

## **L'aménagement de la partie sud du futur axe routier**

### Commission Particulière de Débat Public :

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

### Maîtrise d'ouvrage

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

\*\*\*\*\*

**M. Alain OHREL, Président de la CPDP :** Je pense que tout le monde a pu prendre place. Nous avons un peu de retard. Je vous prie de nous en excuser et vous en donne la raison : nous avons programmé pour le 17 décembre une réunion à Voves qui n'a pas pu s'y tenir pour raison d'intempéries.

Aujourd'hui, nous allons parler de problèmes qui concerneront cette zone du pays de Beauce, selon l'ordre du jour arrêté pour notre réunion dont la gouverne est confiée à M. PAVAUX, membre de la Commission. Les élus de la région de Voves et spécialement du syndicat intercommunal du pays de Beauce auraient souhaité refaire la réunion qui a été annulée. Grâce à l'accord du maître d'ouvrage, que je remercie, nous proposons la date du vendredi 22 janvier à 15 h 30, à la mairie de Voves.

Je donne la parole à M. Jacques PAVAUX pour qu'il vous présente le déroulement de cette séance.

**M. Jacques PAVAUX, membre de la CPDP :** Merci, Monsieur le Président. Comme vous le savez, le thème de la réunion de ce soir est : « L'aménagement de la partie sud du futur axe routier », donc l'aménagement de l'axe entre Chartres et Allaines, et plus précisément l'autoroute A10, y compris la question du contournement de Chartres.

Cette partie Sud devrait soulever moins de problèmes que la partie Nord, sauf pour le contournement de Chartres. Nous avons quand même, entre le Sud de Chartres et Allaines, un tracé à peu près rectiligne. Le maître d'ouvrage va commencer par présenter les options envisageables pour le contournement de Chartres. Ensuite, il fera le point sur les deux déviations en cours de réalisation, qui représentent à peu près le tiers du parcours total entre le Sud de Chartres et Allaines. Ces deux déviations sont celles de Prunay-le-Gillon Allonnes et celle d'Ymonville. Enfin, il présentera ses projets pour les tronçons qui restent à réaliser et en particulier le raccordement à l'autoroute A10.

Je vais demander au maître d'ouvrage qu'il nous dise clairement ce que nous pouvons envisager dans chacune des options, celle de la concession autoroutière et celle consistant à poursuivre l'aménagement en le finançant sur des fonds publics ; qu'il nous dise clairement ce que nous pouvons envisager notamment pour le tracé, et nous pouvons parler de tracé sur la partie Sud car nous n'allons pas faire de détours considérables entre le Sud de Chartres et Allaines ; pour ce qui est aussi de la voie de substitution, du devenir de la route actuelle, des points d'échanges le long du parcours, de la protection de l'environnement et des emprises foncières, en particulier pour les terres agricoles.

Avant de lui donner la parole, je voudrais préciser, parce que certaines personnes ont pu penser que ce projet était dans les cartons, que ce qui est envisagé, dans le cas de l'option d'une concession autoroutière, n'est pas de construire une nouvelle autoroute parallèle à l'axe existant actuellement et qui est en partie en travaux. Je donne la parole au maître d'ouvrage, M. de SORAS.

**M. Olivier de SORAS, Directeur régional de l'Équipement région Centre :** Merci, M. PAVAUX. Avant de laisser Mme Guglielmina OLIVEROS TORO présenter les éléments du cœur du sujet de la réunion de ce soir, je vais simplement rappeler l'objet du débat. Avant tout, je voulais vous présenter sincèrement mes meilleurs vœux en ce début d'année 2010. J'espère que pour vous, elle a bien démarré, certes sous la neige, mais cette situation météo est de saison. Mes meilleurs vœux à tous et toutes en ce début d'année.

Nous pouvons résumer l'objet de notre débat sous forme de trois questions principales :

- Faut-il achever l'aménagement de la RN154 ?
- Si oui, faut-il accélérer cet aménagement ?
- Dans l'hypothèse où nous répondions que nous souhaitons un aménagement rapide, deux questions se posent :
  - le délai dans lequel nous souhaitons que cet axe soit aménagé ;
  - une fois déterminé ce délai objectif, quels sont les moyens pour y parvenir ?

Pourquoi les moyens ? Parce que, sans reprendre toute la description de l'axe, que vous connaissez, si nous regardons l'ensemble des sections qu'il reste à réaliser aujourd'hui – différentes hypothèses sont présentées dans le dossier de débat et nous allons aujourd'hui

nous concentrer plus sur la partie Sud de cet itinéraire quant aux différentes options possibles –, nous aboutissons à un total de l'ordre de 650 à 700 millions d'euros, qu'il faut réaliser en plus de ce qui est déjà fait ou en cours de travaux aujourd'hui. Cela pose la question importante du financement, sous quelle forme pouvons-nous le réunir et dans quel délai objectif pour l'aménagement que nous avons pu nous fixer ?

Quelle est la situation de départ de l'aménagement progressif tel que nous le connaissons et quelles sont les hypothèses permettant d'imaginer un calendrier différent ? La question nous a été posée et nous souhaitons la mettre au débat, dont l'objet est bien d'examiner ces différentes hypothèses.

Ce que nous avons réalisé jusqu'alors se fait sur fonds publics, c'est-à-dire de l'investissement sur des crédits de l'État, des collectivités. Cet aménagement est progressif. Par différentes périodes, nous programmons des investissements et nous les réalisons opération par opération. Quand nous regardons ce qui a été fait et ce qui est programmé sur la période actuelle, entre 2009 et 2014, nous sommes sur une moyenne autour de 10 millions d'euros par an, 50 millions par période de cinq ans. Ce constat nous conduit à deux réflexions : réunir un total de 650 à 700 millions d'euros demandera un délai relativement long, avec une succession progressive de mise en place d'opérations jusqu'à la fin de l'aménagement. 650 millions d'euros avec une dizaine de millions d'euros par an représentent une période assez longue, avec une mise en service envisagée à un horizon de 2070.

Une autre limite dans ce système est que nous avons des sections avec des coûts unitaires très importants. Les déviations d'agglomération comme Chartres, Dreux ou Saint-Rémy, jusqu'à Nonancourt, cumulent des montants qui dépassent les 50 millions d'euros, donc dépassent la programmation possible sur cinq ans.

Face à cela, toujours en restant sur ce projet d'aménagement de la RN154, nous avons cherché à examiner les solutions permettant de répondre dans un délai plus court. Un mode de financement un peu différent est celui de la concession autoroutière par délégation de service public. Il permet, en comparaison avec le financement sur les fonds publics, d'appréhender les choses autrement. Nous pouvons avoir un aménagement global en une seule fois. Par contre, la mise en service par concession induit l'hypothèse de la mise en place d'un péage, c'est-à-dire un financement non plus par les contribuables, mais par les usagers. Le contrat de concession est un peu particulier et fera l'objet d'une réunion spécifique la semaine prochaine, où nous rentrerons un peu plus dans le détail. Les modélisations réalisées pour le projet de la RN154 conduiraient à un besoin d'une subvention d'équilibre à l'investissement de l'ordre de 50 à 100 millions d'euros. Cela signifie que la concession doit être équilibrée au moment où elle est conclue. Dans cette hypothèse, l'ensemble de l'axe est traité en une seule fois et le délai de réalisation des prochaines opérations pourrait être retenu, avec un horizon de 2018 pour l'ensemble de l'aménagement de l'axe.

Voilà l'alternative de ce débat. Je rappelle les trois questions :

- Faut-il achever l'aménagement de la RN154 ?
- Si oui, faut-il l'accélérer ?
- Dans cette hypothèse, deux questions sont importantes :

- définir le délai dans lequel cet aménagement apparaîtrait souhaitable ;
- quels moyens pouvons-nous mobiliser pour tenir ce délai et réaliser l'objectif que nous nous sommes fixé.

C'est un rappel très synthétique de l'ensemble du dossier du débat. Nous allons maintenant regarder le sujet du jour, à savoir les hypothèses d'aménagement dans la partie Sud du tracé. Guglielmina Oliveros Toro va nous le présenter.

**Mme Guglielmina OLIVEROS TORO, DRE Centre :** Merci, bonsoir à tous. Je vais vous présenter l'état de nos réflexions quant aux aménagements de la partie Sud de l'axe RN154, sachant que la partie Sud commence au Nord de Chartres et finit au niveau de l'autoroute A10.

L'aménagement de l'axe RN154 part de la signature d'un APSI, un avant-projet sommaire publié en 1994. Il prévoyait deux façons d'aménager cet axe RN 154, de Nonancourt à Allaines qui étaient, à moyen terme, la mise en place d'une 2 x 2 voies, donc une voie express à 2 x 2 voies séparées, entre Nonancourt et le Sud de Chartres. A plus long terme, il prévoyait un aménagement avec un contournement de Dreux par l'Ouest et un aménagement du Sud de l'axe, à partir de la zone de Prunay-le-Gillon, jusqu'à Allaines. Dans cette partie Sud, il était prévu, sur cette période de moyen terme, des mises à niveau de sécurité de l'ensemble de cet axe.

Comme caractéristique globale de l'axe RN154, nous avons ici une carte qui rassemble l'ensemble des enjeux naturels et sociaux que nous pouvons trouver sur l'axe RN154. Si nous prenons à partir du Nord, nous avons de grandes agglomérations, Dreux et Chartres. Nous avons des pôles d'activité tout le long de l'axe et notamment en liaison directe avec ces agglomérations. Dans ce département et le long de la RN154, nous avons des sites d'intérêt naturel, dont des sites Natura 2000, en particulier la Vallée de l'Eure, de Maintenon à Anet dont une des zones est située dans Chartres. Nous avons également un autre site d'intérêt communautaire pour les oiseaux, le site de la ZPS, zone de protection spéciale, L'oiseau Beauce.

Un autre élément important dans ce département est que nous avons des ressources en eau souterraine très importantes, notamment la nappe de la Beauce et la nappe de la Craie. Nous avons aussi la nappe du Loir, dont je ne parlerai pas puisqu'elle est en dehors de cette zone. Elles font l'objet d'un SDAGE, schéma d'aménagement et de gestion des eaux, en liaison avec le SDAGE de Loire-Bretagne, pour ce qui concerne la Beauce.

Cette zone présente aussi un intérêt de sites, notamment la directive paysagère, centrée sur la cathédrale de Chartres et relativement étendue, et un patrimoine historique très riche, dont la cathédrale de Chartres, classée patrimoine mondial de l'Unesco, les sites inscrits du centre de Chartres et des monuments historiques, dont le Moulin d'Ymonville et une éolienne Bollée, dont le département présente un certain nombre d'exemplaires. Tous les points en rouge sont des sites classés ou des sites d'intérêt. Nous voyons sur cette carte que le département de l'Eure-et-Loir, et plus particulièrement la zone qui nous intéresse aujourd'hui, sont des zones très riches en enjeux naturels et humains.

Nous allons voir maintenant les réflexions portant sur cet axe partie Sud. Le contournement de Chartres en est au stade des études préalables et les contournements d'Ymonville et de Prunay-le-Gillon sont actuellement en travaux. Concernant les études menées actuellement sur Chartres, je vous ai remis une carte des enjeux centrés sur la ville

de Chartres. Je vous reparle ici de la directive paysagère, avec les zones d'intérêt, notamment la zone Natura 2000 attachée à l'Eure et des ZICO, zones importantes pour la conservation des oiseaux, qui viennent jusqu'aux portes de Chartres. Je n'ai pas fait figurer les zones de captage, qui sont importantes, notamment le captage de la Saussaie situé dans cette zone et qui représente 40 % de l'alimentation en eau potable de la ville de Chartres.

Si nous prenons une vue aérienne de la ville de Chartres, actuellement les grands axes qui traversent Chartres ou la structurent sont bien sûr la RN154, avec sa traversée du centre-ville, la rocade Ouest pour le contournement par l'Ouest de la ville de Chartres et l'autoroute A11 qui tangente la ville de Chartres vers le Sud-est.

Quand nous parlons de l'aménagement de la RN154 aux alentours de Chartres, nous avons deux façons de passer dans cette zone : une façon très simple est de passer par l'Ouest, en essayant d'utiliser l'existant ; une autre façon est un passage par l'Est, avec la mise en place d'une infrastructure qui relierait la partie déjà en travaux, qui se termine à Prunay-le-Gillon, à la partie déjà aménagée, entre Chartres et Dreux, c'est-à-dire la 2 x 2 voies qui commence au Nord de Lèves.

Nous avons réfléchi à ce contournement de Chartres et l'hypothèse immédiate qui est apparue à nos collègues qui ont réalisé les premières études en 2003 est de travailler sur un contournement Est de Chartres. Vous avez ici une représentation de l'ensemble des enjeux mis à jour lors de ces études. Ce sont avant tout des enjeux de captage et d'eau. Vous avez ici le captage de Champhol et ici, représenté par un rectangle, l'ensemble de la vallée de l'Eure, qui a un fort potentiel hydrobiologique, d'où son classement en site Natura 2000. Vous avez des points d'intérêt de boisement ou de biotope, soulignés en vert, et les zones agglomérées et urbanisées, sur lesquelles sont mises en place des zones d'activités. C'est notamment le cas du jardin d'entreprises au Sud-est de Chartres.

Nous avons donc sur Chartres une directive paysagère d'importance. Elle demande expressément que, sur les vues sur la cathédrale de Chartres et celles à partir de la cathédrale de Chartres de l'aménagement considéré, rien ne vienne boucher le panorama. Cette directive met en place des cônes de visibilité, représentés ici en bistre. Nous avons donc un certain nombre de cônes de visibilité relativement étendus.

Si nous ajoutons les sites historiques d'intérêt, vous voyez que sur l'ensemble de la zone Est de Chartres, nous avons énormément d'enjeux d'intérêt, bien que d'un poids différent. Si bien que lorsque nous réfléchissons à la mise en place d'une déviation ou d'un aménagement routier, nous devons prendre en compte l'ensemble de ces critères et essayer de tracer un axe pour passer entre ces enjeux.

Nous avons représenté ici une proposition de tracé, qui n'est pas un tracé définitif puisque ces études datent, pour la plus récente, de 2003. La vie continuant à se développer dans cette zone, il faudrait, en 2010, affiner le tracé par une nouvelle étude. Nous en sommes à ces propositions.

Nous pouvons présenter les avantages et les inconvénients de ce tracé Est, comme nous l'avons fait dans notre dossier de débat. Les avantages sont que ce tracé permet en principe le développement du SCOT et décharge la rocade Ouest du trafic de transit, pour une plus grande fluidité de l'ensemble de l'axe, et dessert des zones économiques et commerciales. Les inconvénients sont un impact non négligeable sur les populations de la vallée de l'Eure et sur les milieux hydrologiques, naturels et humains.

Dans une réflexion rapide sur la rocade Ouest, plusieurs personnes disaient que nous pouvions recalibrer la rocade actuelle. Or, il se trouve que la rocade est dans certaines zones relativement larges, mais aussi dans d'autres zones où l'urbanisation et les activités se sont développées de part et d'autre de cette rocade. Sur une carte routière de cette rocade, nous nous apercevons qu'il existe énormément de liaisons avec la voirie existante transversale, ce qui est logique puisque nous sommes en entrée de ville. L'ensemble de ces aménagements devraient être recalibrés en largeur. Cette 2 x 2 voies que nous avons jusqu'à cette zone devrait être élargie, ce qui est très compliqué. Nous devrions également mettre en place des échangeurs avec des zones dénivelées. Un point très difficile à passer est le passage à niveau, le PN3bis à l'entrée de Chartres, qui traverse déjà la rocade. Nous comptons cinq diffuseurs, complets ou non, et cinq carrefours giratoires existant actuellement. L'ensemble de ces aménagements devraient être complètement requalifiés pour pouvoir mettre cette voie en voie express aux normes actuelles. Il est difficile de trouver suffisamment de place pour installer ces échangeurs.

Deux photos issues de nos dernières réalisations vous montrent ici l'échangeur dénivelé de Pezou sur la RN10 et l'échangeur dénivelé de Cherisy sur la RN12, à l'Est de Dreux. Vous voyez que l'emprise foncière est relativement importante pour pouvoir mettre en place ces échangeurs.

Si nous faisons le bilan du contournement Ouest de Chartres, son avantage est qu'il emprunte une infrastructure existante. Son inconvénient est la remise en cause de la fonction de desserte locale des zones économiques et commerciales actuellement sur son parcours. Le raccordement à la RN154 au Sud est très difficile, avec le passage de ce PN3bis. L'aménagement ne participe pas au développement économique de l'agglomération prévu à l'Est, traverse des milieux sensibles et passe à proximité de zones d'intérêt.

L'ensemble de l'aménagement coûterait environ 130 millions d'euros, une somme non négligeable pour un aménagement de ce type.

Passons maintenant aux aménagements en cours de travaux sur le Sud. Vous voyez ici les différentes étapes de l'aménagement de la déviation d'Ymonville. La DUP, déclaration d'utilité publique, date de 2005 et les travaux ont commencé en 2007. Nous avons dans cette zone deux éléments d'importance, la zone de protection spéciale Beauce et Vallée de la Conie, et les sites Natura 2000 du Loir et de ses affluents aux alentours de Châteaudun.

La déviation d'Ymonville représente 3,2 km de longueur, un aménagement à 2 x 2 comme le souhaitait l'APSI, deux ouvrages d'art et deux giratoires. Cet aménagement se fait sur trois phases, comme l'aménagement de Prunay-le-Gillon : la mise en place des giratoires, dont nous avons eu la mise en service fin 2008, la construction de deux ouvrages, celui sur la D22 et celui qui barre la D107. Concernant l'importance de cette déviation d'Ymonville, les travaux ont commencé en 2007 et nous ne sommes pas au bout. Nos difficultés sur cet aménagement sont que, tout d'abord, nous sommes sur une zone de protection spéciale des oiseaux. Ceci entraîne des obligations de non terrassement entre le mois d'avril et le mois de septembre, pour ne pas déranger l'œdicnème criard, un oiseau protégé au niveau européen et dont la particularité est de nicher au sol. De la même façon, nous avons trouvé, au cours du diagnostic archéologique de 2007, des éléments d'importance pour nos collègues archéologues. Des fouilles archéologiques de conservation ont été entreprises en 2009 et vont se poursuivre jusqu'en mars cette année. Nous avons eu la chance de découvrir à la fois un site gallo-romain et un site purement gaulois. Cet aménagement est d'importance, d'où des retards, mais minimes si nous considérons l'importance des

travaux réalisés pour les fouilles.

Nous avons travaillé avec les agriculteurs et les exploitants locaux qui étaient nos partenaires immédiats et nous avons mis en place une déviation suffisamment éloignée de la RN154 actuelle pour que les exploitations puissent se poursuivre sur une surface de travail correcte. Je vais illustrer ce travail avec les agriculteurs sur la déviation de Prunay-le-Gillon Allonnes. Cette déviation a reçu une déclaration d'utilité publique en 2006 et les travaux ont débuté en avril 2009. Elle a une longueur de 8,4 km, est aménagée en 2 x 2 voies et a trois ouvrages d'art et deux giratoires. Nous avons trois phases de travaux sur cet aménagement : un aménagement par les ouvrages d'art, ensuite un tracé de la section courante, puis nous finirons par les giratoires.

Sur cet aménagement, nous avons une certaine distance entre la RN154 actuelle et la voie prévue de déviation. En concertation avec les exploitants locaux et les propriétaires, il a été convenu de leur laisser une bande entre la nationale actuelle et la voie express, suffisante pour que les travaux sur les parcelles soient réalisés correctement. Nous avons donc une largeur de 500 à 800 m entre ces deux aménagements.

Pour cet aménagement de Prunay-le-Gillon Allonnes, l'ensemble de l'emprise fait 68 ha, le périmètre de l'aménagement foncier était de 1894 ha pour la partie Prunay-le-Gillon et de 790 ha pour la partie Allonnes, pour un périmètre total, tout confondu, de 3000 ha. Sur cet aménagement de Prunay-le-Gillon, nous avons là aussi trouvé des éléments naturels d'importance, notamment un géranium sanguin, une espèce protégée au niveau régional et dans le bois à Allonnes. Nous surveillons cet aménagement et avons demandé au Centre technique de l'équipement de passer régulièrement pour examiner l'état dans lequel se trouve cette zone d'intérêt pour le géranium sanguin.

Nous avons fait là encore un diagnostic archéologique en 2009, qui a mis au jour une nécropole d'intérêt. Les archéologues commenceront une période de fouilles dès que nous aurons choisi l'opérateur archéologique. Nous venons de lancer un appel d'offres et choisirons l'opérateur archéologique cet été.

Tous ces éléments sont résumés dans une documentation et des journaux que nous publions régulièrement pour informer la population de l'avancée de nos travaux. Je vous ai mis ici une photo du journal d'Ymonville et du journal de Prunay-le-Gillon. Sur Ymonville, nous avons déjà publié trois journaux et, sur Prunay-le-Gillon, nous venons de publier le premier. Ces publications sont distribuées localement, très largement, ainsi que dans les mairies, en libre-service.

Concernant ces réaménagements et la zone Sud, une fois que nous aurons terminé les aménagements de Prunay-le-Gillon et d'Ymonville, nous devons tout ce qui se trouve entre l'A10 et Chartres, c'est-à-dire à la fois le raccord entre Ymonville et Allonnes et le raccord sur l'autoroute A10. Nous sommes dans une zone relativement contrainte du point de vue enjeu environnemental puisque nous sommes encore sur la ZPS Beauce. Ici, nous avons pratiquement terminé de traverser cette zone, mais nous sommes encore sur la nappe de Beauce, qui demande une attention particulière. Nous devons aussi faire le raccord entre la déviation de Chartres et l'aménagement déjà en service entre Dreux et Chartres, notamment pour ce qui concerne la voie de substitution, qui devrait être bien identifiée dans cette zone.

J'en ai terminé avec la présentation de l'ensemble de ces aménagements. Je vous remercie.

**M. Jacques PAVAUX :** Merci, Mme TORO. Nous allons maintenant donner la parole à la salle pendant 20 minutes, pour que vous puissiez poser des questions. Ensuite, M. TROIN, président de la FNAUT région Centre, la Fédération nationale les associations d'usagers des transports, présentera un exposé pour nous montrer l'intérêt du chemin de fer sur cette liaison, en complémentarité avec la route. Puis nous aurons une période de questions et, enfin, un exposé par M. Christian GIGON, le maire de Champhol et Conseiller général, sur le contournement de Chartres.

Vous avez la parole, posez des questions et n'oubliez pas de donner votre nom bien clairement. Si nécessaire, épelez-le car, pour pouvoir constituer les verbatim, il faut que nous puissions reconnaître sur l'enregistrement sonore le nom de la personne qui est intervenue. Vous avez trois minutes pour poser chacune des questions.

**M. Laurent SABATIER, Conseiller régional :** Je voulais poser une question sur le contournement de Chartres, à la fois sur le tracé et sur l'intégration dans un futur péage. Vous avez indiqué qu'un désavantage du tracé a été de soulager le trafic de transit et de contribuer au développement économique de l'agglomération. Les études faites depuis 1994 n'avaient-elles pas retenu l'idée d'un bouclage de la rocade ? Le tracé tel qu'il est envisagé ne pénalise-t-il pas un peu les intérêts du développement économique de l'agglomération, par rapport à un raisonnement qui serait plus à l'échelle de l'agglomération ?

En termes de péage et de logique économique, l'intégration dans un péage ne pénalise-t-elle pas l'éventuel plan de déplacements urbains ou le fonctionnement de l'agglomération, par rapport à une approche plus classique de développement de l'agglomération ? Merci.

**M. Serge GAILLARD, DRE Centre :** Sur l'aspect trafic du tracé Est, l'APSI de 1994 prévoyait uniquement un tracé à l'Est. Aucun bouclage proprement dit ne sera réalisé. Nous ne créerons pas de grande rocade qui viendrait compléter la rocade Ouest de Chartres. Nous sommes plutôt sur l'idée d'une voie de transit, avec un système d'échange, qui reste à discuter. Nous pouvons imaginer trois points, un nœud autoroutier avec l'A11 et deux échangeurs, un au Nord et un au Sud. Le positionnement et les détails des échangeurs ne sont pas encore arrêtés. Cependant, l'idée n'était pas de créer une grande rocade, si j'ai bien compris la question, il n'était pas prévu de grand bouclage complet de Chartres.

**M. Olivier de SORAS :** Les fonctions recherchées ne sont pas tout à fait les mêmes entre de la desserte locale, qui est la fonction de la rocade actuelle, et l'écoulement de transit pour l'aménagement.

Pour être honnête, je ne sais pas bien répondre à l'autre question concernant la mise en place ou non d'un péage. J'ouvrirais davantage la question en disant : en quoi l'aménagement de la RN154, sous une forme ou une autre, influencerait-il sur le plan de déplacements urbains de l'agglomération de Chartres ? Il ne me paraît pas évident de faire le lien entre les deux. Je pense que la question des plans de déplacements urbains – s'il y a un élu de l'agglomération chartreuse, il serait bien sûr beaucoup plus légitime que moi pour en parler – est une approche qui se fait sur les circulations, sur les déplacements, à l'intérieur de l'agglomération ou venant de l'extérieur de l'agglomération vers les points que peuvent être la gare et la gare routière. En cela, le lien avec la 154 ne me paraît pas évident en première lecture. Je veux bien essayer de poursuivre la réflexion si vous voulez préciser votre question.



**M. Laurent SABATIER :** Je ne vais pas poursuivre très longtemps, mais quand on connaît le fonctionnement de l'agglomération de Chartres, qu'on arrive par exemple de Paris et qu'on veut aller à Champhol ou du côté d'Orléans, il existe bien un problème de liaison et le bouclage de la rocade qui avait été envisagé est un vrai problème. Le lien avec un PDU me paraît assez naturel et c'est une surprise pour moi que ce projet n'intègre pas du tout, même en termes de réflexion, le lien avec le fonctionnement de l'agglomération. Nous savons que les gens se déplacent de plus en plus dans des trajets domicile-travail dans une vingtaine de kilomètres autour de Chartres, que toute la zone de Champhol et au-delà se développe beaucoup aussi. Il est évident que les trajets de proximité sont appelés à se développer de manière très forte et qu'une rocade aurait, de ce point de vue, un intérêt majeur.

**M. Olivier de SORAS :** Nous sommes sur une question qui dépasse un peu celle de l'aménagement de la RN154, en termes d'itinéraires de réseaux, que nous appelons des réseaux structurants. La question que vous soulevez est à mon sens plus dans la corrélation entre les différents réseaux et les niveaux de services que nous souhaitons avoir, avec la finesse de desserte que nous avons, jusqu'à la fin.

**M. Jacques PAVAUX :** Y a-t-il une autre question ou un complément d'information ?

**M. Francis BESNARD, maire de Fresnay-l'Évêque :** Concernant la partie Sud de l'aménagement de la RN154, par rapport à la connexion de cette 2 x 2 voies express ou concession autoroutière, sur l'autoroute A10, je ferais d'abord un constat. L'autoroute A10, au niveau d'Allaines, est déjà surchargée en certaines périodes. Je vois donc très mal une connexion de cette RN154 sur l'A10, alors même qu'il y a un échangeur autoroutier A19-A10, beaucoup plus au Sud, notamment au Sud d'Artenay.

Ensuite, la DRE a mandaté le bureau d'études de SAFER pour faire un diagnostic sur le thème de l'agriculture. A ce titre, j'ai reçu un document tout à fait étonnant dont vous ne parlez absolument pas dans vos présentations. Il s'agit de fuseaux. Il existerait deux fuseaux, un fuseau qui emmènerait cette voie express au niveau de l'échangeur d'Allaines et un autre fuseau qui traverse la commune de Fresnay-l'Évêque et la coupe en deux et qui va au niveau de Trancrainville, au niveau d'un pont entre Fresnay-l'Évêque et Janville. Ce qui me surprend beaucoup est que, vous le disiez tout à l'heure, un échangeur est extrêmement gourmand en termes de surface agricole. En plus, s'il y avait un fuseau et un échangeur à ce niveau sur l'A10, cela voudrait dire tout d'abord que ce ne serait pas une voie express, mais une concession autoroutière. Ensuite, nous serions ni plus ni moins dans une zone ZPS, et totalement. Je pense que c'est un non-sens et une protection pour tous les oiseaux me semblerait extrêmement compromise. Donc soit cette connexion est plus au Sud, ce qui paraîtrait plus évident, ou alors je ne comprends pas très bien. D'autant plus que le préfet m'avait signifié un arrêté lors d'une étude de ZPE pour un développement éolien et il rejetait ce développement éolien parce que cela posait des difficultés par rapport à la ZPS. J'aimerais qu'il y ait une cohérence dans les décisions de l'État par rapport à cette problématique de la ZPS.

Voilà ma question. Elle pourrait être encore beaucoup plus large parce que nous pourrions développer encore de nombreux éléments, mais je souhaite laisser la parole à tout le monde. Merci.

**Mme Guglielmina OLIVEROS TORO :** Pour ce qui concerne la ZPS, nous sommes dans des obligations de terrassements limités dans le temps. C'est ce que nous avons sur Ymonville. Ce qui est également vrai pour la ZPS comme pour n'importe quel site Natura

2000 est que les aménagements, quels qu'ils soient, doivent prendre en compte le milieu, l'élément qui fait le classement de ce milieu et ne doit pas perturber cet élément. Je ne reviens donc pas sur les éoliennes, c'est une décision en dehors de ce projet.

Pour ce qui concerne ce projet, le raccord qu'il y aurait à faire sur l'A10, et qui donc passerait forcément dans la ZPS, comme pour Ymonville, et comme pour n'importe quel autre aménagement dans une zone de ce type, il y aurait une étude permettant de voir où sont les éléments d'intérêt et de proposer des solutions pour ne pas les perturber, que ce soit de l'habitat, de la faune ou de la flore. C'est ce qui a été fait pour l'aménagement à Ymonville.

Pour ce qui concerne les oiseaux, qui sont notre préoccupation aujourd'hui, sur Ymonville, nous allons mettre en place des barres d'envol. Cela permet à la population avicole locale de vivre autour de l'aménagement routier, comme cela se passe par ailleurs dans d'autres zones de ce type, sans être perturbée ou le moins possible. Ces aménagements existent. Même si nous passons au sein d'une ZPS, l'aménagement est possible si nous prenons les précautions nécessaires. Nous pourrions donc raccorder à l'A10 tout en passant au milieu de la ZPS.

Quant à la zone de passage, elle n'est pas déterminée. C'est un triangle qui va d'Ymonville à l'A10, sans aucun a priori de la zone où nous ferons passer le futur tracé.

**M. Serge GAILLARD :** Sur l'aspect connexion, il est bien évident qu'il faut se raccorder quelque part au réseau puisque pour l'aménagement de la 154, nous parlons toujours de la liaison entre Rouen et Orléans, mais, en réalité, il s'agit de la liaison entre l'A13 et l'A10. Effectivement, il existe une connexion avec l'A19, bien plus au Sud. L'idée, depuis le départ, n'était pas d'aller jusqu'à Artenay mais bien de se connecter à Allaines, c'est-à-dire au plus proche, en évitant les consommations de terres agricoles et en minimisant le tracé, donc en faisant des économies et en conservant un tronçon d'A10 comme tronc commun de continuité du réseau autoroutier.

Plusieurs solutions existent et pour cela, nous serons complètement dépendants du choix qui sera fait à l'issue du débat. Dans l'hypothèse d'un aménagement progressif, donc non concession, le raccordement à l'autoroute A10 se fera par le biais d'un diffuseur du type de ce qui existe aujourd'hui, c'est-à-dire avec un système de péage. Après, nous partirons sur la 154 aménagée.

Dans le cas d'une concession autoroutière, nous serons dans un premier temps dans un nœud, c'est-à-dire un échange entre deux autoroutes, sans possibilité de relation avec le milieu local. C'est la règle, les nœuds autoroutiers n'ont pas de liaison avec l'extérieur. Cela veut dire qu'il faut trouver un deuxième point de diffusion, pour pouvoir desservir localement. Plusieurs scénarios peuvent être envisagés. Un des scénarios est de trouver l'implantation d'un diffuseur, donc d'un échangeur, sur la RN154, quelque part entre la gare d'Allaines et Ymonville. Encore une fois, je n'ai pas la solution. Un autre scénario serait de reporter un peu plus au Nord un diffuseur qui serait entre l'A10 et la 154 aménagée.

L'étude engagée est une étude agricole et, tant qu'à faire, de la lancer, nous le faisons sur un périmètre assez large pour essayer de couvrir dès le départ le maximum de solutions possibles. Toutefois, aucun passage n'est encore arrêté sur le sujet.

**Mme Guglielmina OLIVEROS TORO :** La SAFER fera des compléments sur

l'ensemble de l'axe puisque, sur certains points, nous avons besoin de précisions. Cela ne concerne pas uniquement certaines zones.

**M. Francis BESNARD :** Si vous mettez un échangeur pour un nœud autoroutier au Nord d'Allaines, vous le ferez simplement dans la ZPS. Un échangeur est extrêmement gourmand et dérangeant pour les oiseaux. Je suis désolé, c'est un élément important à prendre en considération et, aujourd'hui, je ne le vois pas pris en considération, d'autant plus que vous n'avez jamais parlé de cette connexion sur un nœud autoroutier au Nord d'Allaines. Tout ce que vous montrez au public montre une connexion sur Allaines et ne présente pas de connexion plus au Nord.

**M. Olivier de SORAS :** Je pense que c'est une question d'échelle de lecture entre un schéma, que nous avons ici, et les éléments dont vous faites part. Je souhaite toutefois rappeler que ce qui nous paraît important n'est pas de tirer un trait puis de voir ce qu'il y a autour. La démarche de construction de projets est exactement l'inverse. Le point de départ est vraiment le diagnostic du territoire, l'identification des enjeux, des contraintes. Dans ce cadre, il existe une certaine hiérarchie dans les contraintes.

La question que vous soulevez de la ZPS, effectivement, quand nous sommes dans une ZPS qui couvre une grande zone, soit nous ne faisons rien dans la zone parce que nous considérons que c'est un sanctuaire, mais une ZPS n'est pas un sanctuaire, soit il existe des possibilités d'aménagements assortis d'un certain nombre de précautions, de réserves ou de limites. C'est dans ce cadre que s'inscrivent les projets d'aménagement de la RN154.

**M. BURGET, de Saint-Prest :** Vous avez fait la présentation de la 2 x 2 voies et vous vous êtes engagés plutôt sur l'autoroutier à péage, je crois que c'est ce que nous pouvons conclure. Par contre, il aurait été bien, en parallèle, de montrer les itinéraires de substitution, pour savoir où ils vont passer. Si je reprends les chiffres dans votre document, l'itinéraire de substitution dans la partie Sud, c'est-à-dire dans Allonnes, dans Ymonville, vous aurez entre 3400 et 4200 véhicules par jour qui vont retraverser ces villages. Comment comptez-vous éviter de remettre de la circulation à l'intérieur de ces communes ? Si nous divisons en 4200 véhicules / jour par 8 heures, cela fait environ 6 véhicules / minute, avec 20 % de camions. Ce sont les chiffres de votre dossier.

Nous parlons beaucoup de la protection de la nature, les oiseaux, tout cela, et je suis pour à 100 %. Cependant, l'être humain est un animal aussi qu'il faut protéger.

**M. Serge GAILLARD :** Vous évoquez le fait que nous ayons plutôt parlé d'autoroute à péage. Je ne suis pas sûr que nous l'ayons dit, mais peu importe. Nous pouvons faire une autoroute non concédée, ce qui est la même chose que la voie express si ce n'est une question de statut et de vitesse, mais ce n'est pas l'objectif puisqu'aujourd'hui, nous ne parlons pas d'autoroute non concédée, mais de voie express à 2 x 2 voies ou d'autoroute concédée. De toute façon, quel que soit le choix final, l'itinéraire de substitution est obligatoire et sera le même dans les deux cas.

Je vais essayer de vous le décrire du Nord au Sud, ce sera plus simple. Aujourd'hui, l'itinéraire de substitution est réalisé en parallèle de la RN154, jusqu'à l'échangeur de Poisvilliers. Dans l'aménagement futur, que nous passions à l'Est ou à l'Ouest, cet aménagement sera prolongé jusqu'à la RN154, de façon à ce que la RN154 actuelle, qui dessert Chartres, soit l'itinéraire de substitution à l'intérieur de l'agglomération. Au Sud de Chartres, c'est la RN154 actuelle qui est pressentie comme itinéraire de substitution. Dans ce cadre, effectivement, une partie du trafic restera dans les traversées de bourgs. Je ne

peux pas vous le dire autrement aujourd'hui.

Vous dites que nous allons en rajouter. Je dirais que nous allons en enlever un peu, mais cela reviendra un peu au même. Aujourd'hui, il passe quand même plus de 10 000 véhicules / jour dans Ymonville et dans Allonnes, avec des trafics poids-lourds relativement importants. Il est possible que le maire prenne un arrêté municipal interdisant la traverse des camions dans les parties agglomérées. C'est tout à fait possible.

Après, notamment dans le Sud, il est vrai que le trafic de carrières est non négligeable.

**M. BURGET :** Dans votre tableau, vous avez marqué « au fil de l'eau », c'est une belle image. Vous n'avez que 300 à 600 véhicules par jour. Ce sont vos chiffres, page 77. Chartres A10 : concession, 10 à 12 000 véhicules / jour, 3400 à 4200 véhicules.

**M. Serge GAILLARD :** Oui, fil de l'eau, cela veut dire aménagement progressif, donc sans péage.

**M. BURGET :** Oui, mais pour les communes, cela veut dire que vous aurez 300 à 600 véhicules / jour. Alors que si vous mettez un péage, vous aurez 3000 à 4200.

**M. Serge GAILLARD :** Tout à fait.

**M. BURGET :** Donc vous rendez la vie impossible à des gens. C'est ma conclusion. Je n'habite pas dans ce coin, mais c'est une réflexion.

**M. Serge GAILLARD :** Si nous comparons avec la situation actuelle...

**M. BURGET :** Quand on fait quelque chose, on essaie de le faire bien et pas à moitié.

**M. Serge GAILLARD :** S'il y a d'autres solutions, nous sommes preneurs.

**M. BURGET :** Si vous faites une autoroute, faites une déviation à côté. Vous faites une autoroute et vous l'emenez encore un peu plus loin. Vous avez fait quatre giratoires à l'entrée de ces communes. Combien ont-ils coûté ? Assez cher. Que vont-ils devenir ? Ils vont disparaître. Donc on fait puis on casse, parce que quand vous mettez votre autoroute à péage, vous allez les supprimer.

**M. Olivier de SORAS :** Vous mettez le doigt sur les limites des deux systèmes.

**M. BURGET :** Avec le prix de ces quatre giratoires, nous pouvions faire déjà un bon bout de route.

**M. Olivier de SORAS :** j'essaie de vous répondre, et c'est intéressant, effectivement. Votre question comporte deux aspects. Il y a d'une part le fait de dire que, si vous mettez un péage, il y aura un trafic de report des personnes qui souhaiteront éviter d'avoir à quitter un péage et qui emprunteront prioritairement l'itinéraire de substitution. Nous ne l'avons pas caché, c'est dans le dossier et nous l'avions présenté le 22 octobre lors de la réunion spécifique sur les déplacements. Le fait de mettre à péage un itinéraire conduira probablement à ce que tout le monde ne le prenne pas, par choix.

Ensuite, et nous ne pouvons pas le faire aujourd'hui parce que ces communes ne sont pas déviées, mais lorsqu'elles le seront, il est tout à fait possible de restreindre l'usage des traversées, en termes de transit poids-lourds. D'autre part, il est souhaitable d'imaginer ce

que nous appelons de la requalification. Réaménager l'ancienne route nationale dans la traversée des bourgs comme elle est aujourd'hui n'est peut-être pas la meilleure façon en termes d'aménagement, de quiétude, etc., et nous pouvons avoir un aménagement marqué en traversée d'agglomérations et compris comme tel.

Vous avez évoqué la question des giratoires. Certes, ces giratoires ont un coût. C'est aussi une des limites de l'aménagement progressif. Quand on fait de l'aménagement progressif, forcément, il faut faire un barreau de raccordement au bout du petit bout qu'on vient de faire. Contrairement à un aménagement global où, si nous faisons tout en une fois, nous n'avons pas ces morceaux de raccordement progressif, que nous sommes obligés de faire puis d'abandonner.

Nous voyons que, tant d'un côté que de l'autre, vous avez trouvé un inconvénient dans les deux cas. Je suis à l'écoute de toute solution idéale qui pourrait sortir de ce débat.

**M. Stéphane SIMON, agriculteur, Fresnay-L'Évêque :** Quand nous parlons du raccordement sur l'A10, M. Besnard disait que le raccordement traversait une ZPS. Il faut savoir que c'est le cas également sur le Sud, sauf que, dans un cas, nous coupons la commune en deux et, de l'autre côté, nous longeons la nationale et cela touche beaucoup moins de monde.

D'autre part, la SAFER organise des réunions aujourd'hui dans plusieurs communes adjacentes à la RN154 et tous les agriculteurs ne sont pas conviés. Certains agriculteurs sont conviés, mais pas tout le monde. Je voudrais savoir pourquoi.

**M. Serge GAILLARD :** Sur l'aspect du raccord, je n'ai pas tout à fait compris les termes de votre intervention. Il y a deux possibilités, je suppose que c'est ce que vous voulez dire, soit de couper et de traverser la ZPS, soit de suivre le long de la RN154 actuelle. Est-ce bien cela ?

**M. Stéphane SIMON :** C'était pour dire que de toute façon, nous traversons une zone ZPS et que donc, cet argument n'est pas recevable.

**M. Serge GAILLARD :** D'accord.

**Mme Guglielmina OLIVEROS TORO :** Pour le diagnostic de la SAFER, nous avons demandé de mobiliser les agriculteurs exploitants et propriétaires qui sont le long de la RN154 actuelle. Comme vous le voyez, sur cette zone, nous nous raccrochons aussi à cette RN154 de part et d'autre. Nous essayons d'aller le plus large possible, sachant que nos crédits ne sont pas extensibles, et j'ai fait au mieux. Par ailleurs, il est inutile de monter trop au Nord dans cette zone puisque nous serons dans une situation pas très confortable pour la mise en place d'une infrastructure. Vous comprendrez que, quand nous faisons une analyse spatiale, nous essayons de faire le plus large possible tout en étant raisonnables.

**M. Stéphane SIMON :** Le plus large possible, mais quand nous sommes à 10 m de la RN154, je pense que nous sommes plus concernés que des communes qui sont à 5 ou 6 km. Dans un cas, ce serait plus un projet autoroutier qu'un doublement de la 154.

Par contre, je suis assez déçu. Ce soir, le sujet de réunion était « Perspectives d'aménagement de la partie Sud » et dans votre intervention, vous ne nous avez rien appris, ce soir. Vous nous avez juste montré la déviation d'Allonnes et d'Ymonville, que nous connaissions déjà. Dans notre cas, entre Ymonville et Allaines, nous ne voyons rien ce

soir.

**M. Olivier de SORAS :** Si un point particulier ou un oubli évident vous apparaît, au cours du recueil du diagnostic de la SAFER, comme cela peut être le cas, vous pouvez me le signaler en fin de réunion et nous compléterons au besoin. Il peut arriver que nous ayons oublié une personne ou un prestataire. Si nous pouvons le compléter, n'hésitez pas à le faire, même si ce n'est pas typiquement l'objet du débat.

**M. François BREDON:** Comment prévoyez-vous la traversée de l'Eure, de la voie ferrée, au niveau de Chartres, et éventuellement la traversée du Gorget, si ce tracé est retenu ? Merci.

**Mme. Guglielmina OLIVEROS TORO :** Pour ce qui concerne l'ensemble de ces zones d'intérêt, il est évident que pour les zones en liaison avec les voies ferrées, il faudra trouver le moyen de les passer par des ouvrages d'art, des ponts. Les études n'en sont pas au stade de finesse auquel nous pourrions en attendre une réponse précise et nous ne pourrions pas vous répondre à ce stade de l'étude.

Concernant la vallée de l'Eure, ce point est très important, notamment parce que c'est un site Natura 2000 et parce qu'il faut aussi faire attention à l'hydraulique de cette rivière. Les sites isolés seront suffisamment poussés pour que nous ne barrions pas l'écoulement global de cette rivière.

Concernant le Gorget, je pense que vous faites allusion au captage qui se trouve dans cette zone. Dans le cadre d'une étude d'infrastructures, nous mettons en place des analyses de l'habitat, des services en liaison avec ces habitats et de l'ambiance actuelle, notamment l'ambiance sonore. Nous faisons un point zéro. Ces études sont là aussi prises en compte. Comme je vous le disais dans ma présentation, et j'espérais être claire, nous évitons au maximum de passer dans des zones agglomérées, pour éviter au maximum les problèmes pour les habitants.

Pour ce qui concerne le captage d'eau souterraine, le château d'eau qui se trouve dans cette zone, comme pour n'importe quel aménagement, nous sommes soumis à la loi sur l'eau qui dit très précisément qu'il ne faut pas porter atteinte à une zone d'alimentation. Donc d'une manière ou d'une autre, soit nous passerons en dehors de cette zone d'alimentation, soit nous ferons en sorte de mettre en place les moyens techniques, et nous en avons, pour ne pas porter atteinte à cette zone d'alimentation.

**M. François REDON :** Vous nous dites que vous passez hors de cette zone. Or, au niveau du PLU de Saint-Prest, cette zone est bien délimitée. Si vous passez hors de cette zone, où passerez-vous ? Merci.

**M. Serge GAILLARD :** Encore une fois, nous sommes dans un stade préliminaire à tous les tracés. Nous ne pouvons pas dire autre chose. En revanche, sur Chartres comme sur d'autres secteurs, notamment si nous revenons sur le Nord, sur Saint-Rémy, Nonancourt, les études ont été conduites. Tout à l'heure, nous présentions le contournement de Chartres comme des études préalables, alors que nous devrions encore être au stade du débat public. Il y a eu cette première avancée d'études, qui devait aboutir sur des décisions et des réalisations. Entre-temps, nous revenons, nous faisons un point zéro puisque nous sommes sur une question un peu plus générale d'aménagement de la RN154.

Ils n'empêchent que des études ont été conduites sur Chartres, avec un tracé. Après,

comment franchir la Vallée de l'Eure, la voie ferrée, les zones de captage et autres, en termes de positionnement, nous n'avons pas des espaces très grands donc les points de passage sont relativement limités. Comme vous l'avez souligné, sur les documents d'urbanisme, des emplacements réservés existent. C'est un avantage pour passer l'infrastructure. Ces emplacements réservés seront utilisés si le contournement Est est retenu et si le tracé initial est maintenu. Si l'aménagement passait ailleurs, les emplacements réservés seraient levés. Que puis-je vous dire d'autre sur le sujet ? La situation de Chartres peut être plus précise. Des études antérieures ont montré un certain nombre d'éléments, des équipes pour le viaduc, plus ou moins haut ou bas.

Depuis que ces études ont été menées, un certain nombre de directives – les textes pour la loi sur l'eau, sur le bruit, etc. – font que ces projets seront peut-être réalisables ou ne le seront pas en totalité. Les études le montreront. Il y a aussi la question du financement : comment finance-t-on ces investissements ?

**M. Jacques PAVAUX :** Cette première phase de questions-réponses est terminée. Vous pourrez poser des questions sur le même thème tout à l'heure. Je vais demander à Jean-François TROIN de bien vouloir venir au pupitre pour faire sa présentation. Vous avez 12 minutes.

**M. Jean-François TROIN, président de la FNAUT région Centre :** Bonsoir. Merci de m'accueillir ce soir. Je suis géographe, ancien professeur à l'université de Tours, spécialisé dans les transports. Cependant, je viens ici plutôt avec une autre casquette, à la fois comme vice-président au niveau national de la FNAUT, la Fédération nationale des associations d'usagers du transport, et comme président de la FNAUT au niveau régional région Centre. La FNAUT est un organisme qui s'occupe avant tout des usagers, mais qui prône aussi la défense de l'environnement et des transports publics.

Je vais être en contraste un peu brutal avec ce qui a été dit et qui était purement routier jusque-là. Mes propos seront alternatifs et vous paraîtront peut-être un peu iconoclastes, mais je pense qu'il faut parfois sortir un peu d'une forme de pensée unique routière et que nous pouvons peut-être envisager la question sous d'autres aspects. Un proverbe populaire dit que celui qui n'entend qu'une cloche n'entend qu'un son, cloche n'étant pas du tout péjoratif dans mon esprit. Je vais donc essayer d'être cette autre cloche.

Cette vision alternative part du dossier, « Ne pas raisonner uniquement en mode autoroutier ». L'approche du dossier qui nous est présenté par le maître d'ouvrage est une vision monomodale, un seul mode de transport, même si quelques clins d'œil sont adressés au transport ferroviaire. Le point de vue adopté est avant tout routier et la finalité du dossier est bien d'aboutir à la nécessité d'une autoroute concédée, au seul prétexte que nous gagnerons du temps dans la réalisation, 2018 au lieu de 2085 ans plus tard.

Cette argumentation peut apparaître quand même comme un petit chantage au calendrier et quelque peu déformante. Elle ne résiste pas totalement à une analyse socio-économique un peu sérieuse, qui prendrait en compte tous les enjeux de cette liaison Dreux-Chartres-Orléans. En effet, le rail est vu dans le dossier de façon extrêmement négative. Je vous renvoie à ce petit encadré de la page 65, que je ne vais pas développer. Le cahier d'acteurs que j'ai rédigé vient d'être imprimé aujourd'hui, il est distribué sur les tables et vous pourrez le lire en détail. Il y aurait donc incapacité à assurer en particulier les trafics de voyageurs interurbains, tels qu'on le démontre ici.

Je vais faire une démonstration un petit peu différente, un autre point de vue, c'est-à-dire

accélérer la réouverture rapide de la liaison ferrée Chartres-Orléans, pour un coût qui va vous paraître beaucoup plus limité, en réalité. Aujourd'hui, ce projet, qui est le projet de la région Centre, piétine par manque de financement. Or, il est certain qu'il induirait une fréquentation ferroviaire notable, pour certains types d'usagers, en particulier les migrants domicile-travail et les étudiants. Là où le TER fonctionne, nous avons noté dans les régions des augmentations de trafic considérables, 30 % en une dizaine d'années. Penser que les étudiants, qui n'ont pas toujours de voiture et ne peuvent pas payer les péages, utiliseront l'autoroute pour rejoindre l'université d'Orléans, comme nous pouvons le lire dans le texte, relève d'une méconnaissance assez étonnante des habitudes de déplacements.

A partir de données établies à la fois par le maître d'ouvrage et par un rapport demandé à un cabinet privé, j'ai essayé de faire une petite comparaison rail-route, en la centrant sur la liaison Chartres-Orléans, essentiellement. J'ai encadré, là où une solution parallèle et complémentaire serait possible. Je me suis basé sur une augmentation de la part ferroviaire très limitée, 8 %, ce n'est pas beaucoup, en cas de réouverture de la voie ferrée. Le succès serait probablement nettement supérieur puisque la région Centre a prévu 10 allers-retours quotidiens et un temps de parcours très compétitif. Une étude de RFF avait envisagé jusqu'à 206 000 voyageurs de bout en bout pour Chartres-Orléans. J'arrive à un chiffre beaucoup plus faible. Ce serait déjà beaucoup de voitures en moins et des conditions de transport tout à fait confortables.

Le coût de cette réouverture est estimé entre 175 et 200 millions d'euros. C'est moins que le contournement Est de Chartres que vous avez vu tout à l'heure et, par rapport à la totalité des frais engagés, uniquement sur fonds publics, pour la transformation de la RN154, vous voyez les chiffres, nous sommes pratiquement dans une échelle de moitié.

Le deuxième thème que je voudrais rapidement aborder est celui du fret ferroviaire. Il y a là évidemment un maillon manquant dans ce secteur, qui pourrait être un élément essentiel d'un grand contournement de l'Île-de-France entre Rouen et Orléans. Si nous nous reportons à la carte des lignes ferroviaires qui existaient après la Libération, nous voyons qu'il existait bien cette rocade Rouen-Évreux-Dreux-Chartres-Orléans, qui est aujourd'hui coupée en deux points. Elle pourrait, une fois reconstituée, fournir un excellent contournement de l'Île-de-France pour le fret ferroviaire. Nous savons aujourd'hui exploiter en voie unique, avec des densités de trafic importantes, nous le montrons tous les jours sur les stations de sports d'hiver alpines, des voies qui ne sont pas forcément très grandes. Si nous rétablissons ce chaînon manquant, nous pourrions peut-être comparer dans d'autres conditions les capacités du rail et de la route face à l'environnement.

Nous estimons donc à la FNAUT qu'une rupture est nécessaire. Je reviens à ce petit croquis qui montre bien que toutes les lignes ferroviaires existantes aujourd'hui sont des liaisons radiales, essentiellement, orientées vers Paris et que nous manquons terriblement d'une transversale Nord-Sud qui permettrait de joindre les ports de Rouen et du Havre à Orléans.

Recentrer la région Centre sur elle-même, revaloriser l'étoile ferroviaire orléanaise, paraissent des alternatives tout à fait intéressantes. La deuxième partie de la carte aboutit à Orléans, dans la partie Sud du secteur.

Alors une rupture nécessaire. Le dossier prolonge en quelque sorte la tendance routière des trente dernières années. Or, vous savez que les perceptions ont changé, il y a eu un Grenelle de l'environnement qui, en matière de préconisations, est un peu différent.



Rappelons que les transports routiers sont, en France, responsables du quart des émissions de gaz à effet de serre. Nous semblons ignorer aussi les prix croissants et la raréfaction des carburants, les corrélations entre cancer et problèmes de l'environnement, qui ont été récemment rappelées par le Président de la République. La nécessité d'un report modal même partiel vers le rail est à peine abordée dans le rapport. La possibilité et l'intérêt pour demain d'ouvrir des corridors ferroviaires de fret n'est que très sommairement évoquée comme alternative. Enfin, et en tant que géographe j'ai pu le constater, les conséquences d'un système routier élargi et diffus sont aujourd'hui bien connues sur l'étalement urbain et le mitage des campagnes.

A partir de ce constat, la FNAUT fait une série de propositions :

- une priorité est évidemment la réouverture d'Orléans-Chartres ;
- un complément avec des voies ferroviaires aujourd'hui abandonnées ;
- un souci d'éviter les évasions vers Paris.

La région Centre est touchée par toute une série de mouvements alternatifs quotidiens de gens qui vont travailler sur Paris, parce que c'est là que les transports sont le plus développés. Vous voyez sur ce croquis une comparaison entre ce qui fonctionne, c'est-à-dire au-dessus de Blois, Tours, Vierzon, Châteauroux, Bourges. Pour ce qui est du flux massif vers Paris, les deux grandes lacunes sont à l'Est, en direction de Montargis, Pithiviers et Gien, et elles sont surtout au Nord-Ouest, c'est-à-dire en direction de Chartres.

La FNAUT, je le répète, n'est pas du tout un lobby ferroviaire ou anti-routier mais essaie de voir où les modes de transport sont les plus efficaces possible et estime qu'il faut examiner ces questions de mode sous l'angle de la complémentarité et non pas en affirmant la supériorité incontestable d'un mode par rapport à l'autre.

- Première priorité : valoriser la complémentarité rail route ;
- rétablir la liaison ferrée Orléans Chartres pour contrer les évasions vers Paris ;
- envisager le rétablissement d'une rocade ferroviaire complète depuis Rouen, qui aurait une double vocation ferroviaire à la fois fret et voyageurs.

Pour ce qui concerne la route, la FNAUT comprend bien l'importance des nuisances supportées par les riverains, la sécurité routière, le niveau d'accident important qui existe. Elle ne les nie pas du tout, mais estime qu'il n'est pas nécessaire d'ajouter un barreau autoroutier supplémentaire. Je vous rappellerai que le réseau autoroutier français aujourd'hui égale celui de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne réunies. Nous ne sommes donc pas les parents pauvres de l'autoroute.

Cependant, ces travaux routiers essentiels doivent être faits avec une certaine mesure et doivent aller de pair avec la remise en état de la liaison ferrée que je préconisais. Il est essentiel de valoriser avant tout l'existant. L'espace n'est pas indéfiniment consommable. Il faut penser aux générations à venir et il est important d'être économes de notre patrimoine terrestre. Pourquoi ne pas s'inspirer du réseau de quatre voies, du réseau routier breton, où il existe des systèmes extrêmement efficaces, sans péage, de 2 x 2 voies, sans renchérissement pour l'usager ? Il y a quelque chose qui me semble essentiel, supprimer

les points noirs bien sûr, faire une 2 x 2 voies sur tout le parcours, mais en parallèle avec aussi d'autres modes de transport.

C'est un petit clin d'œil. Vous voyez que par temps de neige, les matériels ferroviaires, à l'exception des trains à grande vitesse et des Eurostar bien sûr, fonctionnent et, ces jours derniers, le réseau de tramways de Grenoble fonctionnait alors que tous les bus étaient immobilisés.

Je termine en disant : une route à améliorer, sans autoroute, une voie ferrée de contournement efficace, tout cela nous semble des solutions qui sont, pour la communauté des habitants de la région Centre, respectueuses des deniers publics, écologiquement et socialement responsables.

*(Applaudissements)*

**M. Jacques PAVAUX :** M. TROIN, je vous remercie, si vous voulez rester pour répondre à d'éventuelles questions.

**M. Jean-François TROIN :** Excusez-moi d'avoir un peu dépassé, mais il y avait beaucoup de choses à dire.

**M. Jacques PAVAUX :** C'est très bien.

**M. Jean-François TROIN :** Il y a peut-être, dans mon exposé, des choses qui sont discutables et j'aimerais que nous en discutions parce que nous sommes dans un débat public.

**M. Jacques PAVAUX :** Je ne l'avais pas remarqué, mais j'ai l'impression que sur le côté, le maître d'ouvrage avait envie de dire quelque chose, peut-être de poser une question.

**M. Olivier de SORAS :** Quelques éléments peut-être en commentaire ou en réaction en direct sur votre intervention, que j'ai trouvé très intéressante. Je voudrais juste préciser que je n'oppose pas les modes, et d'ailleurs je n'oublie pas que sur la route se déplacent des cars qui sont des moyens de transport collectif intéressants, mais qui sont aujourd'hui englués dans la circulation. C'est un élément de constat que nous partagerons sans difficulté.

**M. Jean-François TROIN :** La FNAUT s'occupe du transport public par autocars.

**M. Olivier de SORAS :** Je le sais bien. C'est un clin d'œil que je voulais vous faire et qui me paraissait important.

Dans les éléments que vous proposez, je suis tout à fait d'accord avec vous, une analyse monomodale n'est pas tout à fait satisfaisante. Pour autant, ce que vous proposez, finalement, vous l'appellez alternative. Pour moi, une alternative est : je prends une question et je réponds à cette question. La question du fer, vous l'avez dit dans votre présentation, et à mon avis, le développement du ferroviaire est clairement inscrit dans le Grenelle et il est plus que souhaitable qu'il se développe sur le territoire. Pour autant, il n'apporte pas une réponse complète à la question de la 154 aujourd'hui. Votre conclusion à cet égard me paraît intéressante puisque vous dites que finalement, il faut aménager la 154, il faut faire le ferroviaire, et tout cela, il faut le faire vite.

Nous sommes donc partis d'une question : aménagement de la RN154, 650 à 700 millions

d'euros. Nous allons rajouter les 200 millions de Chartres-Orléans. Chartres-Orléans n'est qu'une partie de ce que permet aujourd'hui, en termes de déplacement, la liaison ferroviaire. Les chiffres ne sont pas officiels puisqu'aucune étude détaillée n'a été réalisée, mais Chartres-Orléans est une remise en état d'une voie circulée par le fret aujourd'hui alors que, vous l'avez rappelé, une partie au Nord n'est plus en service aujourd'hui et le coût de sa remise en état serait probablement aussi assez important.

La question que je me pose est la suivante : certes, il ne s'agit pas d'avoir une réflexion monomodale. Il existe aujourd'hui une demande forte qui correspond aux déplacements qui sont sur la RN154. Il me paraît, et je vous rejoins complètement, qu'il serait plus que souhaitable qu'une réponse ferroviaire puisse être apportée. Simplement, la question d'origine est : si nous voulons aller plus vite que ce que nous avons connu par le passé, que pouvons-nous imaginer ? Et si nous en rajoutons dans l'escarcelle, je ne suis pas sûr que nous puissions aller encore plus vite. Dans les différentes contributions que nous avons eues, il y avait eu, je l'ai entendu et je ne le citerai pas, il pourra se citer lui-même s'il le souhaite, il est dans la salle ce soir, il y avait eu une proposition qui concluait en disant : finalement, consacrons l'essentiel du budget public sur le ferroviaire et le développement des transports collectifs et trouvons d'autres modes de financement, et pourquoi pas celui de l'utilisateur ou d'un mode concessionnaire par exemple, pour l'aménagement de la 154.

**M. Jean-François TROIN :** Tout à fait. Je crois seulement que nous ne pouvons pas raisonner uniquement par addition de budget les uns après les autres. Il existe un problème d'avenir, d'économie d'espace, d'environnement. Il me semblait que ces aspects étaient quand même un peu négligés dans la présentation qui a été faite, avec une seule solution : une autoroute concédée parce que cela ira plus vite. Je trouve que le débat est un peu faussé dès le départ, excusez-moi, je crois que nous sommes partis sur une sorte de chantage au calendrier, je dirais. Nous l'avons remarqué et nous sommes quand même un petit peu inquiets de la façon dont les choses se présentent.

**M. Olivier de SORAS :** Je comprends et j'accepte le reproche. Toutefois, la question qui m'était posée et qui a été mise au débat public était de dire : nous avons une situation de référence que nous connaissons, qui est l'aménagement que nous avons réalisé jusqu' alors, sur les crédits budgétaires, au rythme de programmation, etc. En même temps, nous avons une demande : essayer de réfléchir à quelque chose qui va plus vite. Ce que nous proposons au débat public, et c'est le titre même du dossier, c'est le titre même du débat, était : quelle alternative à un aménagement progressif de la RN154 ? À cette question, d'un point de vue de la conduite des projets de façon accélérée, appelant des modes de financement un petit peu différent, il se trouve qu'une réponse s'impose à l'évidence, une fois que nous avons analysé les différentes solutions possibles. Nous avons eu une réunion qui a permis de brosser les différentes formes de financement des projets d'infrastructures, que ce soit le partenariat public-privé, la régie, la régie intéressée, la délégation de service public, la concession, etc., et nous reviendrons la semaine prochaine sur les différents types de montages existants. On nous a demandé effectivement de réfléchir à aller plus vite. Nous avons une solution que nous proposons ici.

Ce n'est pas un chantage au calendrier, mais une réponse à une question. On nous dit : cela ne va pas assez vite sur l'aménagement au fil de l'eau, l'aménagement progressif. Le dossier, c'est justement cela, c'est de dire que si nous voulons aller plus vite, voilà le fruit de la réflexion auquel nous arrivons : nous n'y arriverons pas sur des crédits budgétaires, il existe un autre moyen qui permet de réaliser l'infrastructure en une seule fois par mise en concession, dans un délai plus court, avec un mode de financement différent. Le débat est

là justement pour débattre de la solution de base et de la solution alternative. Si, de ce débat, sort une autre solution, nous l'explorerons avec grand intérêt.

**M. Jean-François TROIN :** Le Grenelle de l'environnement a quand même dit très clairement, dans ces préconisations : plus de nouvelles autoroutes aujourd'hui en France. C'est écrit en toutes lettres, sauf cas extrêmement particulier de zones extrêmement accidentogènes, pas de contournements autoroutier de grandes villes non plus et là, nous sommes en pleine contradiction.

**M. Olivier de SORAS :** Nous pouvons reprendre les articles 10 et 17 du Grenelle, nous les avons du reste commentés dans les réunions d'ouverture. Les articles 10 et 17 du Grenelle disent effectivement que la réflexion de base est que nous n'augmentons pas la capacité routière, sauf sur des points de congestion, de sécurité et d'intérêt local. La question est : est-ce que la RN154 subit des questions de congestion ? Pose-t-elle des questions en termes de sécurité, de circulation, de niveau d'accidentologie ? L'aménagement de la RN154 pose-t-il des questions d'intérêt local ? Si nous avons répondu non à ces trois questions, il est évident, et nous sommes dans la logique même du Grenelle, qu'il est hors de question de créer le moindre mètre carré de chaussée de routes nouvelles.

**M. Jean-François TROIN :** A ce moment-là, une 2 x 2 voies ne répondrait-elle pas aux besoins et aux défis que vous envisagez ?

**M. Olivier de SORAS :** Quelle est, pour vous, la différence entre une 2 x 2 voies et une autoroute ?

**M. Jean-François TROIN :** La 2 x 2 voies est gratuite, l'autoroute est payante, tout simplement.

**M. Olivier de SORAS :** Oui, mais qu'est-ce que cela change du point de vue environnemental ?

**M. Jean-François TROIN :** Il me semble que tout ce qui est bretelles de raccordement, diffuseurs, occupe, sur le plan spatial, énormément plus de place, gaspille beaucoup plus l'espace.

**M. Olivier de SORAS :** J'en demande la démonstration.

**M. Jean-François TROIN :** Je connais bien le réseau routier breton et il me semble extrêmement économe, partout, en espace et il rend les plus grands services à la communauté.

**Mme DEBALLON :** J'ai des enfants qui ont manqué d'être tués dernièrement sur la RN154, et il est aussi reconnu qu'on ne se sent pas du tout à l'aise sur cette route. Quand j'entends cette date, 2085, cela représente 3,5 générations et on ne peut pas rester comme ça. Il va falloir trouver une solution rapidement. C'est tout ce que je voulais dire.

**M. Jacques PAVAUX :** Je ne veux pas surinterpréter votre intervention, mais une des règles du débat public est de bien argumenter tous les points de vue. Nous pourrions peut-être demander au maître d'ouvrage d'argumenter un peu la lenteur de la solution sur fonds publics, qui consisterait à réaliser une centaine de kilomètres en 60 ans alors qu'au cours des 60 dernières années, nous avons construit ou reconstruit toutes les routes d'Eure-et-Loir. Je pense que l'argument qui consiste à dire que nous avons, dans le passé récent, dépensé seulement au niveau de l'État 10 millions d'euros par an ne tiendra peut-être pas

jusqu'en 2070 parce que de nombreux projets à l'échelle nationale sont en cours, notamment des réflexions sur le schéma général des transports, et sur les modes d'investissement des transports routiers en particulier.

**M. GAUTHIER, Chartres :** Il y a deux ou trois ans, quand nous parlions des Jeux Olympiques, on nous disait que la 154 serait faite rapidement, que la ligne Orléans-Chartres serait rouverte et d'un seul coup, plus de JO, plus rien, nous sommes au point mort. Où est passé l'argent ? Nous devons également refaire la ligne Paris Chartres, parce qu'elle est pourrie, nous ne pouvons plus circuler et ne parlons pas des trains. Maintenant, on vient de dire, oui, cela va coûter de l'argent, cela va mettre tant de temps, etc. Alors que si nous avions eu les JO en 2012, tout devait être fini. Cela a été dit dans tous les médias, le Président a parlé...

**M. Jacques PAVAUX :** Oui, mais là, vous changez un peu de sujet.

**M. GAUTHIER :** Non, Je ne change pas de sujet, je suis dans les débats. On vient de dire que cela va coûter, qu'on va mettre jusqu'en 2080 pour faire la 154. C'est ce que vous êtes en train de nous dire, qu'on ne peut pas faire la ligne Orléans parce que cela va coûter de l'argent. Nous entendons le Président de la République nous dire dans les médias, le président de la SNCF et le Premier Ministre, cela a été mis dans tous les médias, le président de région en parlait et puis, du jour au lendemain, plus personne. Où sont passés ces budgets ? On nous parle d'argent, mais où est-ce passé ?

**M. Jacques PAVAUX :** S'il n'y a pas d'autre question, je vais demander à Christian Gigon de bien vouloir venir faire sa présentation. M. Gigon est Conseiller général et maire de Champhol. Il va nous parler de la problématique du contournement de Chartres.

**M. Christian GIGON, maire de Champhol :** Merci. Je vais, comme tous les intervenants précédents, vous souhaitez une bonne année 2010, sans accidents.

Mon propos sera axé sur l'ensemble de la 154 car je ne suis pas là uniquement parce que je suis maire de Champhol, même si le territoire de Champhol est largement concerné par cette voie qui serait inscrite à l'Est de Chartres. En tous les cas, je résonne entre Nonancourt et Allaines et pas uniquement sur le petit contournement de Chartres, même s'il doit être réalisé différemment.

Nous avons eu l'occasion d'être assidus à ce débat public. J'aurais aimé qu'il y ait plus de monde à chaque réunion car je pense que nos concitoyens doivent être largement concernés par les voies routières, voies ferrées et tous autres déplacements dans ce pays, mais c'est ainsi. Le Grenelle de l'environnement a été évoqué à l'instant et je voudrais rappeler qu'il a été clairement dit que la priorité ne sera plus au rattrapage autoroutier, mais au rattrapage des autres modes de transport. Nous l'avons évoquée précédemment. Par cette carte sur l'écran, je voudrais vous rappeler que la RN 10, qui est maintenant la RD 910 puisqu'une partie a été déclassée, entre Chartres-Thivars et Thivars-Châteaudun, représente aujourd'hui une circulation de 13 000 véhicules / jour. La partie de la RN154 vers le RD17, donc au-delà d'Allonnes, représente 9972 véhicules / jour. Il y a quand même une grande différence. D'un côté, il faut une autoroute et, de l'autre, il faudrait laisser la voie en l'état, alors qu'elle supporte quand même un trafic de 30 % supérieur.

Vous pouvez voir que la circulation est forte sur cet axe autour de Chartres et ensuite, en remontant vers Dreux. Je suis clair, cette route n'est ni une autoroute à l'Est ni une autoroute à l'Ouest. J'entends dire ici ou là que si nous n'en voulons pas à l'Est, il faudrait

qu'elle soit à l'Ouest. Je dis non, il faut qu'elle soit revue différemment et que cette RN154 soit dans le cadre d'une amélioration sur ce territoire chartrain et au Sud de Chartres.

J'ai entendu dire tout à l'heure que la RN154 traversait Chartres. Je dis que non. Depuis que le transfert des routes nationales a été effectué, au Conseil général, nous avons voté clairement et cela a été acté, que la RN154 s'est substituée à une route départementale qui était la 905, la déviation entre Lèves et Mainvilliers, et elle est devenue d'ailleurs, les panneaux l'indiquent clairement, la RN1154. Donc aujourd'hui, la RN154 ne traverse pas Chartres, elle est au contournement Ouest de Chartres.

En ce qui concerne la fluidité de ce trafic sur l'ensemble du parcours, il est aujourd'hui constant et diminue même. Il y a donc une interrogation forte sur la présentation faite par le maître d'ouvrage.

Les engagements de mettre en 2 x 2 voies l'actuelle 154 me paraissent évidents, bien sûr, en conservant l'un des fuseaux, comme cela a été fait entre Dreux et Chartres, et non en voulant faire une autoroute nouvelle en prenant des terres agricoles.

Je répète que quand une autoroute est en concession, elle est un frein au développement économique local. Il faudra qu'on me démontre le contraire. À partir du moment où un entrepreneur, et ils sont nombreux dans la région, ne pourra pas emprunter une route circulante et routière de qualité, je ne vois pas comment il pourrait faire autrement que de prendre les voies de substitution. Quand on voit, déjà, comment la voie de substitution Nord a été réalisée, où nous serons obligés de passer d'un axe Est à un axe Ouest à travers le pont de Saint-Germain-la-Gâtine, je suis un peu interrogatif sur ce point.

Dans tous les cas, les entreprises locales seront financièrement pénalisées parce qu'elles devront s'acquitter d'un péage, si elles doivent aller de Dreux à Chartres, et ce n'est pas le moment pour les entreprises d'avoir cette charge complémentaire nouvelle.

Concernant les voies de substitution, elles seront largement empruntées dans ce cas-là et nous avons eu l'occasion de voir que cela va de 1500 véhicules à 8000 véhicules, sur la partie entre Marville-Moutiers-Brûlé et Vernouillet.

Les zones artisanales, commerciales et industrielles ne seront pas du tout assurées, je suis clair. C'est d'ailleurs assez curieux de vouloir mettre en contradiction certaines grandes zones qui seront réalisées et une autoroute. Bien sûr, le pouvoir d'achat que nous avons, consommateurs que nous sommes, sera réduit par un péage alors qu'aujourd'hui, nous circulons entre Dreux et Chartres gratuitement.

Je voudrais rappeler un article paru dans le magazine Chartres métropole en juillet 2007, qui dit clairement que l'agglomération chartraine peut s'engager à payer une partie de cette voie. Sur ce document, vous pouvez remarquer qu'on nous précisait même qu'en 2014, elle serait terminée. Certains sont curieux dans leurs analyses. En tout cas, dans le document présenté par le maître d'ouvrage, je ne fais que reprendre leur document. Il s'agit bien sûr pour moi de faire en sorte que la RN154 soit améliorée clairement, mais, sur l'existant, qu'elle soit à 2 x 2 voies et qu'il n'y ait pas d'interrogation sur tel ou tel diffuseur. Nous avons eu l'occasion, et nous sommes quelques Conseillers généraux dans la salle, de connaître quel serait le coût du diffuseur d'Illiers, à la charge des collectivités locales. Là aussi, s'il y a des diffuseurs sur la RD17 et la RD26, en ce qui concerne Châteauneuf-en-Thymerais, il faudra qu'on m'explique qui les paiera.

Jusqu'en 1980, il était prévu de faire un contournement total de Chartres et il ne s'est pas réalisé. En 1994, une idée nouvelle est apparue, celle de réaliser une voie totalement déconnectée de l'actuelle rocade, à savoir le contournement Est de Chartres, qui a permis, en 1995-97, de retravailler sur le dossier et d'inaugurer une RD823 totalement financée par le Conseil général, et nous ne pouvons que le remercier, pour désenclaver la partie Est de Chartres. Cette voie, qui est terminée, vous voyez ici le pont, neuf, au-dessus d'une voie ferrée, permet de désenclaver une partie du territoire de Saint-Prest et de Champhol vers l'autoroute A11.

La rocade Sud-est, la RD910, ex-RN10, dans sa partie entre la 154 et le groupe MMA, et l'autre partie, la RN123, comporte déjà 2 x 2 voies. Il faut rappeler que le trafic sur cette partie Sud de Chartres est stagnant. Nous pouvons là aussi nous interroger sur la nécessité de le présenter différemment. Elle est déjà 2 x 2 voies dans sa partie Sud-Ouest. Il ne faut pas non plus oublier les chiffres qui concernent l'autre partie de cette rocade. Quand elle est dans la partie Sud-Ouest, entre le carrefour de Châteaudun et le carrefour de Nogent-le-Rotrou, elle est à 34 000 véhicules, avec une petite augmentation de 0,44 %. Par contre, elle chute considérablement sur l'ex-RD905, devenue la RN 1154, puisque là, nous n'avons plus que 8000 véhicules. Par rapport à l'autre partie qui va vers Lèves, cela fait un équilibre entre 1,97 et 1,06. Cela signifie simplement que ce sont des véhicules qui s'arrêtent dans la zone artisanale du Vallier, à Mainvilliers.

La partie Nord de la RN154 pose effectivement un grave problème. Je ne comprends pas pourquoi il n'y a toujours pas d'amélioration à la sortie de Lèves, en direction de Dreux, quels que soient les événements qui pourront intervenir dans les années à venir sur l'amélioration de ce secteur. Il y a malheureusement, à la sortie de Lèves, des accidents fort regrettables.

L'A19 a été évoquée tout à l'heure. L'A19 a été présentée pendant des mois et des mois comme un épouvantail et des articles de magazines faisaient même référence à 10 000 véhicules supplémentaires qui s'engouffreraient sur la RN154. Aujourd'hui, les sorties de péage à Allaines font apparaître qu'il y a entre 500 et 600 véhicules seulement qui empruntent dans un premier temps la 254 et ensuite la RN154. Nous sommes loin des 10 000 véhicules dont nous entendions parler. Sur cette A19, peu de véhicules circulent, il n'y a même pas les 10 000 évoqués pour pouvoir rebasculer sur la RN154.

Ensuite, au Sud de Chartres, vous pouvez voir que de Chartres au RD 17, la circulation est très stable. Elle a même diminué de 5,53 %. C'est assez considérable. Par contre, de la partie de RD17 à Allaines, il n'y a pas eu de comptage en 2008 et nous ne pouvons pas faire de comparatif. Nous pouvons toutefois penser qu'il y a eu une évolution de même nature, même si la partie de la RD17 à Allaines est la partie des carriers, qui n'emprunteront pas l'autoroute et continueront à prendre la voie de substitution que nous évoquions tout à l'heure, la 154 existante. Ils retraverseront donc Ymonville et Allonnes.

J'ai voulu en un clin d'œil vous appeler que la RD 928, qui va de Dreux à Châteauneuf-en-Thymerais, supporte actuellement 9717 véhicules / jour. Il faut donc être toujours assez vigilant lorsque nous parlons de trafic et de report de trafic.

Je voulais là aussi vous rappeler les documents très officiels du Ministère du développement durable et du Conseil général d'Eure-et-Loir sur l'évolution de trafic de 2005 à 2008. Sur 2005, l'autoroute a diminué de 0,05 %, les routes nationales ont vu une petite augmentation de 0,20 % et les routes départementales de 0,58 %. Globalement, nous sommes à -0,05. Sur 2006, nous avons également une diminution sur les autoroutes

et sur les routes nationales, et une petite augmentation légère, de 0,86 %, sur les routes départementales. En 2007, nous voyons une petite évolution de 2 % sur les autoroutes, 0,58 sur les routes nationales et 1,12 sur les routes départementales. Cependant, il s'est passé ce que vous savez en 2007 et, en 2008, l'autoroute a plongé de 4 %, les routes nationales de 1,42 % et les routes départementales sont restées stagnantes, à 0,10 %.

Vous pouvez donc voir qu'en ce qui concerne les trafics, il ne faut pas dire que cela va augmenter de 3 ou 5 %, comme nous avons pu l'entendre ici ou là, y compris dans le document du maître d'ouvrage. Je crois qu'aujourd'hui, la circulation automobile est assez régulée et il ne faut pas envisager une implosion demain, avec les obligations qui seront celles que vous avez à connaître à travers la presse nationale.

J'ai toujours été étonné que, lorsque nous avons travaillé sur la réalisation de l'autoroute A10 et de l'autoroute A11, nous n'avons pas de possibilité, nous les Chartrains, d'aller à Orléans sans passer par la 154. Si nous voulons prendre l'autoroute A10, il faut aller au-delà du péage de la Folie-en-Bessin, sortir à Dourdan, revenir et reprendre la branche A10, ce qui est assez curieux. Aujourd'hui, nous Chartrains, nous allons à Tours en passant par Orléans, ce n'est pas grave, nous avons quelques 40 km de plus, mais nous sommes en sécurité. Par contre, il aurait pu très bien y avoir une bretelle de raccordement entre l'A10 et l'A11, qui aurait pu se faire en limite de deux départements voisins, les Yvelines et l'Essonne. Voilà le faisceau, qui ne mange pas beaucoup de terres agricoles, qui permettrait cette jonction de l'A10 à l'A11 et qui pourrait se retrouver sur l'emprise actuelle de la N191, à côté d'Ablis. S'il y avait ce créneau, il serait possible d'aller tranquillement à Orléans, sans grande difficulté, en prenant le fuseau de la RN191, qui est dans le département des Yvelines et de l'Essonne.

Concernant le projet de concession autoroutière à l'Est de Chartres, je voudrais rappeler clairement que ce n'est pas cette autoroute qui va permettre le contournement de Chartres. Cela ne servira à rien, les seules voitures qui passeront iront d'Orléans vers Rouen et très peu de personnes vivant dans le bassin de vie de Chartres pourront l'emprunter. Je ne vois pas quelqu'un qui pourrait payer un morceau d'autoroute en venant à hauteur de l'Est de Chartres et en sortant à Poisvilliers, pour aller vers Mainvilliers, cela paraît assez curieux. Ce n'est donc pas le contournement de Chartres qui sera terminé, bien au contraire. Le trafic local de Chartres ne circulera bien sûr pas sur cette autoroute, mais restera sur la rocade actuelle. À partir du moment où le trafic est stagnant, je crois que nous sommes assez clair sur ce point.

En 1994, voilà le projet qui avait été présenté par les services de l'État. Comme nous le rappelions tout à l'heure, il y a deux voies de chemin de fer à passer. L'une d'elles ne sert plus aujourd'hui, celle de Coltainville-Gallardon, où plus aucun train ne passe depuis trois ans, ce qui est bien regrettable, d'autant plus qu'elle avait été réalisée pour desservir une zone dite Seveso. Aujourd'hui, les camions roulent à nouveau sur cette route pour alimenter un complexe de gaz. C'est donc assez curieux, quand nous parlons de développement durable et de préservation de l'environnement. En tout cas, tel est le projet qui avait été présenté en 1994-95. Ce qui est important est que, quand vous voyez la part à l'Est, aujourd'hui, c'est la 823. Cela veut dire que l'État devra s'engager à aller plus vers l'Est et, plus vers l'Est, c'est déjà construit puisque c'est la commune de Gasville-Oisème. Il y aura là aussi une difficulté majeure à contourner totalement l'agglomération chartraine.

Je vous donne cette image parce que j'ai entendu, ici ou là, des personnes disant que comme il y a un collège – le collège Soutine, je vous l'ai signalé, qui est pour 600 avec possibilité d'aller jusqu'à 700 – construit en 1992, qui se trouve juste dans l'emprise du



faisceau prévu par la voie que nous évoquons ce soir, certains ont dit qu'on pouvait s'éloigner de Saint-Prest. Tout à fait d'accord, et nous nous éloignons de 500 m, mais le faisceau n'est que de 800 m. Il faudra qu'on m'explique comment nous pouvons le faire, d'autant plus que vous pouvez voir, sur la photo aérienne, dans sa partie tout à fait Nord, le château d'eau du Gorget et l'autoroute passe également à gauche de ce château d'eau. Cela veut dire que si nous faisons passer cette autoroute, nous nous retrouvons à 200 m du Centre départemental de l'enfance dont nous connaissons la grande qualité pour les enfants de notre département en grande difficulté.

Concernant les lotissements, toute commune s'agrandit et celle-ci aussi. J'en suis le représentant ce soir, mais je ne parle pas que pour celle-ci, je parle bien évidemment pour la partie de Nonancourt à Allaines. Vous pouvez voir que la RD 823, réalisée par le Conseil général dans sa partie substitution sur une ancienne route départementale qui s'appelle A339-17, permet d'aller jusqu'au giratoire que vous pouvez voir sur la RD6. Le lotissement qui vient d'être terminé va jusqu'à la RD 823. Les travaux ont été terminés quelques jours avant l'épisode neigeux. Vous voyez le collège Soutine et ici, vous avez le giratoire qui a été réalisé par le Conseil général pour être une greffe sur la 2 x 2 voies, qui aurait été faite éventuellement. Là aussi, c'est encore un giratoire qui a été fait de manière cohérente en son temps, entre le Conseil général et les services de l'État. Près du collège Soutine, vous avez sur cette vue un espace un peu vert. C'est là où se trouve le fuseau de la 2 x 2 voies prévu par les services de l'État.

Je reprends ici un plan, fait par nos amis de Saint-Prest, du viaduc venant de la route de Maintenon. Vous pouvez voir le château d'eau et l'immense Talweg de la vallée de l'Eure, en contrebas. Ici, vous avez un plan réalisé par les services de l'État. Il s'agit de la RN154 sous la RD6, juste à côté du collège Soutine. Ici vous avez un plan, réalisé par les services de l'État, du viaduc qui passe au-dessus du plan d'eau du Gorget et du RD6-2.

En ce qui concerne le plateau du Gorget, vous avez la route de Maintenon. Cette photo est prise presque à hauteur de la route de Maintenon. Elle vous permet de voir où passerait la route éventuellement quand elle est sur la plaine. Vous avez aussi la partie verte, les arbres, et, tout à fait en contrebas, toute la vallée de l'Eure que cette photo ne permet pas d'imaginer.

Quand je parle de l'agglomération chartraine, nous vivons dans notre bassin de vie et il faut que nous puissions y circuler. Depuis la réalisation de la RD823, une des routes de l'agglomération chartraine, la RD105, a vu son trafic passer de 1500 véhicules à presque 5000 encore il y a quelques mois. Il devrait augmenter puisque ce sont des déplacements inter. En effet, maintenant, cette voie dessert également le bassin aquatique du bassin de vie chartrain pour toute la partie de Mainvilliers, Lucé et Lèves. Il y aura donc forcément un trafic complémentaire aux 5000 véhicules que je viens d'évoquer.

Une proposition a été faite, qui vaut ce qu'elle vaut. C'est une petite route en fond de vallée qui reprend des hypothèses de travail du Conseil général en son temps. C'était dans le cadre du passage à niveau de la voie ferrée Paris-Le Mans à Saint-Prest, qui pose de graves difficultés puisqu'il est en dévers par rapport à la route existante, la RD6. Cette voie ne sert qu'aux véhicules légers puisqu'actuellement, avec l'aide du Conseil général, nous avons interdit les poids-lourds de transit sur la RD823. Toutefois, ce n'est pas facile à faire respecter, chacun le sait. Quand nous disons que, sur les voies de substitution, nous prendrons des arrêtés pour interdire, il faudrait presque mettre des agents de police ou des gendarmes à chaque carrefour et cela n'est pas souhaitable.

Le parcours envisagé est : la RD823 en bas, totalement requalifiée et réalisée en 2004, à travers les terrains militaires, et qui permet de désenclaver cette partie de l'agglomération chartraine. En reprenant la RD6, nous pourrions éventuellement rejoindre la route de Maintenon, pour permettre une circulation aisée dans l'agglomération et aussi une bonne irrigation. Une partie du trait noir est sur une voie existante, une route qui part de l'entrée de Saint-Prest et va jusqu'à la route de Maintenon. C'est une voie apaisée, tranquille, comme nous en rencontrons dans toutes nos communes, et qui pourrait être réalisée assez facilement par rapport au dénivelé actuel du terrain.

Ce projet est toujours possible, mais non obligé, dans le cadre d'une idée que j'avais évoquée dans les services du Conseil général. Il faut savoir que RFF nous a écrit en disant qu'il étudiait l'avenir du passage à niveau de Saint-Prest tel qu'il est configuré aujourd'hui. Dans les services du Conseil général, on m'a demandé pourquoi nous ne pourrions pas aller tout droit, entre la 823 dans sa partie rectiligne et le giratoire du collège Soutine. Je n'en vois pas vraiment l'avantage, parce que cela accélère la vitesse et ne permet pas une bonne régulation du trafic local.

En tout cas, des réunions ont déjà été évoquées, à travers les fuseaux. Voilà le faisceau de la SAFER qui a été imaginé. Alors je ne sais plus où va passer le faisceau parce que quand nous sommes entre Gellainville, nous sommes presque arrivés à la commune de Sours et j'avoue que là, on ne sait plus vraiment où cela va passer. Je vous laisse le libre arbitre d'y penser.

Le Conseil général s'est engagé à faire un giratoire sur la 154, à l'intersection avec la RD28, et c'est important parce que c'est un carrefour dangereux, mais il n'est pas concerné par la 2 x 2 voies. S'il y a une 2 x 2 voies, elle est beaucoup plus à l'Est. Le Conseil général a également prévu de faire des voies d'évitement sur la rocade. Les conseillers généraux ici présents le savent puisque nous appartenons tous les trois à la Commission des routes. Que se passe-t-il aujourd'hui sur la rocade ? Vous avez vu les chiffres. Il y a des embouteillages exclusivement aux heures de pointe et exclusivement là où il y a des giratoires. Quand il n'y a pas de giratoire mais des dénivelés tout à fait logiques, la circulation est fluide et très rapide. Pour quelle raison ne pourrions-nous pas modifier ces giratoires rapidement, d'autant plus que le Conseil général s'est engagé à faire des voies d'évitement sur la RD921 et la RD910, permettant une meilleure circulation sur des giratoires importants autour de Chartres ?

Tout à l'heure, nous parlions de l'Est de Chartres, en ce qui concerne l'économique. Vous avez aussi un grand projet d'agglomération à l'Ouest et il faudra qu'on m'explique. Ce qui est valable à l'Est doit aussi être valable à l'Ouest. Ici, curieusement, quand vous regardez le plan, on prévoit encore un autre giratoire. J'ai du mal à comprendre pourquoi on veut faire un nouveau giratoire, si on veut fluidifier le trafic à la hauteur de ce pôle Ouest de Chartres.

Ensuite, ce sont deux images, que certains se souviennent, quand nous étions en décembre pour la 154, pour que les travaux s'engagent. Je répète à nouveau, parce que ceci n'est pas suffisamment dit et compris, que la déviation d'Allonnes et la déviation d'Ymonville seront intégrées dans la future autoroute. Cela veut dire que ces ouvrages ne serviront que pour l'autoroute et non pas pour permettre à ces villages d'être déviés. Nous retrouverons, dans Allonnes, dans Ymonville, la circulation de 3 à 4000 véhicules / jour que nous évoquions tout à l'heure, et certainement plus dans la partie où il y a les carrières.

Je vous ai mis en petit clin d'œil un panneau chinois, à Pékin, interdisant les voitures dans

les villes. Merci.

**M. Jacques PAVAUX :** Merci, M. Gigon. Je donne la parole à la salle, s'il y a des questions.

**M. Jean-Michel GOUACHE, premier adjoint de la commune d'Allaines :** Pour aller dans le sens de M. Gigon, je crois qu'il faut absolument dissocier la RN154 du contournement de Chartres. Si nous dissociions les deux, la réalisation de la 2 x 2 voies se ferait en deux temps trois mouvements. Sachant que 12 à 13 km vont être réalisés dans les mois qui viennent, il reste maximum 25 km à faire. Je crois que les financements seraient très faciles à trouver, en se donnant la peine, en se donnant la main, surtout de la part de tous nos politiques du département, quels qu'ils soient. Je crois qu'il n'y aurait pas de problème de ce côté. C'est un constat que je fais.

Je change de casquette et je prends celle de secrétaire général de la FDSEA. Je voudrais m'adresser directement au maître d'ouvrage et j'espère qu'il apportera des réponses au niveau agricole dans la réunion de jeudi à la Chambre d'agriculture. De nombreuses questions lui ont été posées et, pour le moment, sont restées sans réponse. Contrairement à ce que vous disiez tout à l'heure, l'emprise d'une 2 x 2 voies et d'une autoroute n'est pas du tout la même et je pense que nous pouvons largement le prouver. En moyenne, pour 1 km d'autoroute, c'est 10 à 12 ha et je vois que, pour le contournement d'Allonnes, c'est à peine 8 ha pour la 2 x 2 voies. Le rapport n'est déjà pas du tout le même.

Ensuite, un autre constat est que le Conseil général est absent du débat pour le moment. Malheureusement, il ne va s'exprimer qu'en fin de débat et la répercussion sur ses finances pourrait être très importante en cas de concession autoroutière parce qu'il faudrait qu'il mette la main au portefeuille et le contribuable d'Eure-et-Loir en pâtirait beaucoup.

**M. Christian GIGON :** J'ai oublié un élément tout à l'heure et il prolonge ce que vous venez de dire. Quand les communes d'Allonnes et d'Ymonville seront totalement déviées, il y aura effectivement une respiration pour les résidents, et je m'en félicite. Il ne restera plus après que des voies de plaines, en doublant la 154 actuelle. J'ai oublié tout à l'heure quelque chose d'important. Dans le cadre de ce qui a été dit, le PN3bis, sur la rocade actuelle, va être appelé à disparaître, ce que j'espère parce que, normalement, le rond-point de la route d'Orléans doit disparaître. J'avais entendu que nous voulions faire un giratoire plus vers l'hôpital du Coudray. J'avoue que je suis un peu surpris. Il aurait été préférable de faire un dénivelé complet, cela aurait évité un bouchon, et peut-être faire une branche qui repartirait vers la 154 actuelle en contournant la partie de Bonville, qui est effectivement assez dangereuse.

Pour les travaux qui restent à faire pour la 154, comme le giratoire de la route par rapport au PN, il y aura un cadre financier approprié. Nous pouvons déjà le retirer de l'ensemble du bilan présenté. Les 17 km qui restent pour aller d'Allaines à Allonnes seraient une partie peu élevée. Nous pourrions imaginer, puisque c'est dans le contrat de plan et que M. de Soras nous l'avait rappelé, de finir Marville-Moutiers-Brûlé Vernouillet qui, s'il y a une autoroute vers l'Ouest, recevra toujours 8000 véhicules pour rentrer sur Dreux.

**M. Jacques PAVAUX :** Je donne maintenant la parole au maître d'ouvrage pour qu'il puisse réagir sur votre présentation.

**M. Olivier de SORAS :** Juste quelques points, et sur l'intervention de Monsieur également. J'ai un doute sur les 8000 véhicules que vous avez cités à plusieurs reprises.

**M. Christian GIGON :** Ce sont vos documents.

**M. Olivier de SORAS :** Bon, je vais vérifier parce que cela ne me paraît pas tout à fait à l'échelle des choses.

J'ai noté, dans les éléments que vous présentez, où effectivement, chaque collectivité, en fonction de ses prérogatives et de ses compétences, avance sur ces dossiers. Vous avez exposé une partie, parce que tout n'était pas là, de la politique routière du Conseil général, avec la prise en charge de voies sur lesquelles vous avez des circulations importantes. Vous avez cité des chiffres de circulation en augmentation, qui sont bien au-delà de certains des chiffres que nous avons pu évoquer auparavant.

Quant à ce que vous disiez, Monsieur, que vous disiez d'emblée qu'il est évident qu'une autoroute prend plus d'espace et d'emprise qu'une 2 x 2 express, je vous dis : prouvez-le, tout simplement. Je ne suis pas dans une logique d'opposition, je suis prêt à en discuter, nous avons des ratios et un certain nombre d'éléments. Nous essayerons effectivement d'aller un peu plus loin que ce que nous avons pu apporter jusqu'à maintenant, lors de la prochaine réunion à la Chambre d'agriculture. Toutefois, si vous dites les choses ainsi, il faut les étayer.

Vous avez ensuite cité Prunay-le-Gillon en disant que nous sommes en dessous. Pourquoi sommes-nous en dessous, sur Prunay-le-Gillon ? D'abord parce que nous n'avons pas d'échangeur. Ensuite, parce que nous ne sommes pas sur des zones où nous avons des terrassements très importants, des talus qui imposent une emprise plus large que quand nous n'avons pas de talus parce que nous sommes en profil rasant. C'est pour cela que nous essayons de dire les choses clairement, de les poser objectivement. D'un point de vue fonctionnel, la largeur des voies de circulation, la largeur de bande d'arrêts d'urgence, la largeur à réserver pour les équipements de sécurité, ce qui est nécessaire en termes d'assainissement pour être conforme à la loi sur l'eau, c'est exactement la même chose, que vous soyez aux normes autoroutières ou aux normes express. D'ailleurs, le document technique qui définit ce qu'est une voie express et ce qu'est une autoroute est le même et donne les mêmes éléments. Les seuls points qui changent – nous l'avions évoqué à la réunion à laquelle avait participé Marc Papinutti, de la Direction générale des infrastructures et des transports du ministère – sont les interdistances entre les différents aménagements connexes, les échangeurs et les aires de service et de repos. Je ne pense pas que la question sur les aires de service et de repos soit décisive, celle des échangeurs est à mon avis plus intéressante. D'une façon générale, sur le réseau autoroutier, nous avons des échangeurs plutôt, en moyenne, tous les 30 à 60 km. Sur les aménagements de type voie express, nous avons des points d'échange beaucoup plus resserrés, du fait que nous réalisons de petites opérations bout par bout et avons donc des points de raccordement qui deviennent des points d'échange à terme.

Quand nous regardons les situations que cela donne sur la RN154, et vous l'avez rappelé dans votre exposé, M. Gigon, en posant la question du coût des échangeurs donc je vais y répondre au passage, le dossier présente une situation de référence, avec un certain nombre de points d'échanges possibles. Ils ne sont pas localisés précisément, nous sommes sur la base d'un schéma. Il mentionne deux points d'échanges particuliers, dont celui que vous avez cité en demandant qui le paierait. Le choix n'est pas arrêté aujourd'hui. En tout état de cause, et nous avons échangé sur ce sujet à la réunion de bilan, il est important qu'à l'issue de la phase du débat public, si des suites devaient être données – je dis bien « si », je reste conforme à la phase de débat dans laquelle nous sommes –, si des études étaient engagées, nous regarderions ces points de façon plus fine.

L'idée n'est pas de se poser la question s'il est ou non dedans. A l'échelle des 650 à 700 millions d'euros, il peut être dedans sans aucune difficulté. C'est l'idée générale qu'il faut avoir aujourd'hui en tête.

Vous avez dit également qu'il faut dissocier le contournement de Chartres sur l'aménagement. Je suis assez d'accord avec vous. Nous avons d'ailleurs évoqué, lors d'une réunion, qu'elles pouvaient être les hypothèses d'aménagement. Nous avons évité la redite ce soir. Les hypothèses d'aménagement sont présentées dans le dossier, sur la partie Sud. Aujourd'hui, compte tenu des coûts d'opération, je sais que Poisvilliers RN10, c'est 65 millions d'euros, enfin 104 millions d'euros pour la partie Sud donc sur la séquence en trois, nous trouverons des opérations qui restent finançables par période de programmation.

Pour autant, cela ne résoudrait que la question du Sud de Chartres vers Allaines. Or, la question que nous posons au débat, et j'ai particulièrement apprécié, M. GIGON, que vous le rappeliez dans vos propos introductifs, est la question de l'aménagement de la RN154 comme un itinéraire d'ensemble, et non pas une seule section.

**M. Christian GIGON :** Pour la partie Sud entre Chartres et Allaines, j'ai encore une interrogation forte : à partir du moment où nous ne faisons pas, comme cela a été fait entre Dreux et Chartres, une voie express reprenant la voie actuelle de la 154, nous allons vers des emprises foncières plus importantes, ou alors je ne comprends pas. Vous allez faire une 2 x 2 voies au Sud de Chartres et la 154 actuelle sera voie de substitution.

**M. Olivier de SORAS :** Il faut chaque fois 6 voies, 2 x 2 voies pour la route, qu'elle soit express ou autoroute, mais à partir du moment où elle est mise à 2 x 2 voies, dans le principe de statut de route express, il est nécessaire d'avoir un itinéraire de substitution, pas forcément strictement parallèle et accolé, mais qui permet de faire le même type de déplacements pour tous les véhicules des gens qui ne souhaitent pas rouler sur des 2 x 2 voies, parce qu'ils préfèrent rouler sur d'autres routes. Ce sont des choix, ils existent. Dans tous les cas, que vous soyez en 2 x 2 express ou en situation autoroutière, il vous faut la 4 voies rapide d'un côté et l'itinéraire de substitution qui permet de faire les mêmes types de déplacement, dans les conditions un peu différentes. C'est donc rigoureusement la même chose.

Après, il y a deux façons d'aménager l'itinéraire, soit vous construisez un élargissement de la route actuelle, et il faut construire ce qui sera l'itinéraire de suspension – c'est typiquement ce que nous avons fait au Boullay-Mivoye sur l'opération qui a été mise en service fin 2008 –, soit nous prenons une autre option, qui est par exemple celle d'Ymonville ou de Prunay-le-Gillon, où nous disons que la RN154 actuelle, qui a tout le trafic aujourd'hui, deviendra demain l'itinéraire de substitution et nous construisons la 4 voies neuve à côté.

Après, effectivement, du fait de l'aménagement progressif dans lequel nous sommes aujourd'hui, nous sommes obligés d'avoir des petits bouts de raccords qui, un jour ou l'autre, poseront question ou qu'il faudra pour partie démonter.

**M. Jacques PAVAUX :** Très bien. Il est 9 heures et nous sommes au terme de ce débat. Merci beaucoup à vous tous d'y avoir participé. À mon tour, je redis mes vœux à chacune et chacun d'entre vous. Je vous rappelle qu'au point où nous en sommes, ce débat, destiné à se terminer le 28 janvier, comportera encore trois rencontres : jeudi 14, à la Chambre d'agriculture, un débat spécifiquement consacré aux impacts du projet sur le monde

agricole – dans tous les aspects du sujet sinon nous risquerions de répéter des éléments déjà évoqués si nous ne nous en tenions qu'à l'aspect foncier –, mais aussi l'aspect des industries agricoles et de l'économie agricole en général. Nous aurons ensuite, mardi 19 à Dreux une réunion à 18 h 30 au Cinécentre, qui sera animée par Mme Aguila et qui concernera le sujet tout à fait important des procédés, comprenant la concession bien évidemment, mais aussi tous les autres procédés juridiquement envisageables pour la réalisation des travaux d'aménagement de cette route nationale. Ce sera une séance utile et importante, qui est d'ores et déjà assurée de la participation du responsable de la MAPPP.

**Mme Marie-Bénédicte AGUILA, membre de la CPDP :** Il s'agit d'une mission d'appui à la réalisation des contrats de partenariat public-privé. Cet intervenant fait partie du Ministère des Finances et viendra vous expliquer le fonctionnement de ces contrats. Ce sont des contrats de droit administratif, un aspect assez nouveau en droit, mais répandu en Europe. Il expliquera tout spécialement quelles sont à ce jour les applications concrètes, c'est-à-dire les projets non réalisés, mais en cours avec ce type de contrats.

**M. Jacques PAVAUX :** Nous aurons donc une rencontre vendredi 22. Les intéressés comprendront que cette réunion supplémentaire est pour leur profit. Il s'agit des élus du syndicat du pays de Beauce et la réunion ne durera pas trois heures, mais nous nous retrouverons à 15 h 30 à la mairie de Voves. M. Martial CHEVALIER, président du Syndicat du pays de Beauce, et Monique Fouquet, vice-présidente en charge de l'aménagement du territoire, pourront présenter les exposés prévus de leur part pour aujourd'hui.

Nous aurons ensuite la séance de clôture et de synthèse le jeudi 28 à Chartres, ici même, à 18 h 30.

Je vous dis donc à jeudi 14. Merci beaucoup.