon dans le Doubs, Franche-Comté, et j'avais ce matin à côté de Belfort une permanence d'enquête publique où je devais être de 9 heures à midi, donc c'était un peu acrobatique de venir jusqu'à vous, à l'issue de cette présence indispensable.

J'ai répondu bien volontiers à la demande de la Commission de venir parler de l'enquête publique et des commissaires-enquêteurs.

Je suis bien sûr conscient que mon propos, étant donné ce que l'on vient d'entendre, les questions posées, est un peu anachronique, ou décalé. Je pense que vous voudrez bien

m'en excuser et que vous ne me ferez pas porter le chapeau.

Je constate, en raison de ce débat public et des nombreuses réunions qui se déroulent, et en raison des approches très diversifiées sur les projets envisagés, que l'on se trouve dans une phase, même si depuis de longues années des études de toute nature ont été faites (on a parlé de 92 ou 94 si j'ai bien noté). Je conçois quand même, par rapport à un processus comme ceux que l'on a l'habitude de constater dans ce genre d'études, d'abord, et de travaux ensuite, que l'on soit plutôt sur les débuts que sur la fin.

L'enquête publique se situe plutôt sur la fin des études, vous le savez ; je ne ferai pas un cours, la plupart d'entre vous sont avertis et vous avez eu l'occasion, en d'autres circonstances, de situer où se mettait l'enquête publique. Elle intervient quand tous ces préliminaires ont été faits, discutés, concertés ; quand les avant-projets ont été établis ; quand des projets sont élaborés.

La consultation du public, des associations, se fait sur la base d'un dossier complet, ajusté « jusqu'au dernier bouton de guêtre », ce n'est pas le cas aujourd'hui, nous en sommes loin ; ce qui permet de présumer qu'un délai suffisamment long se déroulera, entre aujourd'hui et la future enquête publique.

D'après ce que j'entends, mais je parle avec toutes les réserves d'usage, il faut distinguer ce que sera l'évolution de ce projet et de ses contours dans les années à venir.

Si un projet global est désormais l'objectif, que ce soit avec un statut concédé ou un statut de réalisation classique, cela justifie un certain ordonnancement de l'ensemble : une étude d'ensemble, une étude de variantes différenciées et globalisées ; ensuite, des choix techniques avec une concertation entre aujourd'hui et l'enquête publique, dirigée par le maître d'ouvrage, sous le contrôle de la CNDP, parce qu'il y a aussi un certain nombre de choses en train d'évoluer, en raison du Grenelle II de l'Environnement. Les choses se passeront peut-être un peu différemment demain.

C'est une première perspective, qui se dégage, je crois, essentiellement du processus en cours actuellement.

Il peut y avoir aussi, à l'inverse, des réalisations tronçonnées de cet aménagement de la RN154 ; cela ne concernera plus la CPDP, ni les mêmes procédures. On se retrouve alors dans des processus beaucoup plus appréhendés, classiques, courants, où les enquêtes publiques sont nécessaires, mais sur des projets plus localisés.

Il me paraît difficile aujourd'hui de percevoir quelles seront les modalités retenues.

L'avantage d'une étude globale est qu'elle permet d'insérer des dispositifs fractionnés, dans le respect d'un tracé général, d'objectifs généraux, sur cette liaison entre Rouen et Orléans, qui me paraît très importante.

Quand l'enquête publique intervient, elle est sur un dossier très complet, je le répète, même s'il évoque les variantes. Même s'il permet l'ouverture d'une discussion sur les variantes, il est approfondi sur un seul projet bien déterminé, dans ce cas d'espèce sur une bande d'une largeur de 300 mètres environ dans laquelle se situe ce que vous avez évoqué avec pudeur : le tracé.

Lorsque la déclaration d'utilité publique intervient (il y a une enquête appelée DUP) très

loin, à la fin des études, elle porte sur l'intérêt public de réaliser telle ou telle liaison, avec le fait que l'on déclare ou pas l'utilité publique.

A l'issue de la consultation, le maître d'ouvrage et l'autorité organisatrice (en l'occurrence, le préfet) décident de faire ou pas l'aménagement, et de continuer bien sûr la mise en œuvre du projet. Il y a des enquêtes parcellaires, des enquêtes Loi sur l'eau, des enquêtes de toutes natures.

Nous sommes dans une société où la multiplicité des enquêtes s'est largement développée au cours de ces dernières années, puisque tous les régimes qui ont gouverné la France, depuis l'enquête Bouchardeau de 1983, ont chacun à leur tour rajouté un certain nombre de types d'enquêtes dans un tas de domaines. On en a recensé environ 180, ce qui n'est pas rien.

Aujourd'hui, le Grenelle de l'Environnement, le Grenelle I d'abord sur une seule phrase, mais le Grenelle II sur des articles beaucoup plus importants à partir de 1990 et essentiellement 1995, qui est déjà passé au Sénat et qui n'a plus qu'à passer à l'Assemblée Nationale, permettront de recentrer tout cela sur un ou deux types d'enquêtes seulement, pour que ce soit plus lisible, pour vous, les associations, les individus, mais aussi pour les tribunaux administratifs, les Comités d'enquêteurs, les élus, les techniciens, pour tout le monde. Un effort de simplification et de coordination est en marche et va bientôt déboucher.

Toujours est-il que la concertation post débat public doit intervenir à l'initiative du maître d'ouvrage ; plus encore demain qu'aujourd'hui car elle est déjà en partie dans les textes, depuis la Loi démocratie de proximité de 2002, elle sera beaucoup plus organisée et suivie par la CNDP dans le stade futur qui devrait aboutir au printemps prochain.

Par ailleurs, sur l'enquête publique elle-même, un certain nombre de modifications sont quasiment actées.

Une disposition est très importante, elle n'est pas encore perçue par tout le monde mais elle le sera dans sa mise en œuvre : désormais, le dossier d'enquête publique contiendra l'évaluation environnementale. Les mieux informés d'entre vous savent qu'actuellement, sur un projet déterminé, le dossier d'enquête publique comprend certes une étude d'impact mais que les services administratifs de l'Etat poursuivent parallèlement à l'enquête publique, avec des décalés plus ou moins variables, l'instruction du dossier, pour voir sa faisabilité au niveau de la puissance publique. Aujourd'hui, cette recherche de faisabilité sera préalable à l'enquête publique, donc quand le dossier d'enquête publique arrivera à consultation, il devra comprendre l'étude d'impact et l'évaluation environnementale. Tout le monde pourra le consulter, et donner son avis sur l'analyse par l'Etat de tous les aspects d'un dossier.

Qui plus est, nous avons demandé (sans l'avoir encore obtenu mais cela semble en bonne voie) que le bilan de la concertation soit une pièce obligatoire du dossier d'enquête publique. Cela veut dire que même si le législateur décide que la concertation peut être laissée à l'appréciation du maître d'ouvrage... Actuellement, des concertations sur des dossiers sensibles sont faites spontanément ; il ne s'en fait pas dans tous les cas. Certaines concertations sont parfois des concertations alibis, vous l'avez constaté, parce que ce n'est pas plus mal dans le tableau, mais ce n'est pas forcément efficace.

Demain, le bilan de la concertation devra être dans le dossier d'enquête publique, quelle

qu'ait été la concertation : concertation très approfondie (on a consulté tous les quartiers, tout un tas de domaines d'intervention), ou bien on le relate dans le dossier d'enquête publique, on en a fait un peu moins, on en mettra un peu moins ; on flattera peut-être un peu ce que l'on a fait en l'embellissant, mais il faudra quand même le décrire. Si l'on n'a rien fait, on marquera : bilan de concertation, néant. Donc, quand vous viendrez à une enquête publique, vous saurez exactement ce qui a été fait ou pas fait, et vous pourrez vous déterminer ou formuler vos avis en fonction de l'évaluation environnementale, et de l'existence plus ou moins approfondie d'une concertation.

Je vois quelqu'un qui opine un peu du chef, je présume que vous supposez que ce n'est pas la panacée, nous en convenons bien volontiers. Néanmoins, nous considérons que sur l'aspect démocratie participative, cette approche complémentaire devra quand même apporter quelque effet.

Voilà ce que je voulais vous dire, schématiquement. C'est, en gros, ce qui existe et est potentiellement en vue à partir de l'année prochaine. Y a-t-il des points que vous souhaitez que nous évoquions ?

Alain OHREL (2mn) : Je tiens, M. BRETON, à vous remercier et si vous le permettez, à vous remercier aussi pour la façon dont vous avez su situer très bien l'enquête publique dans ce processus dont tout le monde ici est déjà acteur, au stade du débat public, et sera donc très attentif à ce qu'il en sera de ces enquêtes publiques inhérentes à ce projet éventuellement.

Ce que vous nous avez dit nous intéresse beaucoup. Merci d'avoir fait ce déplacement depuis Besançon pour nous retrouver ce soir à Dreux.

Je voulais, si vous le permettez, faire état de ce qu'une des différences majeures (outre les problèmes de chronologie que vous avez très bien évoqués) entre l'enquête publique et le débat public, en amont, est que le débat public ne donne pas lieu de la part de la CPDP, quand il y en a une, à un avis.

Je redis à cette occasion qu'il n'y a pas d'avis de la CNDP mais un compte rendu suivi d'un bilan, qui sont là pour éclairer le maître d'ouvrage, au stade de sa décision quant au principe des projets en cause. La différence est que le commissaire-enquêteur (vous ne l'avez sans doute pas dit par modestie), lui, émet un avis, d'une importance considérable puisque finalement l'identité de celui qui déclare éventuellement d'utilité publique change, selon que l'avis est favorable ou non. Est-ce bien cela ?

M. BRETON (4mn) : Vous avez raison de le souligner, c'est vrai que la consultation publique liée à l'enquête conduit le commissaire-enquêteur à deux choses. La première est d'établir un rapport, c'est-à-dire qu'il y a un certain nombre d'intervenants, individuels, collectifs, pétitions, etc., et le commissaire-enquêteur a pour droit et devoir de relater toutes les interventions, de les regrouper éventuellement par thème, bien sûr (s'il y a 3.000 interventions on ne va pas y répondre une par une) et de donner son avis, intervention par intervention en quelque sorte, sur ce que les gens ont exprimé, en appuyant ou pas leurs propos et en estimant en toute indépendance (je n'ai pas beaucoup parlé de l'indépendance) et si possible en toute intégrité, bien sûr, sur les questions posées ou sur les sujets soulevés.

A l'issue de son rapport, et de façon distincte du rapport, même si c'est dans un même dossier, mais de façon lisible et séparée, il doit émettre des conclusions, obligatoirement

motivées.

Les tribunaux administratifs, saisis ici ou là sur des contentieux de mise en œuvre de l'enquête publique, ont atteint aujourd'hui un stade d'analyse de l'enquête publique, consistant à examiner avec soin les conclusions motivées, et à définir si elles sont motivées. Cela peut être dans certains cas un motif d'annulation, si la motivation n'est pas assez bien articulée, bien fondée, par rapport à l'ensemble du dossier. Aujourd'hui, cela fait la différence entre les Commissions de débat public et l'enquête publique, qui est officiellement le passage obligé de pratiquement tous les dossiers. Tout ce qui se fait comme aménagements sur notre territoire, tout ce qui touche à l'environnement, doit aujourd'hui faire l'objet d'une enquête publique ; la loi en gestation le précisera avec encore plus d'acuité.

Si vous suivez l'actualité, vous verrez qu'un domaine récent où l'enquête publique vient d'être instaurée est le photovoltaïque, le fait de mettre en place des panneaux solaires, bien sûr sur des espaces appropriés. Cela occupe beaucoup d'espace et des agriculteurs s'en inquiètent. Ils peuvent légitimement regarder ce qui va se passer mais le photovoltaïque prendra sans doute de l'importance. Il y aura donc des enquêtes publiques sur le photovoltaïque.

Je vais bientôt rencontrer un député qui veut aussi nous consulter pour savoir ce que nous pensons des enquêtes publiques en matière d'antennes de télétransmission. Cela investit à peu près tous les secteurs d'activité et doit se terminer par des conclusions motivées.

C'est l'essentiel, et comme l'a dit le Président, ces conclusions sont lourdes de conséquences dans certains cas, même si ce n'est qu'un avis, parce que le maître d'ouvrage ne peut pas escamoter facilement les avis. Il y a parfois des réserves, elles doivent être surmontées : on répond aux réserves si l'on veut que l'avis favorable ne se transforme pas en avis défavorable, etc. Il y a toute une jurisprudence que nous n'évoquerons pas ici, mais qui est attachée à un fonctionnement précis de l'enquête publique et du devenir des projets.

Jean-Yves AUDOUIN (1mn) : Merci, M. BRETON. Nous allons reprendre le débat parce qu'il y a des questions et j'ai une demande d'intervention.

Geneviève LE NÉVÉ, maire de Néron (1mn) : Je suis maire d'une petite commune rurale, Néron. Ma question porte sur Dreux-Chartres.

Première hypothèse : la 4 voies actuelle deviendra-t-elle une autoroute ? Si elle devient une autoroute, quelle voie d'accès et de dégagement serait prévue, entre autres par rapport à la zone d'activité de la Vallée des Saules ?

Dans l'hypothèse où ce tronçon serait payant (parce qu'il pourrait être gratuit entre Dreux et Chartres), quel itinéraire de substitution (mais sécurisé) serait prévu ?

M. RIOLET* (1mn) : S'il y a tant de démocratie participative, comme disaient Monsieur le Commissaire-enquêteur, le Président, pourquoi ne fait-on pas un référendum : êtes-vous pour la concession, ou non ? Qui a décidé de la concession, si ce n'est l'Etat ? On nous a dit tout à l'heure que c'était une réflexion. Une réflexion pensée où ? Au Ministère ? A la Région ? Au Conseil Général ? Je n'en sais rien, tout ce que je sais, c'est que je paye pas mal d'impôts aussi donc pourquoi ne fait-on pas un référendum de participation populaire ? Etes-vous pour la concession de la RN154 ou êtes-vous pour une

RN154 aménagée, gratuite ?

On parlait tout à l'heure de l'A12 Nord ; si c'est payant, s'il faut que les camions et les voitures repassent, cela ne désengorgera pas le nord parce que les gens essaieront toujours de gagner un peu. S'il faut payer 3 ou 4 euros, je suis désolé, à la fin cela fait une somme ; surtout quand on roule.

Martine TROFLOT*, **Responsable de l'Association La Presse** (1mn) : Je voulais faire une petite remarque. Tout à l'heure, Monsieur le Directeur régional a fait allusion, en répondant à une question, aux rencontres plus ou moins informelles qu'il peut y avoir entre les concessionnaires potentiels et l'administration. Vous avez répondu que cela intéressait les concessionnaires. C'est un petit rappel de votre remarque.

Dans le cas peu envisagé, mais que nous envisageons, où il n'y a pas de grande déviation ouest mais de véritables aménagements du barreau est et du barreau ouest (il y a des ronds-points où cela pose problème), répondez-nous honnêtement, les concessionnaires potentiels seraient-ils toujours intéressés par la concession en Eure-et-Loir ?

Patrick MULET, **Eure-et-Loir Nature** (2mn) : Juste une question ; est-on en droit de penser que cette route 2 x 2 voies n'a pas lieu d'exister ? A-t-elle un avenir, simplement ? Est-on à même de prévoir l'économie de demain ? A mon avis, il est tout à fait impossible de prévoir l'économie de demain, comme on n'a pas prévu la crise actuelle.

Je suis arrivé en retard mais j'ai l'impression que ce débat a tourné sur une 2 x 2 voies qui existait ; pour moi cela ne devrait pas exister car c'est un axe qui fait Le Havre- Orléans et peut-être plus loin, mais pour transporter quoi ? Voilà ma question. Est-ce pour transporter des tomates qui viennent de Hollande, en Espagne ; ou du soja pour des bêtes qui devraient plutôt manger de l'herbe ? Voilà ma question.

M.MÈRE*, **Saint-Rémy** (1 mn) : Je voudrais une précision sur le contournement de Saint-Rémy, par le nord ou par le sud. En arrivant d'Alençon, les usagers de la route pourront-ils récupérer la RN154, soit par la déviation nord, soit par la déviation sud ? Et surtout, une étude a-t-elle été faite concernant le flot de véhicules, si l'autoroute est payante, vu le coût au nord et au sud, aux alentours de 180 millions ? S'il y a concession, cette partie sera bien sûr payante.

Une étude a-t-elle été effectuée sur le flot de véhicules qui repasseraient par la RN12, c'est-à-dire qui traverseraient Saint-Rémy ? Merci.

Stephan DEBACKER, **Maire d'Escorpain** (2mn) : Deux petites remarques sur la présentation.

Vous nous avez présenté une vue aérienne de Saint-Rémy avec un petit trait qui faisait 50 mètres ; ensuite sur la coupe, j'ai cru voir que cela ne faisait que 30 mètres, mais je n'ai peut-être pas bien compris.

Autre réflexion. A la réunion de la semaine dernière à Saint-Rémy, vous avez dit que l'emprise de l'autoroute (vous l'avez dit encore ce soir) et d'une 2 x 2 voies était la même ; mais il ne faut pas oublier tout ce qu'il y a autour : les aménagements, les péages, les sorties, les raccordements avec l'A 12. Donc, à mon avis, ils ne sont pas les mêmes.

Je trouve que votre réponse au sujet de la carte envoyée par la SAFER auprès des

agriculteurs était très courte. Je ne suis pas concerné ; j'ai vu la carte, il y a un beau tracé sud, un faisceau assez précis, qui contourne Saint-Lubin du côté ouest, avec une grosse zone hachurée qui est dans l'Eure ; par contre, il n'y a pas du tout de tracé nord, il n'y a qu'un tracé sud.

A mon avis, on est plutôt dans l'étape suivante : l'enquête publique, plus dans le débat public, parce que vous faites une étude très précise sur un faisceau. Pourquoi cette étude très précise et pourquoi n'y a-t-il pas le tracé nord ?

Merci.

(Applaudissements)

Olivier de SORAS (14mn) : Je vais répondre sur la dernière partie. Je comprends que vous posiez la question, j'admets un peu moins que vous me fassiez un procès d'intention... J'ai le droit aussi d'exprimer ce que je ressens, nous sommes là pour débattre donc nous nous exprimons. Vous vous exprimez, j'essaie d'écouter, de comprendre, et il est normal aussi que je précise les choses.

Nous avons en effet un certain nombre d'études ; pendant des années l'hypothèse tracé nord était privilégié, donc il y a eu énormément de données recueillies sur ce faisceau. Nous avons moins de données sur la partie sud. Que faisons-nous ? Nous nous mettons à niveau et nous complétons. Par contre, nous n'avons pas jugé forcément opportun de refaire l'ensemble du fuseau, puisque toutes ces études ont un coût, et dans la mesure où les études faites il y a 5 ou 10 ans sur des données qui sont vérifiables assez aisément sur ces recueils diagnostics, il ne nous a pas semblé opportun de les repayer et les refaire aujourd'hui.

Un certain nombre de recueils de données sont lancés aujourd'hui, essentiellement sur la partie sud, parce que celles qui existent et sont exploitables sont sur la partie nord. Nous nous mettons au niveau pour que l'ensemble de la zone soit examinée avec des données similaires.

J'espère avoir répondu à votre question. Encore une fois, toutes les questions sont bonnes, nous sommes là pour y répondre, mais de grâce ne nous faites pas systématiquement des procès d'intention, a priori ; mais c'est important, la question nécessitait des explications et vous voyez que je vous les donne avec précision.

C'est difficile quand il y a beaucoup de questions. J'ai entendu la question sur le référendum. A ma connaissance, le référendum pour un projet d'aménagement n'est pas codifié, n'est pas envisagé. Honnêtement, de vous à moi, à la question : « voulez-vous un péage ? », je vous donne une fourchette assez précise de la réponse.

Si vous me demandez si je préfère rouler en Ferrari ou en 2 CV, je ne suis pas fana de ce type de bolide mais cela pourrait m'amuser ; mais je sais que je peux me payer une 2 CV, un autre type de véhicule peut-être pas. C'est important, ce sont des débats que l'on a sur d'autres sujets comme sur la façon d'habiter : nous préférons tous avoir un cadre de vie à proximité verdoyante, avoir un jardin quand on le peut, etc. Ce sont des problèmes de fond et de choix. Il y a des moments où l'on peut exercer ces choix et des moments où il faut aussi en mesurer les conséquences. C'est difficile de dire. Si je prends l'exemple de l'urbain qui décale un peu la question de notre sujet RN154 : si vous faites un micro-trottoir et demandez à un maximum de gens ce qu'ils pensent entre habiter un appartement en

centre-ville ou être au vert avec un jardin et une petite maison, il est assez probable que vous aurez une forte majorité qui répondront « jardin et maison ». Pour autant, les choix résidentiels qui sont faits ne sont pas forcément ceux-là et on intègre dans les critères de choix résidentiels beaucoup de données, dont la proximité des services, les capacités de desserte, les écoles, les lycées ; selon la situation de notre famille, etc. C'est beaucoup plus complexe.

La question d'un référendum « faut-il un péage, oui ou non ? » est à la limite trop simplifiée pour pouvoir imaginer...

(Interventions hors micro dans la salle)

Jean-Yves AUDOUIN : Répondez aux autres questions.

Olivier de SORAS : Il y a aussi la question : la route à 2 x 2 voies a-t-elle un avenir ? Vous êtes là sur la première question : faut-il aménager et achever l'aménagement de la RN154. Selon vous, la réponse est « non », dont acte, c'est un choix, je le comprends tout à fait, vous l'avez argumenté.

Je constate par contre, et c'est une particularité de ce dossier par rapport à la genèse et la façon dont l'ensemble des projets ont pu être conduits en termes d'infrastructures, que jusqu'à il y a peu, et ce n'est pas le cas de la RN154, on était essentiellement sur des projections, des modélisations à long terme, en disant : « si, ce sera utile, parce que ci, parce que ça ». L'analyse que j'en fais est un peu différente de la vôtre, que je respecte.

La particularité de ce dossier de l'A 154 est que le problème est là, aujourd'hui. Si l'on se trompe sur les projections de trafic, d'accidentologie ; si demain l'accidentologie générale continue à baisser mais on constate néanmoins (je réponds en partie à des questions que vous avez soulevées, M. ROUME, à d'autres occasions) qu'elle baisse moins sur la RN154 qu'ailleurs... Ce sont des problèmes qui sont aujourd'hui présents ; donc, contrairement à d'autres dossiers que l'on a pu connaître par le passé, une des particularités de la RN154 est d'essayer d'apporter une réponse à une situation qui, aujourd'hui, pose des questions. C'est un point important.

Sur les questions de rencontres informelles avec les concessionnaires : je n'ai pas évoqué de rencontres informelles avec les concessionnaires et dans la tournure... On est entre nous, on peut rire un peu, mais je n'aime pas tellement cette formulation. Nous avons des dossiers sur des suivis de concessions en cours, qui nous amènent à rencontrer les concessionnaires et à avoir des discussions de travail avec eux. Il nous arrive également d'être amenés à rencontrer les concessionnaires sans que du point de vue de l'Etat on le souhaite directement, parce que des collectivités émettent avec une certaine vigueur le souhait de voir des avenants à des concessions par l'ajout d'un échangeur non prévu initialement, etc. Ce sont des occasions formelles et normales avec ces opérateurs que sont les concessionnaires.

Une petite précision : nous avons imaginé que pour la réunion thématique « environnement » nous demandions à un expert autoroutier, qui n'aurait pas travaillé forcément sur le secteur région Centre, de nous exprimer comment est pris en compte l'environnement dans le cadre d'une opération récente, un exemple connu en France. Il nous aurait expliqué la démarche. Ils nous ont dit très poliment qu'ils ne préféreraient pas intervenir officiellement, dans le cadre du débat public. Je vous laisse interpréter cette information comme vous voulez. Je le respecte tout à fait, c'est une logique que je

comprends très bien, mais cela prouve qu'ils ne sont pas totalement désintéressés de ces réflexions en cours sur la RN154, sur la RN126 entre Toulouse et Castres, sur la route Centre Europe Atlantique, aussi, en maillon est/ouest au milieu de la France... La question de fond est que partout, la demande est de dire : « ces aménagements qui ont pris du temps ne sont pas à l'échelle des enjeux des territoires ; on veut que cela aille plus vite, trouvez-nous une solution ! ».

Avec le cumul de tous ces besoins, cette volonté de trouver un système qui aille sur un délai plus court, dans les différentes solutions pour y répondre (il n'y en a pas 48), il y a forcément un appel à un nouveau mode de financement, à une mobilisation de capitaux qui sont mobilisables dans des délais très courts, qui sont des capitaux que l'on va chercher dans le secteur opérateurs privés.

Il faudra que nous revenions sur cet aspect de péage ouvert ou fermé. Nous l'avions évoqué à la Chambre de l'Agriculture il y a une quinzaine de jours, mais je crois qu'il faudra que l'on revienne sur ce point-là.

Nous n'avons pas aujourd'hui de système arrêté en vous disant que vous aurez une barrière de péage, là, et on paiera de telle façon. Le principe proposé est de dire : si vous voulez aller plus vite, il y a une limite jusqu'à laquelle on peut réfléchir en termes d'accélération, mais compte tenu des coûts de l'aménagement qu'il reste à faire et du délai plutôt court qui est attendu, on ne sait pas répondre sur les solutions classiques budgétaires, donc on raisonne sur un autre mode de financement.

D'ici à une éventuelle enquête publique, que nous présentait M. BRETON tout à l'heure, il y aura forcément différentes phases d'études et de concertation, qui se suivront, progressivement, pour définir ce projet. Vous allez me faire le reproche (je crois que nous avons eu la question la semaine dernière à Saint-Rémy) de finalement vous demander de vous prononcer sur une hypothèse de recours à une concession sans vous dire vraiment le contenu précis de cette concession. Pour une part, c'est vrai, mais si nous étions allés jusqu'au bout : l'étude de concessibilité, voire même l'appel d'offres déjà lancé, et si on venait lancer un débat public, franchement, entre nous, nous ne serions pas tout à fait très logiques. Ce n'est pas du tout notre position. Nous sommes bien en phase amont, nous avons des hypothèses apportées, qui sont aujourd'hui au débat public, et si des suites favorables devaient être données au projet, sous des conditions qui seront celles de la sortie du débat public, les études seront précisées progressivement, les unes après les autres.

Le principe de base est de dire que l'aménagement qui reste à réaliser concerne le territoire de l'Eure-et-Loir, puisque l'on va de Nonancourt jusqu'à Allaines, sur les sections sur lesquelles il y a encore des parties à aménager, nonobstant la remarque de Monsieur, mais dans l'hypothèse où l'on vise un aménagement de la RN154 dans la globalité de l'itinéraire. C'est ce périmètre sur lequel nous réfléchissons en disant que si l'on n'est pas capable de faire avec les crédits budgétaires, sur ce périmètre, puisqu'il faudra faire des travaux à la fois à Nonancourt et à Allaines, peut-on réfléchir à une concession globale ?

L'autre avantage est que si vous imaginez de faire une concession pour Nonancourt-Dreux et une concession plutôt pour le sud, cela veut dire deux appels d'offres, potentiellement deux concessionnaires différents ou deux concessions différentes ; ce n'est pas forcément gênant mais un problème d'équilibre de chacune de ces concessions se pose.

Nous l'expliquerons dans le dossier, une hypothèse de concession partielle a été modélisée

et peut fonctionner sur la partie sud, Allaines-Poisvilliers ; c'est même une concession qui ne nécessiterait pas forcément de subvention d'équilibre, et pourrait être équilibrée d'entrée de jeu. Par contre, faire une concession que pour la partie nord, qui resterait à aménager : les coûts sont tellement importants que soit on aurait une subvention d'équilibre très importante, soit on aurait des coûts kilométriques liés aux coûts de réalisation, qui seraient eux-mêmes très importants.

Il y a donc un choix à faire, c'est toujours très compliqué. Le choix qui est fait est plutôt d'avoir une approche globale sur l'ensemble de l'itinéraire et de voir comment il peut répondre au mieux, avec Dreux-Chartres inclus dans le périmètre de la concession, donc dans les zones à péage.

L'approche entre péages ouverts et péages fermés permet d'avoir des approches très différenciées sur : à quel moment vous payez un péage ou pas.

Un péage fermé, c'est ce que l'on connaît sur le réseau autoroutier dit classique : vous prenez un ticket chaque fois que vous entrez et vous payez chaque fois que vous sortez ; vous payez à concurrence du trajet réalisé et chaque fois que vous entrez ou sortez, vous êtes sur cette base-là.

Le péage ouvert est un système un peu différent qui existe dans la région, notamment dans la partie de Tours, qui existe ailleurs. On définit des zones de tarification et vous payez d'une façon forfaitaire, chaque fois que vous passez par le point où il y a un péage, vous payez pour la zone de tarification complète. Si vous avez deux échangeurs sur cette zone et vous sortez au premier ou au deuxième, vous ne faites pas le même trajet mais vous aurez payé le même coût. Voilà, en gros, le principe.

Vous avez ici une situation de péage fermé ; le paiement est proportionnel au service rendu (kilométrage parcouru) puisque la concession est une délégation de service public.

Une hypothèse, qui est dérogatoire, est celle du péage ouvert : les barrières de péage sont plutôt en pleine voie, vous y acquittez un forfait. Sur ce schéma, on le voit de façon plus précise. A chaque barrière de péage est définie une section de tarification qui va à la moitié de l'inter-distance entre deux barrières de péage.

Dans ce schéma de péage ouvert, on a deux types de coûts supportés par l'utilisateur. Le premier, pour un trajet assez court : je rentre presque au milieu de la zone de tarification et je ressorts tout de suite. Puisque je paye pour l'ensemble de la zone de tarification sur laquelle s'applique la barrière de péage, je vais surpayer mon trajet.

A l'inverse, il y a des trajets sous-payés : vous rentrez dans la zone de tarification d'avant et vous n'acquitez que sur la zone de tarification que vous traversez, voire même, vous pouvez sortir sur une troisième zone de tarification, en n'ayant acquitté qu'un péage, lié à la section médiane.

Jean-Yves AUDOUIN : La question a même été posée pour la première fois dans le débat, de savoir s'il y aurait un péage pour l'A 12. C'est bien l'élément nouveau qui est apparu aujourd'hui.

(Intervention inaudible dans la salle)

Olivier de SORAS (2mn) : Je suis un peu gêné par rapport à cela parce que soit on est dans

une phase de débat, soit on a le projet prêt à démarrer demain ; ce n'est pas le cas.

Je vous invite à lire le dossier complet, support du débat. Je pense qu'il est en accès libre (je le dis sous le contrôle de la Commission, bien sûr). Il y a une première simulation avec des coûts kilométriques qui pourraient être ceux qui sont appelés.

Les modélisations ont été présentées par Serge GAILLARD il y a de cela quelques réunions ; les modélisations de montages financiers par type concessions sont faits en rentrant un certain nombre de critères : coût kilométrique de chaque véhicule (léger ou poids lourd, le rapport est en général de 1 à 3), je crois que c'est 0,84 centimes/kilomètre. Il y a ensuite les hypothèses faites sur les trafics, et un équilibre qui en ressort.

Il y a deux options, ce n'est franchement pas tranché aujourd'hui.

Soit vous mettez un seul péage là où il y a le plus de trafic : un plus grand nombre paye et vous équilibrez mieux, ce n'est pas ce qu'il y a de plus équitable (c'est mon point de vue personnel) ; soit on réfléchit à des modulations ou des répartitions plus modulées entre du péage ouvert, du péage fermé.

Aujourd'hui, nous n'en sommes pas à ce stade de définition.

Serge GAILLARD (3mn) : Il y avait une question sur l'aménagement entre Dreux et Chartres : la 4 voies deviendra-t-elle une autoroute ? Dans les deux scénarios que l'on propose (pourquoi ne pas en trouver d'autres, c'est aussi l'objet du débat ?), soit on est en aménagement progressif et la 4 voies reste voie express telle qu'elle est aujourd'hui, soit l'option autoroute concédée est retenue et la 4 voies actuelle devient autoroute, il n'y a pas de nouvelle construction d'infrastructure.

Concernant la zone d'activité : elle est desservie aujourd'hui par un échangeur, qui nécessitera au moins une reprise s'il est maintenu dans le cadre d'une solution autoroutière. On n'a pas la réponse.

Les itinéraires de substitution : dans cette section-là, l'itinéraire de substitution existe puisqu'il est parallèle et tout proche de la voie, c'est une voie de pratiquement 7 mètres de large, qui est continue entre Marville et Poisvilliers.

Je vous invite à circuler sur cette voie, il faut peut-être que l'on organise un bus, que l'on vous fasse visiter...

(Intervention inaudible dans la salle)

Serge GAILLARD : Nous avons bien entendu la question des traversées de villages avec les reports de trafic sur les itinéraires de substitution, en cas de concession. On est d'accord et cela apparaît dans le dossier... Si, on a fait une modélisation des reports et je dis cela de mémoire, mais c'est de l'ordre de 3.000 véhicules/jour dans certaines traversées

Dans la salle : Un retour en arrière pour la sécurité !

Olivier de SORAS (1mn) : Il faut que l'on puisse échanger, si l'on veut débattre.

Ce sujet des reports de trafics a été abordé dans la première réunion. Nous avons souhaité, et cela fait partie d'une des limites du modèle, que nous n'avons pas souhaité cacher... L'intérêt du débat est bien de mettre sur le sujet l'ensemble des éléments objectifs.

Notre souci n'est pas d'essayer de justifier un dossier. A la limite, nous serions en phase d'enquête publique, je laisserais éventuellement M. BRETON compléter au besoin ; on est plus dans une logique de justification de choix. Au stade du débat public, nous n'en sommes pas là du tout, nous n'en sommes pas à des choix qui ont été faits, à une logique de justification.

Cela fait partie de l'échange, c'est un peu normal, mais le fond du sujet pour nous est de vous dire : des questions ont été posées, voilà comment on peut imaginer y répondre et dès que vous posez des questions nous essayons d'apporter autant que possible des éléments objectifs qui peuvent concourir à la réflexion.

Alain OHREL (41mn) : Nous relevons que des questions sont toujours posées sur ce qui peut être appelé le retour en arrière, c'est-à-dire le report sur les itinéraires de substitution d'un certain nombre d'inconvénients.

Nous serons à la fin de la semaine, samedi, dans une réunion qui s'appelle « Bilan d'étape », nous allons lister et dire tout ce qui revient régulièrement, les questions que vous posez régulièrement et qui semblent être au cœur du débat. A nouveau, M. SORAS et ses collaborateurs essaieront d'y répondre.

Je donne la parole à deux ou trois personnes, mais les réponses seront données la semaine prochaine.

Jean ROUME (2mn) : Concernant la sécurité, au niveau de l'accélération : une des raisons pour lesquelles nous voulons accélérer à tout prix cette « mise en autoroute » (j'appelle cela ainsi) est la sécurité. Or, je vais reprendre les valeurs qui ont été les vôtres... Cela prend trois secondes, j'ai mis de façon visuelle ce qui a été placé sous forme de tableau.

Le nombre d'accidents sur la RN154, comment cela se présente-t-il ? La lecture est de gauche à droite, certains n'ont pas compris que cela se lisait en descendant et tirent des conclusions contraires.

Il y a une baisse flagrante du nombre d'accidents, je m'en réjouis, nous nous en réjouissons tous. Il y en a encore trop, je suis entièrement d'accord. Accélérons, pourquoi ? Pour la sécurité, voilà ce que cela donne :

1. 2009 : c'est une supposition, on ne sait pas.
2. Le nombre de victimes diminue aussi, même si l'on suppose qu'en 2009 qui n'est pas encore finie, on peut avoir une augmentation. La tendance ne bougera pas, on est à la baisse et il faut continuer ces efforts-là. Il y a bien sûr des hauts et des bas mais la tendance générale est à la baisse ! Ce n'est pas moi qui l'invente, ce sont les chiffres.
3. Enfin, le nombre de tués, bien sûr avec des hauts et des bas, qui apparaît très fortement parce que ce sont de petits effectifs, heureusement ; j'aimerais dire qu'il y a une tendance à la baisse, je dirai que c'est stationnaire. Nous avons tous à nous battre là-dessus pour améliorer mais il n'y a pas d'aggravation du nombre de tués. On voit cela dans la presse, on l'entend partout. Que l'on dise des choses vraies : cela va de mieux en mieux, il faut continuer dans ce sens.

Donc, accélérer, je ne sais pas...

Alain OHREL: Nous répondrons à cela samedi.

Une intervenante (2mn) : Vous n'aurez pas besoin de répondre, c'est juste une remarque. Vous avez dit tout à l'heure que l'on vous faisait des procès d'intention. J'ai assisté à plusieurs débats sur cette autoroute. Je suis assez choquée de voir la première proposition que vous nous faites, où vous nous mettez devant : c'est soit en 2070 et 600 millions d'euros, soit l'autoroute, en 2018 et seulement 50 millions d'euros.

Quand on commence comme cela, si nous osons vous dire que nous ne voulons pas d'autoroute, on nous dira : « il faudra payer » ; je trouve cela un peu choquant. On sent très bien qu'il y a un parti pris derrière, des choses ficelées. On se rend compte à travers toutes les questions que beaucoup de choses ne sont pas dites et sont plus ou moins cachées. Pourquoi ? On ne sait pas trop.

Notre rôle de citoyens, contribuables et d'élus pour ceux qui le sont... Aux questions : qui est à l'origine de cela ? Est-ce l'Etat qui veut faire une autoroute ? Vous avez répondu que les élus locaux étaient en demande d'aménagements. Oui, nous sommes en demande d'aménagements ; nous tous, contribuables, élus, devons contraindre l'Etat à finir ses engagements, à savoir finir cette 2 x 2 voies gratuite, avec contournement de Dreux et contournement de Saint-Rémy. Il y a trop d'autoroutes en France, on n'a pas besoin d'en rajouter.

Monsieur disait « pour quel transport ? » ; oui, il y aura bien plus de transport, bien plus de poids-lourds, si l'on fait des autoroutes. L'Etat doit remplir ses engagements et finir cette 2 x 2 voies gratuite !

(Applaudissements)

M. THIERRY (1 mn) : Je voulais dire à M. LEMARE : à Garnay, il y a deux ans, vous aviez dit qu'il faudrait faire l'autoroute rapidement parce que d'ici 2016 il y aurait 35.000 véhicules qui arriveraient sur Dreux.

Les trafics de 2008 prouvent qu'il y a encore une baisse sur la RN154. Je m'adresse à vous, M. LEMARE en tant qu'élus, parce que nous avons compris que ce sont nos élus qui demandent l'autoroute, donc le péage ; qui ont demandé à l'Etat d'étudier ce dossier.

Vous voulez faire passer les 20.000 véhicules de la RN12 par la rocade est ; on ne peut pas les faire passer près des Coralines parce que cela pose problème, il y a des habitations ; par contre, les faire passer près de l'hôpital ne pose aucun problème ! A un moment il va falloir réfléchir à ce que l'on veut comme aménagement réel de notre territoire, pour le bien de tous.

Merci.

(Applaudissements)

Alain OHREL: Rendez-vous samedi à 10 heures à Chartres pour un bilan d'étape qui permettra, je l'espère, à de nombreuses personnes parmi vous de continuer à s'exprimer.

Merci.