

# Compte-rendu du débat public sur le devenir de la RN154

12 octobre 2009 - 28 janvier 2010

---

élaboré par M. Alain Ohrel, Président de la CPDP avec la collaboration des membres de la Commission :  
Mme Marie-Bénédicte Aguila-Baldit, M. Jean-Yves Audouin, Mme Claude Brévan, M. Jacques Pavaux

24 mars 2010

**cndp**  
Commission particulière

du débat public  
Devenir de la RN 154

## Les chiffres du débat

- 16 semaines de débat
- 15 réunions publiques
- 1 atelier "Trafic et Gaz à Effet de Serre"
- 2 545 participants aux 15 réunions et à l'atelier
- 2 journaux du débat (boîtage du journal n°1 à 70 000 foyers)
- 2 000 courriers (avec le dossier du maître d'ouvrage, la synthèse et le journal n°1)  
envoyés à un fichier d'institutionnels et d'entreprises
- 3 000 dépliants distribués
- 10 000 affiches et dépliants envoyés aux institutions et entreprises  
(sur commande)
- 22 cahiers d'acteur
- 4 dépôts de pétitions
- 63 contributions
- 46 délibérations d'institutions
- 401 coupons T (dont 149 questions et 252 demandes de documentation)
- 334 demandes de documentation
- 286 questions posées tous modes d'interpellation confondus
- 13 734 visites depuis l'ouverture du site internet
- 2 conférences de presse
- 6 communiqués de presse envoyés à environ 300 contacts
- 88 publications Web
- 167 articles retombées directes sur le débat (et 370 retombées sur le sujet).

## Calendrier du débat

- 18 novembre 2008 : Saisine de la Commission nationale du débat public
- 7 janvier 2009 : Décision de la Commission nationale du débat public d'organiser  
le débat et nomination du Président OHREL
- 4 février 2009 : Nomination des membres de la Commission particulière
- 2 septembre 2009 : Acceptation du dossier du maître d'ouvrage par la CNDP
- 12 octobre 2009 - 28 janvier 2010 : Débat public
- 28 janvier au soir : Clôture du débat public
- 26 mars 2010 : Compte rendu de la CPDP et bilan de la CNDP
- Dans les cinq mois de la clôture du débat (28 juin au plus tard)  
et après publication du compte-rendu de la CPDP et du bilan de la CNDP :  
décision motivée de l'Etat, maître d'ouvrage.

[www.debatpublic-devenirirdelarn154.org](http://www.debatpublic-devenirirdelarn154.org)

## Compte-rendu du débat public sur le devenir de la RN154

### I / La préparation du débat public > p.05

#### A) L'organisation de la CPDP > p.05

- 1) La saisine de la CNDP
- 2) La composition de la Commission particulière du débat public
- 3) L'installation de la Commission et son assistance
- 4) Les règles déontologiques
- 5) Le budget du débat

#### B) Rencontres avec les acteurs > p.06

#### C) Élaboration du dossier du maître d'ouvrage et spécificités du débat > p.06

- 1) Le calendrier
- 2) La nouveauté de la question soumise au débat
- 3) Élaboration du dossier du maître d'ouvrage
- 4) Les enjeux du dossier
- 5) Le financement de l'aménagement

#### D) Définition des modalités et structuration du débat > p.08



### II / Le déroulement du débat public > p.09

#### A) Conception et diffusion des documents d'information du projet > p.09

- 1) Les différents supports d'information du débat
- 2) Des moyens de diffusion adaptés à chaque étape du débat

#### B) Une utilisation soutenue des moyens d'expression tout au long du débat > p.12

- 1) Le site Internet : [www.debatpublic-devenirdelarn154.org](http://www.debatpublic-devenirdelarn154.org)
- 2) Les demandes de documents
- 3) Le système des questions-réponses
- 4) Les cahiers d'acteur, contributions et autres moyens d'expression
- 6) Les relations avec les médias

## Compte-rendu du débat public sur le devenir de la RN154

### III / Synthèse des contributions > p.15

#### A) Résumés des réunions publiques > p.15

- Première réunion de lancement,  
le 12 octobre 2009 à Chartres > p.15
- Deuxième réunion de lancement,  
le 16 octobre 2009 à Dreux > p.18
- Réunion « Les déplacements sur notre territoire : caractéristiques et évolution »,  
le 22 octobre 2009 à Chartres > p.21
- Réunion « Le projet et l'environnemental »,  
le 13 novembre 2009 à Chartres > p.23
- Réunion « Un axe routier au service du développement économique »,  
le 17 novembre 2009 à Champhol > p.26
- Réunion « Le financement du projet : enjeux et scénarios »,  
le 23 novembre 2009 à Chartres > p.32
- Réunion « Auditions publiques »,  
le 28 novembre 2009 à Dreux > p.34
- Réunion « La conception et la conduite d'un projet routier »,  
le 1<sup>er</sup> décembre 2009 à Saint-Rémy-sur-Avre > p.38
- Réunion « Les perspectives d'aménagement dans la partie Nord du futur axe routier »,  
le 7 décembre 2009 à Dreux > p.41
- Réunion « Bilan d'étape »,  
le 12 décembre 2009 à Chartres > p.43
- Réunion « Les perspectives d'aménagement dans la partie Sud du futur axe routier »,  
le 11 janvier 2010 à Chartres > p.46
- Atelier « Trafic et Gaz à Effet de Serre »,  
le 11 janvier 2010 à Chartres > p.48
- Réunion « Les impacts du projet sur le monde agricole »,  
le 14 janvier 2010 à Chartres > p.49
- Réunion « Mise en concession : règles et enjeux »,  
le 19 janvier 2010 à Dreux > p.53
- Réunion « Les perspectives d'aménagement dans la partie Sud du futur axe routier »,  
le 22 janvier 2010 à Voves > p.60

#### B) Synthèse des délibérations des collectivités territoriales > p.65

### IV / Les apports et enseignements du débat public > p.69

#### A) Les principaux apports du débat > p.69

#### B) Les enseignements du débat > p.72

### Annexes > p.75

# I La préparation du débat public

## A) L'organisation de la CPDP

### 1 | La saisine de la CNDP

Le maître d'ouvrage, le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, a saisi la Commission nationale du débat public le 7 novembre 2008.

La Commission nationale du débat public a décidé le 7 janvier 2009 d'organiser un débat public sur le « *Projet d'achèvement de l'aménagement de la RN154 par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2 x 2 voies progressive* ».

Elle a, à cette même date, décidé de confier la présidence de la Commission particulière du débat public à **Monsieur Alain OHREL**, *Préfet honoraire, ancien conseiller d'État*.



### 2 | La composition de la Commission particulière du débat public

Les membres ont été nommés par décision en date du 4 février 2009. La Commission particulière du débat public comprend, outre son président, quatre membres :



**Madame Marie-Bénédicte AGUILA-BALDIT**,  
*Ancien avocat, ancien juge de proximité ;*



**Madame Claude BREVAN**,  
*Inspecteur général de la construction honoraire ;*



**Monsieur Jean-Yves AUDOUIN**,  
*Préfet honoraire, ancien conseiller maître (SE) à la Cour des comptes ;*



**Monsieur Jacques PAVAU**,  
*Ingénieur général des ponts et chaussées.*

Le 1<sup>er</sup> juillet 2009, sur demande du directeur des infrastructures de transport du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, la Commission nationale a prolongé d'un mois le délai de présentation du projet de dossier prévu à l'article R.121-7 II du code de l'environnement afin d'en faciliter la finalisation.

Le 2 septembre 2009, la CNDP a considéré le dossier comme suffisamment complet pour être mis au débat public, dont elle a arrêté le calendrier du 12 octobre 2009 au 28 janvier 2010 et approuvé les modalités d'organisation.

### 3 | L'installation de la Commission et son assistance

Les critères pour le choix des locaux ont été les suivants : facilité d'accès et de visibilité pour le public, commodité pour le fonctionnement de la CPDP, rapidité de mise en œuvre, coût clairement identifié pour le maître d'ouvrage auquel il revient de l'assumer.

Les avantages d'une solution hôtelière pour ce type de services, par rapport à une location directe de bureaux sont déjà apparus par le passé. C'est pourquoi l'hôtel Ibis, place Drouaise à Chartres s'est imposé pour son accessibilité. Cet établissement a en outre présenté la meilleure offre du double point de vue de la fonctionnalité des locaux et du coût global de leur mise à disposition.

Une petite salle de réunion pouvait être louée pour les réunions de la CPDP. Ce dispositif a permis d'accueillir dans de bonnes conditions tous les publics : associations, particuliers, responsables socioprofessionnels, élus...



L'équipe support de la Commission était composée de **Monsieur Jean CHANUT**, secrétaire général de deux CPDP (Contournement Est de Rouen, Terminal méthane d'Antifer) et d'une assistante confirmée, **Madame Catherine BRUZI**, résidant en Eure-et-Loir et recrutée par le cabinet-conseil de la CPDP.



Cette équipe, à effectif restreint, a permis de faire face aux besoins du débat. Cela a été rendu possible par l'utilisation intensive des moyens de communication électroniques, tant avec les membres de la CPDP, que vis-à-vis de l'ensemble des publics concernés, et en premier lieu avec les acteurs du débat. Par ailleurs, l'excellente collaboration avec l'agence-conseil en communication a été un gage d'efficacité, celle-ci jouant un rôle déterminant dans la logistique du débat.

La sélection de ce prestataire, le cabinet État d'Esprit, a été faite par appel d'offres sur la base d'un cahier des charges précis. Le marché a été signé par le maître d'ouvrage, des avenants sont ensuite intervenus pour prendre en compte les réunions supplémentaires et le nombre de cahiers d'acteur supérieur à l'estimation initiale. Le cabinet État d'Esprit a assuré une mission de conseil auprès de la CPDP tout au long du débat et pris en charge les relations presse.

En ce qui concerne l'hébergement du site Internet, les prestations techniques ont été fournies par la société Aleaur dans le cadre de son contrat global avec la CNDP. Les mises en ligne ont été assurées par l'équipe administrative de la CPDP, État d'Esprit prenant en charge le référencement et assurant une mission de conseil.

## 4 | Les règles déontologiques

Dès sa constitution, la Commission se devait de définir ses règles de fonctionnement. Elle l'a fait sous l'éclairage essentiel du « Code éthique et déontologique » qui figure en annexe. Tous ses termes ont une portée à laquelle chacun des membres de la Commission a souscrit.

Ils se sont aussi accordés, pour en fixer au regard du débat public, les objectifs qui en découlent : Équité, Transparence, Argumentation, Indépendance, Neutralité.

La règle essentielle est celle qui interdit à la Commission comme telle, ainsi qu'à chacun de ses membres, d'émettre le moindre avis sur l'investissement concerné par le débat public : ni avant, ni pendant, ni après. C'est en application stricte de cette exigence que le présent rapport doit s'abstenir d'émettre le moindre avis de la Commission au sujet du projet soumis au débat public. Il doit s'en tenir à rapporter ce qu'a comporté le débat, y compris avis et suggestions de la part des participants.

## 5 | Le budget du débat

Le budget TTC du débat s'établit comme suit :

Installation et fonctionnement de la CPDP (bureaux, matériel, fournitures, salaires...)	160 000 €
Outils d'information et de participation (publications, affranchissement, boîlage, site internet...)	150 000 €
Réunions publiques (locations salles, sono, audiovisuel...)	150 000 €
Assistance à la CPDP (conseil, relations presse)	90 000 €
<b>Total</b>	<b>550 000 €</b>

On peut noter que les experts sollicités pour des interventions en réunion publique sont intervenus gratuitement.

À ces coûts, intégralement à la charge du maître d'ouvrage, il convient d'ajouter la somme de 40 000 € correspondant aux postes suivants et financés directement par la CNDP, afin de garantir la totale indépendance de l'activité de la Commission particulière :

- Indemnités plafonnées versées aux membres de la CPDP, en fonction du temps passé en réunions,
- Frais de déplacements remboursés aux membres de la commission selon barème limitatif du ministère des finances et sur production de justificatifs.

Ce budget se situe en deçà de 1/1000 du coût global du projet, ordre de grandeur généralement observé.

### B) Rencontres avec les acteurs

Dès sa nomination, le Président s'est employé à nouer les premiers contacts. À partir du 4 février 2009, date de la décision complétant la Commission, celle-ci a participé à de nombreux rendez-vous. Ils se sont tenus à Paris, comme à Dreux et à Chartres, principalement dans les locaux de la CPDP,

ainsi que dans quelques communes. Des déplacements ont eu lieu à Rouen, Le Havre et Orléans. Le tableau figurant en annexe recense une soixantaine d'interlocuteurs appartenant aux différents secteurs de responsabilité électif, administratif, socio-économique et associatif. Des échanges confiants et approfondis ont permis de mieux connaître les positions des uns et des autres. D'emblée, la CPDP a pu prendre conscience d'une forte mobilisation associative et d'un haut degré de connaissance des enjeux.

Surtout, ils ont permis de prendre une meilleure mesure du débat, qu'il s'agisse de la nature des problèmes concernés, des personnes compétentes pour les traiter et bien sûr du périmètre géographique incluant les populations principalement intéressées. A la faveur de nombreux rendez-vous, des candidatures à la rédaction d'un cahier d'acteur ont été enregistrées.

Les rencontres avec chacun de ces acteurs étaient précédées ou accompagnées d'un questionnaire concernant les propositions que les acteurs souhaitaient faire : problématiques à débattre sur l'opportunité, les caractéristiques et le financement du projet, le contenu du dossier d'information, les outils d'information et les moyens d'expression du public... Les réponses ont puissamment contribué à définir les modalités du débat (thèmes retenus, moyens mis en œuvre).

### C) Élaboration du dossier du maître d'ouvrage et spécificités du débat

Le débat sur l'achèvement de la RN154 par mise en concession s'est déroulé dans un contexte marqué par diverses particularités dues à son calendrier et à la nouveauté de la question posée.

## 1 | Le calendrier

Ce débat a été l'un des deux premiers engagés après la promulgation de la loi du 3 août 2009 de programmation de la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite Loi Grenelle 1. Le contenu général de cette loi, et en particulier l'objectif de limiter le développement du réseau routier, était déjà connu lors de la préparation du dossier et la compatibilité du projet présenté par le maître d'ouvrage avec les conclusions du Grenelle et le texte de loi a été traité dans le dossier. L'article 10 de la loi énonce les conditions auxquelles les extensions du réseau routier doivent répondre : « L'État veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement ». Au cours du débat, l'éligibilité du projet à ces exceptions et le respect des contraintes environnementales ont donc été examinés au même titre que l'opportunité.

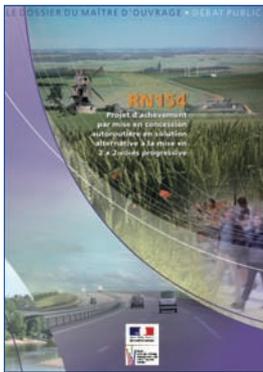
Le débat lui-même s'est déroulé dans la période de préparation du Sommet de Copenhague sur le climat et pendant le Sommet lui-même et la sensibilisation du public à l'impératif de réduction de l'émission de gaz à effet de serre dus aux transports a conduit le public à considérer que le bilan carbone du projet était un élément décisif des choix d'aménagement.

Enfin, la période précédant de six mois le renouvellement des Conseils régionaux prévu en mars 2010 a donné lieu à des prises de position dont l'aspect politique n'était pas absent ; deux cahiers d'acteur signés par des partis politiques ont été élaborés. Dans un souci de neutralité, la CPDP avait pris soin de tenir compte du calendrier électoral dans l'organisation du débat public.

## 2 | La nouveauté de la question soumise au débat

Le recours à la concession, comme seule solution réaliste pour l'achèvement dans des délais raisonnables d'une voie dont 40 % ont été financés sur fonds publics, est apparu comme inédit et a suscité des réactions vives et polémiques tout au long du débat. Le débat public sur le projet d'achèvement de la route Toulouse-Castres se déroulait dans le même temps et comportait également cette hypothèse « innovante » consistant à créer un dispositif de péage sur des sections de type autoroutier préexistantes, sans amélioration du service rendu à l'usager sur ces sections. C'est la raison pour laquelle une réunion commune des deux CPDP a eu lieu le 26 mai 2009 pour échanger sur ce thème et sur les modalités d'organisation, en amont de leurs débats respectifs. Il en est sorti un alignement des calendriers entre les deux débats.

## 3 | Élaboration du dossier du maître d'ouvrage



Le dossier du débat a été élaboré grâce à un travail intensif du maître d'ouvrage en étroite collaboration avec les membres de la Commission particulière. Une dizaine de réunions avec le maître d'ouvrage et un parcours en commun du site ont permis à la Commission d'évaluer les enjeux du projet et d'émettre les observations permettant d'aboutir à la présentation du dossier à la CNDP. La Commission s'est attachée essentiellement à la lisibilité du document et à la clarté de la présentation des objectifs et enjeux ainsi qu'aux modalités d'aménagement et de financement. Elle a veillé à ce qu'un maximum de données soit rassemblé et souhaité ouvrir les questions posées par le maître d'ouvrage sur une plus grande diversité de choix possibles, sans totalement y parvenir. Le maître d'ouvrage a proposé, comme il en avait la possibilité « sa » solution : l'achèvement de la RN154 par mise en concession autoroutière. Il a soutenu ce choix en soulignant que c'était le seul qui était cohérent avec un achèvement rapide de l'infrastructure. Il n'a néanmoins, ni dans le dossier, ni pendant le débat, écarté formellement d'autres hypothèses.

## 4 | Les enjeux du dossier

Le dossier devait répondre aux attendus figurant dans la décision du 7 janvier 2009 de la CNDP sur l'intérêt national du projet et l'importance des enjeux pour la région Centre et mettre en évidence les deux familles de questions à soumettre au débat. La première portait sur l'opportunité : « pourquoi aménager la RN154 à 2x2 voies Nonancourt à Allaines ? » ; La seconde question portait sur les modalités de l'aménagement et de son financement.

Le dossier a été conçu en cinq chapitres traitant successivement du contexte national, du diagnostic de la situation locale, des enjeux et en particulier de la compatibilité du projet avec les orientations du Grenelle de l'environnement, des options d'aménagement pour les sections restant à réaliser et des modalités financières de poursuite du projet.

### a) Les enjeux au niveau national

Ils sont définis par la politique nationale en matière d'infrastructures routières et en particulier le recentrage de l'État sur le réseau national structurant. A ce titre, un achèvement rapide de la mise à 2x2 voies de la RN154 en Eure-et-Loir permettrait d'assurer une cohérence du réseau en créant une continuité entre Orléans et Rouen et pourrait figurer dans le Schéma National des Infrastructures et des Transports (SNIT).

Cette politique prend en compte les enjeux du développement durable arrêtés lors du Grenelle de l'Environnement et figurant dans la loi du 3 août 2009 (Grenelle 1).

Les enjeux financiers de la politique routière prennent une dimension particulièrement aiguë dans un contexte budgétaire difficile et dans le cadre d'une volonté de l'État de recentrer ses financements sur les transports ferroviaires au niveau national.

### b) Les enjeux au niveau régional et local



Ils se posent en termes de compatibilité avec la loi du 3 août 2009 et portent sur :

- L'importance des questions de sécurité très présentes dans les sections bidirectionnelles.
- La résorption des points de congestion, essentiellement les contournements d'agglomération et l'engorgement du tronçon commun RN12-RN154.
- L'enjeu du développement économique du département lié à une amélioration de la desserte du territoire et de sa liaison avec les pôles économiques du Centre et de Haute-Normandie répondant à l'exigence de la loi concernant les besoins d'intérêt local.
- L'impossibilité d'apporter une réponse ferroviaire à même de favoriser un report modal massif du trafic de fret et de voyageurs, en dépit des perspectives de réouverture de la ligne Orléans-Voves-Chartres.

**Considéré par tous comme important, l'enjeu environnemental et patrimonial concerne :**

- La préservation de milieux naturels fragiles (zones Natura 2000) et de la ressource en eau.
- La préservation des paysages de vallées et des vues lointaines sur la cathédrale de Chartres.
- La sauvegarde de richesses archéologiques.
- La réduction des nuisances dues au trafic actuel dans les traversées d'agglomération.
- L'économie de consommation d'espaces naturels et de terres cultivables par l'optimisation de l'existant est un enjeu essentiel pour le monde agricole.

## 5 | Le financement de l'aménagement

L'enjeu du financement est posé par le maître d'ouvrage en termes d'alternatives au regard de la date de l'achèvement de l'aménagement. Il constitue le véritable fondement de sa proposition qui s'appuie sur l'incompatibilité d'une réalisation rapide avec le rythme actuel de financement sur crédits budgétaires, pour démontrer la nécessité d'un recours à un financement privé par la mise en concession de la totalité de l'ouvrage.



### *D) Définition des modalités et structuration du débat*

La Commission s'est attachée, dès le début de ses travaux à définir le périmètre géographique de diffusion des documents du débat. Il a été décidé de prendre en compte les communes limitrophes de l'itinéraire objet du débat et les communes faisant partie d'un même groupement de communes ; la participation au débat a confirmé la pertinence de cette approche. Naturellement, ceci a été complété par la diffusion des documents aux parlementaires, aux conseillers généraux d'Eure-et-Loir, aux conseillers régionaux et aux membres du CESR Centre ainsi qu'aux responsables économiques. Les élus et responsables socio-économiques concernés de Haute-Normandie ont également été informés, ainsi que les élus de l'Eure.

Les réunions, initialement fixées au nombre de quatorze ont été réparties entre les deux grandes agglomérations du département, Dreux et Chartres, ainsi que Saint-Rémy-sur-Avre située

à proximité de l'extrémité Nord du projet et Voves à proximité de la partie Sud de l'itinéraire ; Champhol présentait le double intérêt d'une commune de périphérie, proche d'un point de passage possible de l'itinéraire. Les jours de réunion ont été diversifiés pour faciliter la participation du plus grand nombre de personnes.

Les publics concernés par le débat sont, par définition, non limités et le principe d'équivalence donne sa place à toute personne, organisation ou institution qui souhaite s'informer et se manifester pendant les réunions et par l'intermédiaire de contributions écrites.

Le débat s'est organisé avec deux réunions de lancement, l'une à Chartres et l'autre à Dreux, ayant pour objet de présenter tant la démarche que le projet mis au débat. Ensuite, différents thèmes ont été retenus pour être approfondis lors de présentations et d'échanges de questions et de réponses :

- Les déplacements sur notre territoire : caractéristiques et évolution
- Le projet et l'enjeu environnemental
- Un axe routier au service du développement économique
- Le financement du projet : enjeux et scénarios.

Une réunion a alors été intégralement consacrée à l'audition des associations et institutions ayant produit un cahier d'acteur.

Puis les réunions thématiques ont repris :

- La conception et la conduite d'un projet routier
- Les perspectives d'aménagement dans la partie Nord du futur axe routier.

Un bilan d'étape a alors été fait, consistant à tirer les premiers enseignements du débat et à identifier les points restant à approfondir.

C'est dans ce contexte, et à la demande de plusieurs associations, qu'un atelier consacré au trafic et aux gaz à effet de serre a été organisé.

- Les perspectives d'aménagement dans la partie Sud du futur axe routier ont fait l'objet de deux réunions, celle initialement prévue à Voves n'ayant pu être tenue pour raisons météorologiques a été reprogrammée à Chartres, puis à Voves.
- Quels impacts sur le monde agricole ?
- Mise en concession : règles et enjeux.

Enfin une réunion de clôture a eu lieu permettant d'esquisser les enseignements du débat et d'indiquer la suite qui lui sera apportée.

## II Le déroulement du débat public

Le public a pu prendre connaissance du débat et s'exprimer en continu grâce à différents moyens d'information mis en place par la Commission particulière du débat public (CPDP).

### A - Conception et diffusion des documents d'information du projet

Plusieurs supports d'information ont été créés pour informer de la tenue du débat et expliciter ses modalités de déroulement.

### 1 | Les différents supports d'information du débat

#### a) Les documents du maître d'ouvrage

##### LE DOSSIER DU DÉBAT

Le dossier complet de présentation du projet a été réalisé par le maître d'ouvrage et validé par la CPDP. Il détaille, en 80 pages, le projet d'achèvement par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise en 2x2 voies progressive.

La CPDP s'est chargée de la diffusion après accord de la CNDP. Document clé de présentation du projet, il se compose de deux grandes parties :

- Pourquoi aménager la RN154 ?
- Comment aménager la RN154 ?

En partant de l'état des lieux de la RN154, il dresse les enjeux du projet et explique sa pertinence au regard du développement du territoire et des prévisions de déplacements. Il aborde également les principes de l'aménagement ainsi que les délais et les modalités de financement qu'il privilégie. Les participants ont donc pu réagir à partir de ce document sur les différents aspects du projet du maître d'ouvrage : diagnostic local, données techniques, incidences environnementales, réponses financières...

##### LA SYNTHÈSE DU DOSSIER DU DÉBAT

En complément de ce document détaillé, un document de synthèse de 8 pages a également été réalisé. Ce dernier a fait l'objet d'un boîitage auprès de 70 000 riverains de la RN154 (Cf. partie diffusion ci-après).

##### UNE EXPOSITION DE 5 PANNEAUX

Pour présenter son projet, le maître d'ouvrage a réalisé 5 panneaux d'exposition au format 80 x 200 cm.

Ces panneaux étaient présentés à l'entrée de chaque réunion publique.



Les documents du maître d'ouvrage ont été au cœur du débat, ils ont été largement discutés. Le maître d'ouvrage présent à toutes les réunions publiques a pu répondre à de nombreuses questions concernant son projet et les solutions qu'il proposait.

## b) Les documents de la CPDP

Indépendamment des documents du maître d'ouvrage, la CPDP a pris les moyens d'informer le public en élaborant différents supports d'information.

### UN STAND « PARAPLUIE »

Un stand parapluie, au format 225 x 250 cm, a été mis à disposition du public dans toutes les salles où se sont tenues les réunions publiques. Reprenant l'identité visuelle du débat, il était situé à l'entrée des salles à côté de toute la documentation (journaux du débat et cahiers d'acteur), et permettait aux participants de s'informer sur le calendrier des réunions publiques (dates et thèmes).

### LES AFFICHES

Les affiches, imprimées à 8 000 exemplaires, déclinant l'identité visuelle du débat, ont été mises à disposition du public et des partenaires institutionnels. Les affiches de dimension A3 présentaient le débat et le calendrier des réunions publiques.



### LES DÉPLIANTS

Les dépliant, édités à 30 000 exemplaires, permettaient de présenter le cadre et les modalités du débat. Grâce à un format plus petit et plus maniable, les dépliant faisaient la synthèse du journal N°1 tout en étant plus faciles à distribuer.

### LE JOURNAL DU DÉBAT

De format A4 avec 4 pages, le journal était le document de référence de la CPDP pour informer sur le cadre de ce débat et son déroulement dans le temps. Deux numéros ont été rédigés et édités par la CPDP. Il visait à définir l'esprit du débat autant que ses modalités pratiques.

### LE JOURNAL DU DÉBAT N°1 (OCTOBRE 2009)

Le premier numéro du journal du débat a été publié avant l'ouverture du débat de manière à interpeller les différents publics sur les enjeux du projet et les informer sur le cadre et les modalités du débat.

On pouvait y retrouver les informations suivantes : composition et rôle de la CPDP, quelques questions sur le projet, les moyens de s'informer et de s'exprimer tout au long du débat, le calendrier des réunions publiques.

Il a été imprimé à 80 000 exemplaires, avec un coupon T pré-affranchi de façon à encourager les contributions diverses.



### LE JOURNAL DU DÉBAT N°2 (DÉCEMBRE 2009)

Le second numéro a été publié à mi-débat, et avait pour objectif de faire le point sur son déroulement et ses avancées.

Après 8 réunions publiques, « le débat est en marche ». En couverture, un bilan quantitatif du débat était présenté : nombre de participants, de cahiers d'acteurs édités, de contributions et de coupons T reçus, de questions écrites posées...

L'affluence constatée en réunions publiques et les cahiers d'acteur publiés à cette étape du débat permettent de mettre en exergue certaines thématiques fortes issues des questions posées par le public. Dans ce numéro, le maître d'ouvrage donne également ses premières impressions sur le débat et défend la mise en concession comme étant la solution la plus « adaptée » du point de vue des délais.

Le second numéro du Journal du débat a été imprimé à 2 000 exemplaires, avec un coupon T pour solliciter de nouvelles expressions.

### LE SITE INTERNET

[www.debatpublic-devenirdelarn154.org](http://www.debatpublic-devenirdelarn154.org)

Un site Internet dédié au débat a été mis en place par la CPDP, en conformité avec la charte graphique de la CNDP. Sa mise à jour était quasi quotidienne. Le site sera accessible encore deux ans après la clôture du débat, pour notamment prendre connaissance du compte-rendu du débat.

Il s'organise en 3 parties, une partie consacrée au cadre législatif du débat public, une seconde sur les documents spécifiques au débat (cahiers d'acteurs, contributions, délibérations, verbatims, journaux du débat, documents du maître d'ouvrage...) et une dernière qui permettait au public de poser une question en direct.

Le site Internet de la CPDP permettait à tous ceux qui le souhaitaient de se tenir informés du déroulement du débat et de son contenu, en consultant notamment les verbatim des réunions publiques et en téléchargeant tous les documents disponibles, ceux du maître d'ouvrage et de la CPDP. Il constituait également un outil d'échanges permanent dans la mesure où, à tout moment, le visiteur pouvait poser des questions et réagir au débat, une manière de faire participer tous ceux qui se sentaient concernés par le sujet y compris les personnes qui ne pouvaient pas se déplacer en réunion publique.

## 2 | Des moyens de diffusion adaptés à chaque étape du débat

Pour privilégier l'accès à l'information tout au long du débat, la Commission a mis en place un dispositif visant à informer le plus largement possible sur tout le territoire du débat. Les riverains de la RN154 ont reçu les documents par le biais d'un boîtage. Les institutions et les entreprises du département d'Eure-et-Loir et des zones limitrophes, concernées par le projet, ont été sollicitées pour participer au débat et transmettre l'information à l'ensemble des citoyens qu'ils côtoient.

### a) La diffusion des supports avant le débat

#### AUX COMMUNES RIVERAINES DE LA RN154

Pour permettre au maximum de personnes de venir assister aux réunions et participer au débat, la Commission a effectué un boîtage de la synthèse du maître d'ouvrage accompagné du journal N°1 à 70 000 particuliers résidant aux abords de la RN154, premiers impactés par le projet.

Deux opérations de tractage ont également été réalisées, l'une au Centre commercial de Dreux le 03 octobre 2009 entre 10h et 18h, la seconde au Parc des Expositions de Chartres le 10 octobre 2009 à l'occasion du salon Les Artisanales. Au cours de ces deux opérations, 4 200 dépliant ont été distribués.

#### AUX PARTENAIRES INSTITUTIONNELS

La Commission a adressé les documents du débat (le dossier du maître d'ouvrage, la synthèse du projet, le journal N°1 et le dépliant) à 1 149 institutions d'Eure-et-Loir. Ces documents étaient accompagnés d'une fiche de commande pour obtenir, en retour, des affiches et des dépliants à mettre à la disposition de leurs administrés. L'objectif de cette « lettre de partenariat » était d'obtenir le soutien des institutions pour relayer le débat. La Commission a reçu une centaine de commandes institutionnelles impliquant l'envoi de près de 10 000 dépliants et affiches. Les institutions qui ont répondu à la lettre de partenariat sont en grande majorité des villes, s'y ajoutent quelques représentants de conseils généraux.

#### AUX ENTREPRISES

Les entreprises d'Eure-et-Loir ont également été averties de la tenue et du déroulement du débat. La Commission a comptabilisé 875 envois de documents en direction des entreprises du département pour les amener à participer. Ces dernières ont donc reçu la synthèse du projet du maître d'ouvrage, le journal N°1, un exemplaire du dépliant du débat ainsi qu'une fiche de commande de ces documents. Une dizaine d'entreprises ont reçu en retour les documents commandés.

### b) Une information continue tout au long du débat

#### AUX PRINCIPAUX ACTEURS DU DÉBAT

La Commission a constitué un fichier d'environ 800 contacts représentant le monde institutionnel et associatif directement concernés par le projet, qu'elle a complété au fur et à mesure du débat avec les coordonnées des personnes qui se sont inscrites (via le site Internet, les coupons T ou la permanence) pour recevoir les documents.

Tous les cahiers d'acteur ainsi que le journal n°2 ont été envoyés par courrier ou par email à ce fichier d'acteurs et de particuliers tout au long du débat.

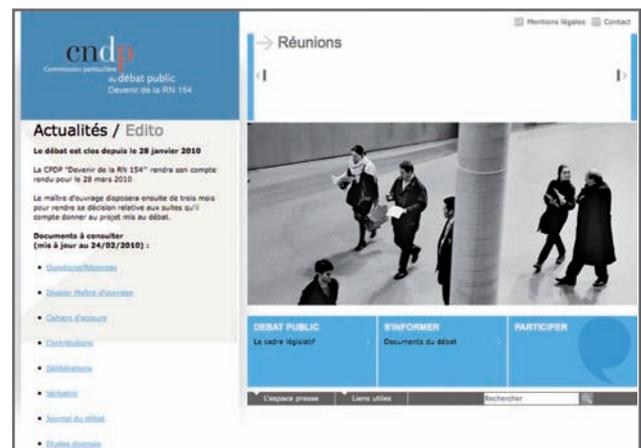
Pour s'informer sur le débat et sur son déroulement, toutes les personnes présentes aux réunions publiques pouvaient trouver à l'entrée de chaque salle :

- le stand parapluie de la CPDP avec le calendrier des réunions publiques,
- l'ensemble des documents édités dans le cadre du débat (documents du maître d'ouvrage, journaux du débat, cahiers d'acteurs...)
- l'exposition du maître d'ouvrage synthétisant le projet soumis au débat public.

#### UNE ACTION D'INFORMATION CONTINUE SUR LE WEB

La présence sur le Web est indispensable lors d'un débat public pour informer sur la tenue du débat et annoncer des réunions publiques. La Commission s'est intéressée à toutes les interfaces susceptibles de donner plus de visibilité au débat.

Une page Facebook a été créée reprenant le calendrier des réunions publiques et déclinant l'identité visuelle du débat public. L'assistante presse de la CPDP a également publié des annonces du débat sur différents portails Internet et a participé au forum SARA (Forum des Sites Amoureux des Routes & Autoroutes) pour alerter le grand public sur le déroulement du débat et ses grands enjeux.



## B) Une utilisation soutenue des moyens d'expression tout au long du débat

### 1 | Le site Internet :

[www.debatpublic-devenirdelarn154.org](http://www.debatpublic-devenirdelarn154.org)

Le site Internet est un élément phare dans l'organisation du débat. Il est un outil clé dans l'accès à l'information pour tous et la collecte des opinions de chacun. Ainsi, près de 13 734 visites ont été recensées depuis l'ouverture du site internet. On peut y lire l'ensemble des contributions, délibérations et questions qui témoignent de la participation active du public à ce débat.

### 2 | Les demandes de documents

La Commission a reçu 334 demandes de documentation dont 252 par coupons T. Celles-ci concernaient les différents documents édités au fil du débat : dossier et synthèse du maître d'ouvrage, dépliant, journal du débat ou cahiers d'acteur.

### 3 | Le système des questions-réponses

Le système de questions/ réponses mis en place par la CPDP permet à toute personne de poser une question sur les modalités du débat public ou sur le projet lui-même. À l'occasion du débat sur le devenir de la RN154, plus de 280 questions posées par des participants ont reçu une réponse écrite.

Ce système d'échange entre le citoyen, le maître d'ouvrage et la CPDP était un outil efficace et complémentaire aux réunions publiques pour consulter et/ou répondre aux questions récurrentes sur le projet ou le débat. Les questions posées au maître d'ouvrage étaient distinctes des questions adressées à la CPDP.

Parmi les questions posées au maître d'ouvrage, six grandes thématiques ont pu être dégagées :

- Les caractéristiques du projet
- Le trafic
- L'environnement
- Le financement
- L'économie
- L'agriculture

## 4 | Les cahiers d'acteur, contributions et autres moyens d'expression

Le public a pu pleinement bénéficier des différents moyens d'expression mis en place par la CPDP.

22 cahiers d'acteur ont pu être publiés, représentant des opinions diverses et argumentées (voir liste en ANNEXE). Les cahiers d'acteur sont des contributions éditées par la CPDP qui décide de les publier sous un format précis (A4- 4 pages). Le contenu des textes n'engage que les auteurs. Ils sont ensuite édités après validation et distribués au public tout au long du débat.

Au-delà des cahiers d'acteur, la Commission a reçu un total de 63 contributions, celles-ci démontrent la forte implication des institutionnels et associatifs dans le débat. Certaines associations ont été particulièrement engagées et ont notamment proposé des schémas alternatifs au projet du maître d'ouvrage.

La Commission a également été destinataire en copie de 46 délibérations d'institutions, principalement de communes, mais aussi du Conseil général d'Eure-et-Loir ou les CESR Centre et Haute-Normandie par exemple.

Toutes ces contributions du débat ont été étudiées par la Commission et ont été mises en ligne sur le site Internet [www.debatpublic-devenirdelarn154.org](http://www.debatpublic-devenirdelarn154.org)

La Commission a enfin enregistré 4 pétitions déposées dans le cadre de ce débat :

- La pétition « Dévier Saint Rémy » a recueilli **11 732** signatures
- La pétition **Le Crampon à Malices** : contre l'autoroute, contre le tracé Sud regroupe **255** signatures
- La **CCI 28** qui s'est prononcée en faveur de l'aménagement à caractéristiques autoroutières de la RN154 en Eure-et-Loir a recueilli **1 078** signatures par des chefs d'entreprise pour l'appuyer.
- La pétition du collectif «**Pour une alternative au projet autoroutier A154**» : Non à l'autoroute destructrice Marville – Nonancourt», a quant à elle, réuni **548** signatures.



## 5 | Les relations avec les médias

Pour que ce débat soit connu du plus grand nombre, des relations médias ciblées ont été entretenues en amont et pendant toute la durée du débat.

Six communiqués de presse ont été envoyés tout au long du débat à un fichier d'environ 300 contacts tous médias confondus (presse régionale, nationale, spécialisée, radios et télévisions locales). Un correspondant presse avait été désigné au sein de l'agence Etat d'Esprit (conseil de la CPDP) pour faciliter les relations avec les journalistes qui souhaitaient participer aux débats ou simplement obtenir des informations.

### LISTE DES COMMUNIQUES DE PRESSE DIFFUSES DANS LE CADRE DU DEBAT

- **9 OCTOBRE 2009**  
Invitation à la conférence de presse de lancement du débat public sur le devenir de la RN154
- **14 OCTOBRE 2009**  
Envoi du dossier de presse relatif au lancement du débat public sur le devenir de la RN154
- **17 NOVEMBRE 2009**  
Débat public RN154 : un atelier de travail pour approfondir les questions environnementales
- **17 DÉCEMBRE 2009**  
Annulation de la réunion publique à Voves
- **06 JANVIER 2010**  
Débat public sur le devenir de la RN154 : plus qu'un mois pour participer !
- **19 JANVIER 2010**  
Encore 10 jours pour participer au débat sur le devenir de la RN154 !

Une conférence de presse s'est tenue au Novotel de Chartres le 09 octobre 2009 à 11h, en présence du Président de la Commission nationale du débat public (CNDP) Philippe DESLANDES, pour annoncer le lancement du débat et en expliquer ses modalités ; 300 journalistes y ont été conviés, 100 relances ont été faites et finalement 11 d'entre eux ont répondu présents.

Une seconde conférence a eu lieu le 26 mars 2010 au Novotel de Chartres pour présenter le compte rendu et le bilan du débat, en présence également du Président de la CNDP.

### LES RETOMBÉES MÉDIAS

Suite à cette conférence de presse et à l'envoi des différents communiqués, les retombées dans la presse et sur Internet ont été nombreuses tout au long du débat.

### LES RETOMBÉES PRESSE

370 articles de presse tous médias confondus ont été publiés sur le débat public et sur le sujet du débat en général. Parmi ces articles, 281 étaient issus de journaux régionaux et 89 provenaient de journaux nationaux. Nous avons pu noter un nombre

important d'articles parus dans La République du Centre (149 articles) et L'Echo républicain (77 articles) au niveau régional, ainsi que dans le Paris Normandie au niveau national (37 articles).

**Sur le débat public spécifiquement, ont été comptabilisées 167 retombées.**

Les deux quotidiens régionaux, l'Echo républicain et la République du Centre, ont envoyé des correspondants à la plupart des réunions publiques. Ils ont réellement été « acteurs de ce débat » en relayant toutes les semaines, voire tous les jours, l'actualité et les avancées du débat.

### LES RETOMBÉES WEB

Depuis le début du débat public en octobre 2009, la Commission a également recensé 88 publications Web sur le débat public. Ce chiffre n'est évidemment pas exhaustif tant il est difficile de cerner toutes les possibilités d'échanges offertes par le Web. Néanmoins, il est important d'en tenir compte à titre indicatif pour prendre conscience de l'ampleur du débat et l'analyser avec plus de pertinence.

### RECUEIL ET ANALYSE DES RETOMBÉES

Un abonnement à l'Argus de la presse et une veille Internet régulière a permis à l'agence Etat d'Esprit de réaliser un press book avec l'ensemble des articles de presse et les retombées sur le web durant le débat. Chaque semaine, une revue de presse et de web, avec une synthèse, était envoyée à la Commission pour suivre la reprise du débat dans les médias. Parmi les 370 articles de presse publiés, 144 faisaient directement référence au débat public et aux prises de position sur le débat. La Commission a été informée de l'ensemble des informations qui touchaient au débat durant tout le temps des rencontres publiques.

La presse a permis d'alimenter le débat en continu en relayant les positions des acteurs sur la concession autoroutière ou le financement par exemple, en analysant le déroulement du débat et en apportant de nouvelles citations d'acteurs liées à l'actualité : vœux de la nouvelle année, élections régionales, accidentologie sur la RN154.



## III Synthèse des contributions

### A) Résumés des réunions publiques

Les comptes rendus sont faits pour résumer les points de vue exprimés lors des différentes réunions publiques. Leurs modes de présentation peuvent différer quelque peu, mais tous s'efforcent à l'exhaustivité.

#### Première réunion de lancement, • le 12 octobre 2009 à Chartres.

*Les membres de la CPDP*

*M. Bernard FRAGNEAU, Préfet de région*

*La DRE Centre, représentée par :*

*M. Olivier de SORAS*

*M. Serge GAILLARD*

*Mme Guglielmina OLIVEROS-TORO.*

À la demande du Président **OHREL**, le préfet de région, **M. Bernard FRAGNEAU**, prend la parole. D'emblée, il affirme sa conviction qu'il faut achever l'aménagement de la RN154 à la fois du point de vue de l'aménagement du territoire, du développement économique et de la sécurité routière. Le débat qui s'ouvre aujourd'hui devra prendre en compte les perspectives afférentes au Grenelle de l'environnement en matière d'infrastructures de transport et tout autant les données concernant la rareté de l'argent public. Ainsi se trouve posée la question du recours à la solution « alternative » de la concession. Telle est bien la question centrale de ce débat dont la CNDP a bien souligné l'intérêt national. Il est dans la nature comme dans le rôle du « Débat Public » de permettre que toutes les questions en rapport avec le projet soient abordées et posées. Instruits par l'expérience de tant de débats publics, déjà nous pouvons dire notre confiance dans la fécondité de cette démarche pour éclairer, le moment venu, la décision du maître d'ouvrage.

**M. Alain OHREL**, en sa qualité de Président de la Commission particulière du débat public (CPDP), entend, à l'occasion d'une réunion de lancement, rappeler quelques données concernant le débat public lui-même. Il souligne qu'il s'agit d'une « procédure », au sens strict à la fois définie par la loi et condition de légalité pour certains investissements du fait de leurs montants et de leur objet. Elle est mise en œuvre sous le contrôle d'une « Autorité Administrative Indépendante », la Commission nationale du débat public (CNDP). Celle-ci a décidé qu'il y avait matière à débat public du fait de l'intérêt national et de l'impact sur l'environnement de notre sujet.

Après avoir présenté les membres de la CPDP (Mme AGUILA-BALDIT, Mme BREVAN, M. AUDOUIN et M. PAVAUX), leur président s'attache à définir leur rôle. Il s'agit avant tout de faire

prévaloir, et dans toutes leurs implications, les principes essentiels du débat public : l'équivalence entre tous les participants, la transparence à l'égard de toutes les informations, la prééminence de l'expression argumentée sur le nombre des décibels, l'indépendance qui est celle des membres de la CPDP étant la garantie d'une neutralité scrupuleusement sauvegardée.

Dès avant l'ouverture du débat public, la CPDP doit s'impliquer dans sa tâche essentielle qui perdurera tout au long du débat : informer le mieux possible le plus grand nombre possible. Si le « dossier du débat » a pour auteur le maître d'ouvrage qui en a seul la responsabilité, la CPDP s'emploie à le renseigner sur les curiosités et attentes du public recensées au gré des réponses faites aux questionnaires adressés à un grand nombre des acteurs du débat. Surtout, il doit être structuré de façon à répondre aux deux grandes questions du pourquoi et du comment. Ce « dossier du maître d'ouvrage » élaboré dans de telles conditions est diffusé à quelque 2 000 acteurs principaux du débat, alors que 70 000 exemplaires d'une synthèse de ce dossier sont distribués dans les boîtes aux lettres de l'ensemble des foyers domiciliés dans l'aire géographique du débat : l'ensemble des communes traversées par la RN154, les communes limitrophes et l'ensemble des communes appartenant à la même communauté de communes.

L'information passe aussi par l'édition de plusieurs numéros d'un « journal du débat », l'envoi de la carte T utilisable en franchise postale pour poser des questions, et enfin l'installation d'un site internet permettant l'accès au dossier du débat bien sûr, à sa synthèse, mais aussi aux réponses du maître d'ouvrage aux questions qui lui sont posées, et aussi à la plupart des études concernant le projet. Au fur et à mesure de leur édition sur papier selon les règles communes, les « cahiers d'acteur » seront eux-mêmes mis en ligne. Ils constituent un moyen efficace pour toute personne, physique ou morale, de faire connaître son point de vue à l'ensemble du public.

Enfin, la dernière modalité d'information est dans la « réunion publique ». Nous en avons prévu 14, parmi lesquelles certaines (4) peuvent être dites « générales », à la manière d'une telle réunion de lancement ou d'une réunion de bilan ou encore d'auditions. Ceci par différence avec la dizaine de réunions « thématiques » qui devraient s'attacher à considérer le projet au regard d'un type déterminé de problèmes : déplacements sur le territoire, enjeu environnemental, développement économique, enjeux et scénarios liés au financement, conception et conduite d'un projet routier, aménagements de la partie Nord, puis de la partie Sud, impacts sur le monde agricole, règles et enjeux de la concession.

Comme il est normal pour une telle réunion de lancement comportant, par la CPDP, une présentation de son rôle dans l'organisation du débat public, le Président fait appel à la salle

pour les questions concernant ce sujet avant d'en venir ensuite à la présentation que fera le maître d'ouvrage de son projet.

**M. Christian GIGON**, conseiller général et maire de Champol, s'interroge sur la portée des divergences entre des courriers fixant des échéances variées aux travaux d'aménagement : 2025 ; 2055 ; 2070 ; 2080. Il pose aussi la question de la différence entre l'intitulé du projet portant sur « *l'Achèvement par mise en concession autoroutière* », et celui du débat sur le « *Devenir de la RN154* ».

**M. OHREL**, précisant que la différence des intitulés correspond à un choix délibéré et concerté, propre à bien démontrer l'insertion du projet dans le champ plus vaste du débat, et constatant qu'il n'y a pas de question visant l'organisation elle-même du débat, en vient à présenter « *l'équipe du projet* » qui aura la charge, pour le compte du maître d'ouvrage, le Ministre, de présenter le projet et de répondre aux questions émanant du public.

Il s'agit de :

- **M. Olivier de SORAS**, directeur adjoint, chargé de l'intérim de la Direction Régionale de l'Équipement, région Centre
- **M. Serge GAILLARD**, chef de service à la DRE Centre
- **Mme Guglielmina OLIVEROS-TORO**, responsable d'opérations à la DRE Centre.

**M. Didier BERTHUY** s'étonne que des réunions publiques ne soient pas prévues entre Chartres et Dreux. Les nombreuses conditions auxquelles doit répondre le choix d'une salle (disponibilité, sécurité, coût) ont permis cependant de prévoir 4 réunions en dehors des chefs-lieux dont l'accès est tout de même facile.

**M. Gérard LERAY** veut savoir si les parlementaires du département, absents, se sont excusés. Il lui est répondu qu'ils ne l'ont pas fait et n'avaient pas à le faire, n'ayant pas été individuellement invités, selon le principe d'équivalence à l'égard de l'ensemble du public.

**M. Jean DUMAIS** énumère les « *soucis* » que lui inspire le projet au regard de son « *approche environnementale* » personnelle. Il est prévu une réunion spécialement consacrée à ces problèmes.

**M. de SORAS**, après la projection d'un film de 5 minutes livrant des impressions recueillies au sujet de la RN154 auprès d'usagers et riverains, et assez critiqué par l'assemblée présente, entreprend la présentation du dossier. Ce dossier (ou sa synthèse) comme on l'a dit, a déjà fait alors l'objet d'une très large diffusion et il est en ligne sur le site du débat. De plus, le verbatim de l'exposé présenté par M. de SORAS lors de cette réunion publique, comme lors de toutes les autres, est évidemment consultable sur le même site.

C'est dire qu'on ne peut s'en tenir ici qu'à un résumé tel qu'il est dans la nature d'un tel compte-rendu d'en comporter, en laissant d'ailleurs la plus grande part aux acteurs du débat.

M. de SORAS articule sa présentation générale autour de 3 éléments : les caractéristiques actuelles de la RN154, le contexte environnemental des aménagements envisagés, les possibles modalités de l'aménagement envisagé.

1) caractéristiques de la RN154 : cet axe de 220 km entre Rouen et Orléans comprend 90 km dans la traversée de l'Eure-et-

Loir et croise successivement du Nord au Sud 3 autoroutes : A13, A11, A10.

Cet axe est déjà en partie aménagé en forme de « route express ». Ces aménagements ont été réalisés au gré des contrats de plan jusque 2006. À noter que les travaux déjà achevés dans l'Eure pour quelque 121 M€ n'excèdent pas le montant global des travaux réalisés (pour une soixantaine de M€) ou en cours (pour une autre soixantaine de millions) en Eure-et-Loir. C'est à peu près 1/3 (un peu plus de 35 km) du linéaire qui sera aménagé en 2012. Un tel effort est justifié parce qu'il s'agit de la principale voie Nord-Sud de l'Eure-et-Loir (avec une fonction essentielle pour les déplacements de voyageurs et de marchandises : cf. réunion thématique à cet égard). Elle joue un rôle majeur pour l'activité économique (agriculture, Cosmetic Valley, industries pharmaceutiques) et constitue un élément de rééquilibrage Nord-sud au sein de la région au regard de l'axe du val de Loire. Les trafics sont le plus fréquemment au-delà du seuil de 12 000 véhicules/jour. Il faut mentionner les quelques pointes maximales de 30 à 37 000 sur le contournement de Chartres ou sur la partie Saint-Rémy-sur-Avre/Nonancourt. Parmi tant de nuisances qui en résultent, on ne peut taire l'effet sur le temps de parcours : une heure et demie pour les 90 km qui séparent Nonancourt d'Allaines, soit une moyenne de 60 km/h.

2) les sensibilités environnementales concernées par le devenir de la RN154 sont évidemment nombreuses : l'eau, l'ensemble des milieux naturels, les paysages et le patrimoine, la qualité de vie urbaine.

Mais surtout la loi de Grenelle 1 vient d'intervenir qui impose la réduction des gaz à effet de serre, préconise l'optimisation des réseaux existants et l'amélioration de la sécurité, autant que la cohérence de systèmes multimodaux comme objectifs permanents. Quoi qu'il en soit de la consistance actuelle des liaisons ferroviaires on ne peut ignorer le rôle positif que pourrait jouer la RN154 recalibrée et raccordée à une plateforme multimodale.

3) M. de SORAS présente une analyse détaillée des dépenses restant à engager pour un aménagement des différentes sections restant à aménager :

- Nonancourt/Saint-Rémy-sur-Avre : 180 M€
- contournement de Dreux : 130 M€
- mise aux normes autoroutières, dans le cas de concession, entre Dreux et Chartres : 25 M€
- contournement de Chartres : 215 M€
- les travaux restant à réaliser au Sud de Chartres : 104 M€.

**Le total représente donc entre 650 et 700 M€.**

Ces montants expliquent les dates généralement avancées pour l'achèvement des travaux sur fonds budgétaires. La reconduction de l'effort budgétaire antérieurement constaté (50 millions par période de 5 ans) conduit à une prévision au-delà de 2070, avancée vers 2040 en cas (improbable) de doublement de cet effort. À noter que la dépense de l'État pour la RN154 en Eure-et-Loir a représenté en pourcentage un taux supérieur à ce qu'il a été dans l'Eure (38 % contre 34 %).

**Un intervenant** compare l'achèvement de la RN154 aux travaux prévus ou en cours dans les Yvelines (prolongement de l'A12, traversée de Rambouillet en 2x2 voies, la 2x2 voies entre Ablis et Rambouillet), tous financés sur fonds publics et donc d'usage gratuit.

**M. de SORAS** revenant à l'exposé des conditions de financement souligne que, dans le cas d'un prolongement du mode de financement actuel, l'aménagement sera progressif, et privera le territoire de l'avantage que seul peut apporter un aménagement global. Il évoque également la difficulté d'entreprendre des tranches fonctionnelles de travaux excédant le montant d'une dotation quinquennale. Ce sont ces raisons qui ont conduit la maîtrise d'ouvrage à s'intéresser au mode de financement bien connu de la concession.

Le concessionnaire est désigné après appel d'offres au regard de certains critères (le délai de réalisation, la tarification proposée et le montant d'une éventuelle subvention d'équilibre, qui serait en l'occurrence de 50 à 100 M€). Il finance l'ensemble des travaux, les réalise et ensuite exploite l'itinéraire pendant la durée de la concession, de 50 à 60 ans. L'avantage tient à ce que tous les travaux de l'axe sont lancés en même temps, évitant la succession de petites opérations par périodes successives au gré des disponibilités budgétaires.

**Les questions que la maîtrise d'ouvrage, en définitive, soumet au débat sont les suivantes :**

- Faut-il achever l'aménagement de la RN154 ?
- Faut-il accélérer cet aménagement ou rester sur le rythme actuel et connu ?
- Quel est le montage de l'opération propre à tenir les délais envisagés ?

M. de SORAS termine son exposé par la phrase suivante : « *Nous sommes à une étape où le dossier peut évoluer et surtout s'enrichir de nos échanges et de nos débats* ». Une telle conclusion de son exposé par le maître d'ouvrage, si prometteuse pour la fécondité du débat, constitue la meilleure des introductions à la troisième partie de la réunion consacrée aux interventions du public.

**M. Jean-Pierre BARNAGAUD**, du CESR, soulève la part que peuvent prendre des solutions ferroviaires, la question de la diversification des solutions face à la diversité des trafics et à leurs évolutions, la cohérence des contournements avec les projets d'urbanisme, l'émission des G.E.S., la consommation de l'espace agricole et naturel.

**M. Roch SANNIER**, riverain de la RN154 à Bonville-Gellainville, souligne l'urgence d'une déviation.

**Mme Élisabeth CALU** de « *Énergies citoyennes* » à Chartres, réclame la remise en service de la ligne Dreux-Chartres-Orléans qui existe.

**M. BERTHUY** attire l'attention sur trois contournements du grand Paris, construits ou en cours : celui de l'A85 et l'A28; accès de l'A10, A11 jusqu'à l'A13 grâce à prolongement de l'A12 et mise à 2x2 voies de la RN10, enfin le prolongement de la Francilienne à l'Ouest.

**M. Éric CHEVÉE**, de Chartres, réclame un chiffrage des contournements par l'Est de Dreux et la mise à 2x2 voies complète par l'Ouest de Chartres.

**M. de SORAS** répondant sur la réouverture de la ligne ferroviaire Orléans-Chartres-Dreux, signale que 10 km ne sont plus autorisés à la circulation des trains SNCF et sont entretenus à minima pour les besoins de la Défense.

Surtout il insiste sur le fait que les besoins d'ores et déjà

existants, qu'il s'agisse de trafic, de sécurité, de temps de parcours, de desserte du territoire, suffisent à poser le problème de la RN154 indépendamment de toutes prévisions en la matière. Quoi qu'il en soit de la question posée par référence aux contournements du grand Paris, M. de SORAS insiste sur la prééminence de l'échelle locale et interrégionale de ce projet.

**M. Serge GAILLARD** précise que les études engagées ont concerné les contournements des grandes agglomérations (déviation Est de Chartres par exemple) plutôt que Gellainville ou même le contournement Ouest de Chartres. Il précise que les coûts précédemment avancés (130 M€ pour le contournement Ouest de Chartres ou 80 M€ pour le contournement Est de Dreux) sont forcément approximatifs. Chacun s'accorde sur le fait qu'il y aura matière à approfondissement lors des réunions thématiques correspondantes.

À la question de **M. Jean-Marc CAVET**, maire de Saint-Prest, demandant quand sera faite l'étude sur le contournement Ouest de Chartres, M. de SORAS précise qu'il faudra bien y procéder « *à un moment donné* » dans l'hypothèse d'une enquête d'utilité publique.

**M. Christian PAUL-LOUBIERE**, président de la Communauté de communes de l'orée de Chartres, insiste sur la nécessité de mettre au plus vite un terme aux dangers afférents à la RN154, en recourant à la concession qui semble la seule solution.

**M. Patrice ROUET** de Saint-Prest étant revenu sur les coûts comparés du km d'autoroute et du km de voie express et sur le calcul de la subvention d'équilibre, **M. de SORAS** en profite pour bien marquer qu'autoroute et voie express ont peu de différences : la limitation de vitesse (130 et 110 km/h), le péage et la gratuité. L'autre différence porte sur l'interdistance entre les points d'échange : celle-ci ne diffère que lorsque la voie express est réalisée par sections successives qui peuvent être alors ponctuées par un point d'échange.

Dans les deux cas, voie express et autoroute, l'interdiction d'accès aux piétons, cyclomoteurs, vélos, machines agricoles, impose l'existence d'itinéraires de substitution.

Enfin, il est précisé qu'il n'y a qu'une seule subvention d'équilibre par concession et qu'en l'état actuel des réflexions, il s'agit d'une première estimation susceptible d'être modifiée par les résultats de l'appel d'offres. Récemment, un montant « *modélisé* » à 160 M€ était diminué de moitié après appel d'offres).

**M. BERTHUY** objecte à l'invocation par M. PAUL-LOUBIERE de la sécurité en faveur de l'autoroute les risques d'importants et menaçants reports sur les voies de substitution traversant les villages.

**M. Xavier ROUX**, adjoint au maire de Lucé et conseiller général, en appelle à la solidarité en faveur de l'Ouest chartrain qui déjà supporte tant de pollutions et ne peut en absorber de nouvelles.

**M. Claude LOBET**, souhaite connaître les aménagements dont les voies de substitution feront l'objet.

**M. Nicolas ANDRÉ**, maire de Lèves et conseiller général, regrette que la présentation générale qu'il juge très bonne se conclue par les 3 questions qui poussent à dire oui à la 3<sup>ème</sup> ressentie comme « *la concession ou le chaos* » ou « *la concession ou les morts sur la route* ». Après avoir cédé tant de routes nationales aux départements, l'État se débarrasserait, en recourant à des concessionnaires privés, des grands itinéraires

qu'il a conservés ? Pourquoi l'État ne recourrait-il pas, aussi efficacement que le concessionnaire, à l'emprunt ? Une gratuité sur une partie de l'itinéraire remet-elle en cause la concession ?

**M. GAILLARD** s'attache à préciser les choses en ce qui concerne les itinéraires de substitution. Il ne conteste guère le chiffre de 4 800 comme étant le nombre des véhicules reportés sur ces voies. (Il l'estimait à 4 200). Ce chiffre correspond aux 30 % de transit local (entrant et sortant dans la zone géographique considérée). Il fait état des dispositifs de dissuasion à disposition des responsables locaux : interdiction de traversée des villages aux poids lourds, réglementation de la vitesse et aménagements ralentissant la circulation. Quant aux voies de substitution possibles, il précise bien la différence entre la partie Sud où on réalise une voie nouvelle et où la nationale préexistante devient voie de substitution et la partie Nord où c'est exactement l'inverse.

**M. de SORAS** revient sur plusieurs aspects financiers. Il fait d'abord état de la taxe poids lourds en cours de définition et qui devrait rendre les itinéraires de substitution moins attractifs puisqu'ils généreraient la taxe, par différence avec les autoroutes qui en seraient exemptées. Quant à l'hypothèse d'un emprunt par l'État, son affectation à une opération déterminée est impossible. Il précise encore que, sous le régime de la concession, l'infrastructure reste du domaine public. Au terme de la concession, la route repasse sous le régime de la gestion classique par l'État. Il rappelle enfin que l'« adossement » qui permettait à un concessionnaire « en place », de compléter par de nouveaux travaux l'aménagement dont il avait eu la responsabilité au terme d'un appel d'offres n'est plus possible du fait d'une décision européenne.

En réponse à une allégation concernant le nombre de contributions (impôt national et local, péage éventuel, apports en nature à la concession etc.) il démontre que ces contributions ne concernent pas la dépense globale, mais chacune une fraction du coût global de l'aménagement.

**Un intervenant pour « Un euro pour la vie »**, tient à présenter deux propositions : réduire dans tous les villages traversés la vitesse de 50 km/h à 30 km/h, et placer des feux tricolores susceptibles d'être commandés par les piétons.

**M. Johann LE PAPE**, de Lèves, est d'autant moins favorable à l'instauration de péages qu'ils sont eux-mêmes générateurs de « bouchons ». Il pose la question : « pourquoi passer l'axe Chartres-Dreux en concession payante ? »

**M. Joël ALEXANDRE**, président de la C.C.I. 28, veut attirer l'attention sur l'urgence de réaliser cet axe encore accru par l'imminence de la réforme territoriale.

**M. de SORAS** exprime toutes les raisons de son scepticisme quant à la pertinence d'une limitation à 30 km/h plutôt qu'à 50. Sans exclure la possibilité de fractionner les statuts juridiques des voies (une partie en voie express une autre partie en autoroute concédée), M. de SORAS marque clairement sa préférence pour une concession globale assurant un niveau de service continu, et un calendrier homogène sur l'ensemble du linéaire.

**M. Rémi PELLETIER**, de Berchères-Saint-Germain, (petite commune au Nord de Chartres traversée par la RN154) attire spécialement l'attention sur l'importance du positionnement des diffuseurs et postes de péage. Il entend montrer, sur

l'exemple de l'axe Chartres-Dreux, qu'un péage à Poivilliers et un autre à Marville retirent à l'autoroute la possibilité d'assurer une desserte locale. Il faut étudier la possibilité de la gratuité de cet axe. En prévoyant un péage à Poivilliers, vous incitez les usagers à s'engouffrer dans les réseaux secondaires appelant alors des aménagements coûteux.

**Mme Chantal LÉONCE** demande une présentation localisée des péages et **Mme Ghislaine DANÉ**, Conseillère municipale de Chartres, en réponse à M. PAUL-LOUBIERE considère que la sécurité ne doit pas passer par un péage.

**M. de SORAS** précise que les hypothèses de positionnement figurant au dossier concernent les échanges et non pas les péages. Il renvoie à une réunion ultérieure l'examen des différentes solutions tarifaires possibles.

**M. OHREL**, au terme de ces deux heures et demie fixées pour chacune de nos rencontres remercie le maître d'ouvrage et tous les participants et rappelle les deux prochains rendez-vous : Dreux le 16 octobre et Chartres le 22 octobre.

## *Deuxième réunion de lancement, • le 16 octobre 2009 à Dreux.*

*Les membres de la CPDP*

*M. Roger SILHOL, Sous-préfet de Dreux*

*La DRE Centre, représentée par :*

*M. Olivier de SORAS*

*M. Serge GAILLARD*

*Mme Guglielmina OLIVEROS-TORO.*

C'est à dessein que deux réunions de lancement ont été prévues à quelques jours d'intervalle à Chartres puis à Dreux. Ces deux agglomérations principales d'Eure-et-Loir sont aussi les deux pôles majeurs du débat. Tout les désigne comme tels : à la fois la complexité et l'intensité des problèmes posés par leurs propres dessertes et contournements et aussi la commodité qu'elles offrent d'accueillir les participants des zones rurales les plus proches.

Cette réunion se veut donc l'exact pendant de celle de Chartres. Le représentant de l'état était **M. Roger SILHOL**, Sous-préfet de Dreux, qui, comme l'avait fait à Chartres le Préfet de région, et en l'absence du préfet appelé hors de son département, a insisté sur l'importance que revêtait, eu égard à son objet, le débat qui allait s'ouvrir.

**Le Président de la CPDP, M. Alain OHREL**, même si les termes n'en étaient pas identiquement les mêmes, a repris les sujets dont il a été déjà rendu compte au titre de la séance du 12 octobre à Chartres : définition et nature du débat public, présentation du rôle et de la composition de la CPDP, programme et modalités du débat public.

En réponse à la question de **M. François BARRET**, concernant la décision définitive, **M. OHREL** rappelle que dans les deux mois de la clôture du débat, le président de la CPDP et celui de la CNDP devront avoir déposé respectivement le compte-rendu et le bilan du débat. Il appartient au seul maître d'ouvrage de prendre la décision concernant la suite qu'il entend donner à



son projet. Mais la décision prise doit être motivée par référence aux éléments recueillis au cours du débat. Il n'est pas indifférent, pour juger de l'utilité du débat, de constater que dans la plupart des cas

(plus des 2/3), la décision prise diffère du projet.

Après que **M. MARTIN** ait signalé un défaut de distribution de la documentation dans sa commune de Garnay et après l'impatience que manifeste **M. Bertrand AUTREMONT** d'en venir aux points essentiels du projet, il appartient au « maître d'ouvrage délégué », en la personne de **M. Olivier de SORAS**, de reprendre, juste après la projection du petit film des interviews de riverains et usagers, la présentation de l'ensemble du projet déjà faite à Chartres.

Rappelons le schéma. D'abord la fiche d'identité de la RN154 qui permet de distinguer les sections déjà aménagées et les autres, et de comparer les dépenses engagées avec celles réalisées dans l'Eure. Puis le contexte du Grenelle de l'environnement est bien sûr évoqué qui admet un investissement routier participant d'une logique intermodale (on pense à la plateforme d'Artenay) et surtout propre à améliorer la sécurité et le développement local. Cela fait bien partie des enjeux du projet auxquels ajouter le renforcement de la cohésion de la région Centre et l'intégration des enjeux environnementaux le plus tôt possible.

Il démontre ensuite de nouveau comment les coûts cumulés des différentes sections de la route restant à aménager conduisent à un montant (près de 700 M€) que le « fil de l'eau budgétaire » ne pourrait couvrir que vers 2070.

D'où la solution du recours à la concession avec octroi d'une subvention d'équilibre en l'occurrence appréciée à quelque 100 M€. La source du financement de la mise en concession de la voie est donc double : péage et subvention. Ainsi résumé, l'exposé débouche sur les 3 questions qui rythmeront tout le débat :

- Faut-il achever l'aménagement de la RN154 ?
- Faut-il accélérer cet aménagement ?
- Avec quels moyens financiers ?

La parole revient maintenant à la salle.

**Mme Germaine FRAUDIN** de l'association AVERN, est la première intervenante. Elle considère que le projet est archaïque spécialement du fait qu'il est « climaticide » et « grenello-incompatible ». Il correspond, selon elle, à des habitudes mentales du passé. Aller toujours plus vite, dans un véhicule personnel, dissocier lieu de travail et domicile etc.

**Mme Claude BREVAN** donne lecture des questions écrites reçues, selon l'ordre du regroupement qu'elle a opéré et ci-dessous suivi.

**M. Dominique BUREAU** : le trafic de la RN154 n'est pas suffisant pour justifier une autoroute. Pourquoi ne pas s'en tenir à la solution « bretonne » des 2x2 voies ?

**M. Jean MOREAU** : pourquoi intégrer les rocades de Chartres et de Dreux dans le projet d'aménagement de la RN154 auquel elles sont étrangères, relevant des agglomérations elles-mêmes ?

**M. Patrick CERNAY** : comment mesurer la part croissante du

ferroviaire dans le transport des containers vers Le Havre (de 1/10 à 9/10) que préconise le Grenelle ?

À partir de quel trafic envisage-t-on la concession ?

**M. de SORAS** aborde les réponses. Il précise en premier lieu qu'il n'y a pas de relation préétablie entre un niveau de trafic et le recours à l'autoroute. C'est au moment de l'appel d'offres que les candidats apprécient le risque trafic qui leur revient intégralement. S'il y a moins de trafic que ne le prévoyait le concessionnaire, tant pis pour lui. Mais à l'inverse s'il y en a plus que prévu, une « clause de retour à bonne fortune » pourrait permettre de réduire la subvention d'équilibre. En tout cas pas d'équation : trafic=autoroute, ou = autre type d'aménagement. Il note que la Bretagne jouit d'un privilège historique.

Les différences entre voies express et autoroutes concernent les limitations de vitesse (110 km/h contre 130 km/h) et l'interdistance des points d'échange. Pour les voies express c'est en moyenne de 5 à 10 km, correspondant à la longueur des sections successivement réalisées, alors que pour les autoroutes réalisées d'un seul tenant l'interdistance est généralement de l'ordre de la trentaine de km.

S'agissant du ferroviaire, on ne peut que constater qu'il n'existe pas de voies continues, aménageables, permettant de répondre à un niveau de trafic sur l'équivalent de la RN154. Le projet du Conseil régional renforcera la complémentarité, mais ne pourra résoudre les problèmes du trafic déjà existant sur la RN154.

**M. OHREL** invite le maître d'ouvrage à bien préciser la place qu'occupe dans son projet la desserte des agglomérations. Il répond qu'on n'en est pas aujourd'hui au stade de l'enquête publique qui seule permet la présentation d'une solution ! Le « dossier support » présente les différentes familles d'aménagement.

En réponse aux différentes questions, notamment de **M. Bertrand THIERRY** de l'ASCVEG, sur les différentes hypothèses de contournement de Dreux puis sur la place de la RN12 dans le projet et enfin sur le coût d'aménagement des voies de substitution, **M. de SORAS** précise que formellement le « traitement » de la RN12, sauf pour le tronçon commun avec la RN154, n'est pas partie constitutive du projet, tout en reconnaissant qu'il y a tant de liens entre les deux sujets, qu'on ne peut faire silence sur la RN12 ! Le retour sur le sujet des routes de substitution suscite de vives réactions de la salle qui conteste que leur rôle se limite à accueillir les usagers interdits de voie express ou d'autoroute : piétons, mobylettes et engins agricoles ! Il faut prévoir que 4 800 personnes qui refuseront de prendre l'autoroute y recourront.

**Mme BREVAN** en vient à une seconde série de questions écrites, ou interventions, qui portent sur la déviation de Saint-Rémy-sur-Avre.

**M. Guy GEORGET** : à quand la décision pour une déviation de Saint-Rémy-sur-Avre attendue depuis 45 ans ?

**M. Gérard DANIEL** : nous demandons le contournement de Saint-Rémy le plus rapidement possible.

**Mme Maryvonne CADIC** : face à la croissance continue des nuisances, « déviez Saint-Rémy s.v.p. ! »

**M. Alain SECCHI** : sorties de leur domicile pour les riverains très dangereuses, bas cotés non stabilisés.

**M. Loïc DEROYER** : 2018 c'est trop tard ! Pourquoi ne pas faire aussi vite que dans l'Eure !

**M. Alain DENIS** : après énumération de toutes les nuisances, « *je suis pour une déviation en urgence, payante ou non* ».

Prenant acte de l'ensemble de ces interventions, le **Président OHREL** souligne la très forte attente qu'elles démontrent à l'égard du sujet de la RN12, et qui sera spécifiquement traité lors de la réunion thématique consacrée à la zone Nord.

**M. Daniel FRARD**, maire de Vernouillet, après avoir donné les caractéristiques de sa commune traversée par la « *rocade Ouest* » de Dreux qui n'est autre que la D828 s'étonne qu'aujourd'hui le débat soit réduit à la mise en concession autoroutière Allaines-Nonancourt et il dénonce certaines « *erreurs* » du dossier : interprétation inexacte du SCOT, oubli des engagements pris pour l'achèvement de la RN154 jusqu'à l'entrée de l'agglomération et concernant le barreau Est.

**M. LEGENDRE**, ancien maire de Vernouillet, tient à rappeler les études et acquisitions foncières très anciennement réalisées et restées sans suite pour la partie Sud de la RN154.

**M. de SORAS**, prend acte. Il s'engage « *à aller un peu plus loin sur les éléments d'approche de la RN12* » lors de la réunion thématique annoncée sur la section Nord, et « *réfuse le principe de dire que tout est déjà décidé et que nous ne présentons qu'une seule solution* ».

**M. OHREL**, en profite pour bien préciser que le maître d'ouvrage n'a pas à se défendre, et encore moins à se disculper d'avoir présenté, comme c'est expressément écrit dans le dossier, un projet. C'est ainsi qu'en conclusion de la présentation de chacune des sections du projet, le maître d'ouvrage a écrit textuellement : « *le maître d'ouvrage privilégie cette solution* ». Ceci marque bien la différence entre l'intitulé du projet dont il a la responsabilité et, conformément à son accord, l'intitulé du débat, « *le devenir de la RN154* » qui ouvre le champ à vos observations et propositions.

**M. Laurent BORDEAU**, association Agir unis A154, intervient en tant que contribuable et en tant qu'usager.

Le contribuable voudrait savoir ce qu'il en serait précisément du montant de la subvention d'équilibre entre différents montants avancés (50/100 et 80/130 M€) et du coût pour les collectivités locales de la prise en charge des abonnements. L'usager fait le constat qu'il y a plus de tués sur les autoroutes du département qu'il n'y en a sur le réseau routier national.

**M. OHREL** relativise la portée de l'information en précisant que bien sûr les chiffres des accidents doivent s'apprécier au regard de l'importance comparée des trafics.

**M. de SORAS** est prêt à reprendre la discussion sur les chiffres d'accidents.

**Un intervenant** interroge le président OHREL sur la portée de sa remarque selon laquelle le « *maître d'ouvrage n'avait pas à se défendre de présenter un projet* ». Aucune difficulté à préciser que cela n'exclut pas son obligation d'expliquer pourquoi il « *privilégie* » telle ou telle solution. Mais on ne doit pas lui reprocher de « *privilégier* ». Non seulement c'est son droit, c'est aussi son devoir.

**Un intervenant** signale le constat que fait souvent la Cour des comptes d'une inflation des coûts de 25% entre devis initial et travaux réalisés. Qui paie ces surcoûts ?

**M. de SORAS** revient aux données générales sur la concession avec la précision que c'est le concessionnaire qui en propose la durée. La suite de la « *réponse* » perdant le bénéfice d'une attention soutenue, force est alors de constater que 10 minutes seulement restent avant la fin de la réunion. Il faut absolument faire droit à deux interventions depuis longtemps sollicitées étant bien précisé que les questions aujourd'hui restées sans réponse auront leurs réponses personnelles.

**M. Bertrand THIERRY, collectif** « Pour une alternative au projet autoroutier », regroupant 5 associations de Dreux. Par différence avec le dossier Castres Toulouse, votre dossier n'est accompagné d'aucun document en ligne, d'explication (pas non plus de bilan carbone ni d'études postérieures à 2006). La mise en concession représente pour le Nord un recul important : les véhicules rejoignent ou quittent facilement cette voie gratuite et sécurisée. L'arrivée d'un péage va renvoyer un trafic important sur les voies de substitution. Toutes les dépenses afférentes à cette solution seront très élevées pour au bout du compte financer le transit international de poids lourds qui iront un jour sur des rails et dans l'immédiat ne passeront plus sur la 154 devenue payante. Au demeurant on doit faire le constat que l'augmentation de la circulation est plutôt faible : 15 500 véhicules/jour en l'an 2000 entre Dreux et Chartres et 16 600 véhicules/jour en 2007. Pourquoi prévoir une augmentation de 2,5 % par an jusqu'en 2035 ? **M. THIERRY** annonce le concours de Me FARO et du cabinet Horizon pour démontrer le non-sens écologique et financier du projet.

**M. Patrick RIEHL**, maire de Saint-Rémy-sur-Avre, en sa qualité de maire et non en tant que vice-président de la région, veut dire combien il est sensible aux difficultés des riverains de la RN12. Il est également sensible à l'unanimité de la demande d'un achèvement rapide. Et pourquoi l'État n'affecterait-il pas une partie d'un emprunt à une part des travaux à la manière de ce que l'emprunt annoncé va permettre à l'égard de travaux déjà désignés ?

**M. Christophe NOBLET**, de Marville-Moutiers-Brûlé, s'interroge sur l'utilité de la deuxième route à 2 voies qui lui est offerte pour aller à Chartres.

**M. de SORAS**, reprenant le fil de son exposé précédent peut expliquer la raison d'être des voies de substitution. Après quelques interruptions, il rectifie la présentation faite des « *privatisations* » des autoroutes en rappelant que ce sont les sociétés qui ont été privatisées. Au terme de la concession, les routes retomberont dans le domaine public. À noter que le système de « *adossement* » qui permettait à un concessionnaire d'obtenir une prolongation de la concession en échange de travaux complémentaires est maintenant proscrit par la commission européenne. La redevance d'usage, ou péage est calculée au km et applicable à tous les usagers. Mais il y a des adaptations possibles dans la tarification.

**M. OHREL**, constatant que le temps est déjà dépassé, donne rendez-vous au 22 octobre à Chartres, sur « *les déplacements sur notre territoire, caractéristiques et évolutions* ». Il précise aussi que les deux heures et demie du débat seront intégralement consacrées au thème retenu puisqu'il n'y aura plus lieu de parler de l'organisation même du débat public, comme il est indispensable de le faire pour une réunion de lancement.

## Réunion

### « Les déplacements sur notre territoire : caractéristiques et évolution »,

• Chartres, le 22 octobre 2009.

Les membres de la CPDP

La DRE Centre, représentée par :

M. Olivier de SORAS

M. Serge GAILLARD

Mme Guglielmina OLIVEROS-TORO

Expert invité par la CPDP :

M. Marc GAUDRY, de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS).

Le Président Alain OHREL, ouvre la séance en indiquant que la réunion sera partagée en trois temps : déplacements et réponses apportées par l'offre de transport, prévisions d'évolution, accidentologie. La CPDP a invité un expert, M. Marc GAUDRY, professeur honoraire à l'université de Montréal et actuellement chercheur associé à l'Institut national d'études et de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), afin d'apporter un éclairage général sur les questions de sécurité et les niveaux de service offerts par les diverses réponses routières. Ces thèmes sont apparus fondamentaux à la Commission, la complémentarité entre les différents modes de transport et la fiabilité des temps de parcours d'une part, la sécurité d'autre part, étant présentés par le maître d'ouvrage comme étant parmi les principaux enjeux du projet.

Cette réunion étant la première, après les séances d'ouverture, un temps préalable est consacré à l'expression du public sur l'organisation du débat et surtout à des interventions portant sur de très nombreux aspects du dossier du maître d'ouvrage et, en particulier, sur le principe même de la réalisation d'une autoroute concédée. Le maître d'ouvrage, M. Olivier de SORAS, fait une rapide présentation du projet, consacrée pour moitié aux questions de financement et conclut par les trois questions qui seront reprises lors de toutes les réunions publiques : « Faut-il achever l'aménagement de la RN154 ? Faut-il l'accélérer ? Quels financements sont-ils mobilisables et dans quels délais ? ».

Concernant l'organisation du débat, M. Didier BERTHUY, Jouons collectif contre A154, constate la faible représentation des Chartrains et regrette qu'aucune réunion ne soit organisée au plus près des habitants concernés par le projet.

Les interventions préliminaires d'ordre général récurrentes tout au long du débat concernent :

le décalage entre l'échelle d'approche du maître d'ouvrage ressentie comme centrée sur le trafic de transit notamment de poids lourds et celle des usagers d'Eure-et-Loir qui rencontrent des problèmes quotidiens et qui ne comprennent pas qu'il faille « payer pour circuler en toute sécurité » (M. LEBON, conseiller municipal de Chartres). Sur ce dernier aspect, la réponse du maître d'ouvrage sur l'équivalence entre le coût de la sécurité financé sur crédits budgétaires et celui financé par le péage, pourtant globalement exacte, ne convainc pas la majorité du public qui comparera à plusieurs reprises le financement



proposé par le maître d'ouvrage pour la RN154 à celui des mises à 2x2voies d'autres routes nationales effectuées sur crédits budgétaires (RN154 dans l'Eure, RN10 dans les Yvelines, réseau routier breton...). M. Alexandre BARTHÉLEMY, Un euro pour la vie, conteste la comparabilité entre les coûts.

Les itinéraires de substitution, leur adaptation, leur sécurité et le coût de leur aménagement et, globalement, le refus de voir reporter sur ces itinéraires, les véhicules qui n'emprunteraient pas l'autoroute (Mme DANÉ, conseillère municipale de Chartres et M. BERTHUY).

Les questions liées aux contournements des agglomérations. L'écart de délais de réalisation selon le choix de financement qui n'apparaîtra sérieusement établi à aucun moment du débat à la plupart des participants. (Le maître d'ouvrage n'apportera pas d'explications sur les divergences entre l'horizon d'achèvement en cas de financement au fil de l'eau figurant dans la lettre de saisine du ministre (2025) et celui présenté dans le dossier et annoncé lors des réunions publiques (2070).

M. BERNARDINO, Saint-Prest Environnement, ne trouve pas crédibles les délais annoncés pour l'achèvement des déviations en cours au Sud alors que 50 ans seraient nécessaires pour achever l'ensemble.

Les interrogations sur le blocage de l'achèvement des 3 km encore bidirectionnels à l'entrée Sud de Dreux. Là encore, la réponse du maître d'ouvrage selon lequel cela n'est pas une priorité, la conception du carrefour d'entrée dans Dreux étant la cause première des bouchons, n'est pas comprise par les participants. Ils ne saisissent pas les motivations du changement de position de l'État sur une décision et un financement arrêtés. Cette incompréhension, quant à ce qui apparaît comme un revirement, s'exprime également dans l'intervention de M. LETHUILLIER, maire de Chersy, qui s'étonne que le maître d'ouvrage privilégie l'option du contournement Ouest de Dreux alors que la déviation Est, inscrite en PIG dans les documents d'urbanisme, est beaucoup plus économe en consommation d'espace et moins coûteuse. De même, M. PREVEAUX, maire de Gellainville, s'étonnera en fin de réunion que l'on s'interroge sur l'éventualité d'un changement de tracé pour le contournement de Chartres, alors que la déviation par l'Est figure dans le SCOT de l'agglomération chartreuse et est à ce titre « opposable » selon lui. Les prélèvements fonciers agricoles, qui feront l'objet d'une réunion spécifique reportée en fin de débat pour des raisons d'indisponibilité de la Chambre d'agriculture (M. DAVID, FDSEA).

## Les déplacements :

Le maître d'ouvrage présente une carte générale des réseaux routiers et ferroviaires portant sur la moitié Ouest et Centre du pays et sur le bassin parisien :

**Les réseaux routiers existants et leur trafic :** le maître d'ouvrage étaye son propos par des cartes représentant les radiales routières et les infrastructures existantes en première et deuxième couronne autour de la capitale, ainsi que le réseau situé plus à l'Ouest, en soulignant la faiblesse du maillon représenté par la RN154 en Eure-et-Loir. Cette présentation est jugée « orientée » par un participant qui évoque les possibilités de contournement de l'agglomération parisienne offertes par A28 et A85, beaucoup plus à l'Ouest et par l'axe A12 – RN10.

**M. Serge GAILLARD**, DRE Centre, présente l'état du trafic actuel sur la RN154, dû pour 40 % à du transit, à 30 % à des échanges entre l'Eure-et-Loir et les régions limitrophes (Haute-Normandie et Centre) et pour 30 % à des déplacements internes à l'Eure-et-Loir, ce qui selon **M. Bertrand THIERRY**, représentant le collectif drouais « Pour une alternative au projet autoroutier », revient à 60 % de trafic local. Les prévisions d'augmentation de trafic calculées par un intervenant, de 2,5 % par an, soit une augmentation de 30 % en vingt ans, calcul résultant, selon lui, des données du dossier, apparaissent en contradiction avec les chiffres du constat, fait par le maître d'ouvrage lui-même, d'une régression ces deux dernières années. Or, cette tendance devrait se confirmer en raison de l'inévitable augmentation du prix des carburants... Cette estimation n'émane cependant pas directement de la présentation du maître d'ouvrage qui ne donne pas de taux global de progression, mais le décompose en taux de croissance annuel des véhicules légers, 1,25 % pour les trajets courts et 2,1 % pour les trajets plus longs, et 1,5 % pour les poids lourds. La faiblesse de l'apport de véhicules issus d'A19, inférieur aux prévisions est également soulignée. Les références ayant servi de bases à la modélisation des trafics sont vivement contestées, le taux de croissance annuelle du PIB, le prix du baril à 65 \$ jusqu'en 2020 et la parité €/ \$ ne correspondant ni à la situation actuelle ni à ce que l'on peut raisonnablement prévoir. Cet aspect est renvoyé à une étude approfondie en atelier. La CPDP demande au maître d'ouvrage d'examiner la possibilité de recalculer ses prévisions sur des paramètres plus conformes au contexte actuel. **Le maître d'ouvrage** présente les prévisions de trafic sur chaque tronçon de l'itinéraire Allaines-Nonancourt ainsi que les hypothèses de report de trafic sur les itinéraires de substitution, en cas de concession. Les chiffres de 4 200 véhicules jour dans la partie Sud et de 3 000 entre Dreux et Chartres provoquent des réactions qui se renouvelleront lors de plusieurs réunions publiques : une participante dit : « *Nous avons financé la route à 2x2 voies, nous sommes aujourd'hui tranquilles dans notre petit village de campagne et vous êtes en train de nous dire qu'on revient en arrière* ». **Le maire de Cherisy** interroge le maître d'ouvrage sur les prévisions de trafic résiduel sur la RN12 entre Dreux et Nonancourt qui font apparaître une éviction de 14 000 véhicules/jour, sans obtenir de réponse. **M. Christian GIGON**, conseiller général, maire de Champhol, considère que ces prévisions ne prennent pas en compte l'engagement national pour le fret du

16 septembre 2009 qui devrait transférer 500 000 camions sur le réseau ferré d'ici 2020.

Si la fluidité de la circulation sur la RN154 a été jugée dans l'ensemble insuffisante, plusieurs **participants** ont attribué ces difficultés au mauvais fonctionnement de la rocade de Chartres (inadaptation des giratoires), à l'accès Sud de Dreux encore à deux voies et à l'engorgement de la RN12 dans la traversée de Saint-Rémy-sur-Avre. Pour beaucoup, la solution ne nécessite pas le recours à une autoroute concédée.

**Les infrastructures ferroviaires :** axées essentiellement sur les liaisons avec Paris, elles sont inexistantes ou presque pour les liaisons Nord-sud de la zone considérée, pour les liaisons Centre-Normandie et pour les échanges locaux, la ligne Orléans - Chartres étant actuellement dédiée au fret avec des performances très médiocres. Pour les marchandises, en effet, les trajets Orléans-Chartres, Dreux-Chartres ou Orléans-Dreux passent par Paris. La faiblesse de la part ferroviaire dans le transport des céréales, alors que toutes les coopératives de Beauce sont embranchées fer, est plusieurs fois mentionnée. Le maître d'ouvrage explique la désaffection pour le fret ferroviaire par les aléas dus à l'encombrement des réseaux ferrés parisiens. Un participant mentionne la contrainte dissuasive issue de l'obligation actuelle d'affréter un train complet. Enfin, si la perspective de la réouverture aux voyageurs de la ligne Chartres-Voves est jugée positive, bon nombre de participants regrettent la désaffectation partielle de l'emprise de la voie Chartres - Dreux.

## La sécurité :

**Exposé de M. Marc GAUDRY, chercheur associé à l'INRETS, expert invité par la CPDP :** Il traite, dans un premier temps du comportement des chauffeurs de poids lourds qui cherchent à « optimiser » leurs déplacements en temps et en dépenses de carburant en empruntant les itinéraires présentant le moins de dénivellés et le minimum de points de ralentissement très consommateurs de carburant et donc très polluants. À cette fin, ils choisissent l'autoroute qui leur assure une vitesse moyenne constante. Cette conclusion est contestée par **M. SAUNIER**, transporteur, qui considère que le coût du péage et surtout les indemnités demandées par le concessionnaire en cas d'accident entravant la circulation, sont plus importants que le coût dû à l'allongement du temps de parcours : « *quand on a un accident sur la nationale, on n'a rien à payer* ».

**M. RAULT**, conseiller général, conteste également cette analyse, en s'appuyant sur le comportement de chauffeurs venant d'Espagne et prenant la RN10 à partir de Tours.

**M. GAUDRY** aborde ensuite les questions de sécurité, soulignant la dangerosité de la circulation des poids lourds et le sur-risque qu'ils représentent par rapport aux véhicules légers. Les autoroutes sont entre quatre et cinq fois plus sûres que les routes nationales, selon lui. Cela tient à leurs caractéristiques géométriques, linéarité, profil en long, voies séparées, mais pas seulement, les voies express à 2x2 voies étant très comparables sur ces aspects. **M. GAUDRY** explique la sûreté du réseau autoroutier concédé par la qualité du niveau de service à l'usage garanti par les contrats de concession et considère qu'il est

supérieur à celui offert par les routes nationales. Ce dernier argument donne lieu à des réactions vives d'**élus et de représentants syndicaux des personnels de l'Équipement de la Direction interrégionale des routes Nord ouest (DIRNO)**, défendant la qualité du service public assuré par les équipes d'astreinte sur le réseau national.

**L'accidentologie sur la RN154** : L'enjeu de la sécurité est une priorité pour le maître d'ouvrage qui compare les situations régionale et nationale et fait état d'une décroissance régulière du nombre de tués et d'accidents, cette amélioration étant particulièrement rapide en région Centre. Par contre, le taux de gravité dans la région, soit le nombre de tués pour 100 accidents, est double de la moyenne nationale : 11 tués en région Centre pour 5,5 au niveau national. Au niveau départemental, le Loiret et l'Eure-et-Loir sont, en termes d'écart par rapport à la moyenne nationale, sur des tendances croissantes.

L'analyse détaillée de l'accidentologie propre à la RN154 fait ressortir des zones d'accumulation d'accidents au Sud de Chartres et sur la traverse Nord de Dreux depuis 2006, le taux de gravité des accidents sur la RN154 s'est accru atteignant 25 tués pour 100 accidents depuis 2006.

Cette analyse de l'acuité des questions de sécurité sera l'objet de polémiques tout au long du débat. **M. Jean ROUME** conteste la validité des conclusions du maître d'ouvrage en émettant son propos par une démonstration mathématique : le nombre des accidents diminue régulièrement et selon lui, le taux de gravité n'est pas un indicateur pertinent, compte tenu de la faiblesse des chiffres. M. ROUME ne considère pas que les questions de sécurité sont un argument pour l'accélération de l'aménagement, les travaux poursuivis au rythme actuel devant régler la question.

L'objet même de cette polémique autour de l'aggravation de la situation, sujet réexaminé lors de l'atelier déjà évoqué, ne sera que très difficilement éclairci. In fine, c'est l'importance attribuée à l'enjeu de sécurisation par les divers intervenants et le maître d'ouvrage qui fait débat et non l'enjeu lui-même. Certains **participants et auteurs de contributions** le reconnaissent comme important, alors qu'il apparaît primordial à d'autres et de nature à justifier une réalisation rapide de la mise à 2x2 voies de la RN154, en voie express ou en autoroute concédée, le choix de la concession risquant néanmoins de recréer une insécurité sur le réseau secondaire.

La réunion s'achève sur des questions s'éloignant de l'ordre du jour et en particulier sur les choix privilégiés par le maître d'ouvrage pour les contournements des agglomérations et par la réaffirmation du **Président de la CPDP** de l'importance des apports du débat dans la décision du maître d'ouvrage, en l'occurrence l'État.



## Réunion

«Le projet et l'enjeu environnemental,»  
• le 13 novembre 2009, à Chartres.

*Les membres de la CPDP*

*La DRE Centre, représentée par :*

*M. Olivier de SORAS*

*M. Serge GAILLARD*

*Mme Guglielmina OLIVEROS-TORO*

*Expert invité par la DRE :*

*M. Régnald BOULNOIS, du cabinet*

*BIOTOPE, écologue, sur la réglementation  
environnementale en matière de zones protégées.*

Après avoir introduit ce quatrième débat consacré à l'enjeu environnemental du projet et lancé un appel pour la rédaction d'autres cahiers d'acteur (sept cahiers ayant déjà été réalisés), **M. Alain OHREL, Président de la CPDP**, donne la parole à **Mme Claude BREVAN**, qui présente le déroulement prévu pour la réunion qu'elle va animer et au cours de laquelle interviendront successivement, outre le maître d'ouvrage, **M. Renald BOULNOIS**, expert en écologie au cabinet **BIOTOPE**, **M. Joël AUBOUIN**, de l'association Eure-et-Loir Nature, **Mme Germaine FRAUDIN**, de l'association AVERN, et, enfin, **M. Stephen KERCKHOVE**, de l'association Agir pour l'environnement.

**M. Olivier de SORAS**, rappelle, en introduction, que la RN154, sur laquelle on constate des trafics variant entre 9 000 et 37 000 véhicules/jour selon le tronçon concerné, n'a été que partiellement aménagée en Eure-et-Loir, ce qui rend incertains les temps de parcours, nuit à l'attractivité du territoire, pose des problèmes de sécurité et entraîne des nuisances pour les riverains.

Il rappelle les principaux objectifs du Grenelle de l'environnement en matière de transports : satisfaire les besoins de mobilité tout en luttant contre le changement climatique, ce qui impose de réduire la dépendance aux hydrocarbures, sources de gaz à effet de serre, et d'adopter une approche « tous modes » sans toutefois rejeter le transport routier lorsqu'il faut réduire la congestion, accroître la sécurité et favoriser le développement économique local.

Face aux réels besoins, et persuadé que les crédits publics affectables à ce projet ne pourront dépasser les 10 M€ par an au cours des années à venir, le maître d'ouvrage ne voit pas d'autre solution que de proposer une concession autoroutière pour financer et réaliser rapidement, et en une seule fois, l'aménagement de la RN154 entre Nonancourt et Allaines.

Après cette introduction, **Mme Guglielmina OLIVEROS-TORO**, de la DRE, présente les principales questions environnementales que soulève la réalisation d'une infrastructure routière, en commençant par les effets sur les riverains, effets qui sont systématiquement pris en compte dans l'élaboration et le suivi du projet. Deux thèmes sont abordés : les émissions de divers polluants et gaz à effet de serre d'une part, le bruit d'autre part. Mme OLIVEROS-TORO précise que ces différentes sources de nuisances, dont elle donne une liste détaillée, sont l'objet d'un suivi continu avec des mesures périodiques avant le début des travaux, pendant la construction et après la mise en service de l'infrastructure. Ainsi, pour le bruit, il y a obligation d'établir un état initial de l'ambiance sonore avant tout projet routier. Cet état permet, notamment, d'identifier les zones qu'il faudra impérativement protéger du bruit. Dans ce domaine, deux catégories de protection sont envisageables : un traitement à la source avec, par exemple, des murs antibruit le long de la voie ou un traitement au niveau des façades des habitations (double vitrage, etc.). Enfin, Mme OLIVEROS-TORO rappelle que les accidents sur la RN154 sont, en moyenne, 1,4 fois plus graves que sur les autres routes nationales de la région Centre.

**Le Secrétaire de la section syndicale CGT/SNPTRI 28** (Syndicat national des personnels techniques des réseaux et infrastructures) saisit l'occasion pour faire une déclaration sur les conditions de travail du personnel de l'Équipement, sans rapport direct avec l'objet de la réunion. Il s'oppose ensuite au projet de concession autoroutière en invoquant la défense du service public et la menace d'une éventuelle « amputation » de la DIR Nord-ouest.

**M. Gérard LERAY**, porte-parole des Verts d'Eure-et-Loir, demande si une circulation gratuite sur le tronçon Dreux-Chartres, souhaitée par plusieurs élus, est compatible avec un péage entre Chartres et Allaines. Par ailleurs, il souhaite entendre clairement affirmer « *qu'une autoroute pollue plus qu'une route nationale* ».

À la première question, le maître d'ouvrage indique que le péage doit respecter un principe d'équité, à savoir le même tarif kilométrique sur toute l'infrastructure, mais qu'il « *existe des adaptations* » sur lesquelles il ne souhaite pas s'étendre aujourd'hui. Quant à l'intensité de la pollution, le maître d'ouvrage estime qu'on ne peut y répondre sans préciser dans quelles conditions s'écoule le trafic : vitesse limite imposée, volume de trafic reporté sur la voie de substitution, etc.

Un participant dans la salle souligne la proximité et le véritable lien qui existe entre la ville et la campagne à l'Est de Chartres : les communes de Oisème, Saint-Prest, etc. sont à la fois des zones de promenades et des zones artisanales. Il considère que le lien qui existe avec ce lieu privilégié ne doit pas être détruit par une infrastructure qui deviendrait, tôt ou tard, une véritable autoroute urbaine.

**M. Karim LAANAYA**, conseiller régional du Centre, regrette que le débat public soit, d'une certaine façon, « *saucissonné* » en réunions thématiques et, par ailleurs, conteste la réponse dilatoire du maître d'ouvrage sur le niveau de pollution de l'autoroute comparé à celui de la route express. Il ajoute que, selon lui, le bilan environnemental est meilleur pour la route express et que la consommation de terres agricoles serait moins importante.

Invité à fournir des éléments de réponse sur ces questions, **M. de SORAS** demande à son interlocuteur d'apporter lui-même des arguments et indique que, pour sa part, ayant construit beaucoup d'infrastructures routières, il n'a jamais vu de différence entre une autoroute à 2x2 voies et une route express également à 2x2 voies. Cette réponse a pour principal effet d'agacer M. LAANAYA.

Après quoi, **M. Renald BOULNOIS** est invité à prendre la parole comme expert en questions environnementales. Il explique d'abord que la biodiversité se caractérise par l'extrême variabilité des espèces vivantes, dont 1,4 million sont connues mais dont plus de 10 millions restent encore à découvrir, sans compter les bactéries et les virus ni la diversité génétique de chaque espèce.

Il rappelle que c'est la diversité des écosystèmes, c'est-à-dire des milieux naturels d'installation de la vie, qui est la cause de la diversité des espèces, biodiversité dans laquelle l'homme puise énormément de choses, allant des médicaments aux procédés ou modèles technologiques.

L'une des principales causes de l'érosion de la biodiversité est, bien sûr, la destruction ou la dégradation des habitats des espèces vivantes. Aussi, dans un projet d'infrastructure, faut-il d'abord inventorier les espèces rares, menacées ou protégées. La rareté n'a pas de conséquences pratiques d'ordre juridique. En revanche, une réglementation spécifique s'applique aux espèces protégées comme, en France, le sabot de vénéus, le crapaud calamite, la bergeronnette printanière, etc.

Enfin, **M. BOULNOIS** aborde la question de la protection des espaces en distinguant les zonages d'inventaire et les zonages réglementaires. Les ZNIEFF et les ZICO font partie des premiers, tandis que les sites Natura 2000, les zones de protection de biotope, les parcs nationaux, etc. appartiennent aux seconds ; à ce titre, ils ont, juridiquement, une valeur d'opposabilité. Il y a six sites Natura 2000 en Eure-et-Loir et deux zones de protection spéciale pour les oiseaux.

**M. José BERNARDINO**, de l'association Saint-Prest Environnement, soulève la question du projet de viaduc pour traverser la vallée de l'Eure qui, d'après lui, masquerait la cathédrale et serait une source de pollution, notamment pour le collège voisin. Il demande aussi au maître d'ouvrage quelles décisions sont prises lorsque les mesures de contrôle, effectuées après la réalisation de l'infrastructure, comme cela a été indiqué, révèlent un niveau de nuisances rédhibitoire. Le maître d'ouvrage répond que les analyses effectuées avant la conception du projet ont pour but d'éviter ce genre de situation, mais que, pour le moment, il n'y a pas de projet définitif de tracé dans cette zone.

À l'invitation de **Mme BREVAN**, **Mme OLIVEROS-TORO** reprend la parole pour aborder les aspects liés à la protection des milieux d'intérêt naturel et des sites patrimoniaux.

Pour ce qui concerne l'eau, la loi de 1992, dite « loi sur l'eau », impose que les infrastructures routières respectent la « transparence hydraulique ». Autrement dit, le fonctionnement de tous les circuits d'eau existants doit être maintenu. Il faut aussi empêcher la diffusion dans le milieu naturel des polluants engendrés par les nouvelles voies.

En tant que géologue, **Mme OLIVEROS-TORO** détaille les particularités des sols dans lesquels se trouvent les deux grandes nappes de la région, la nappe de la Beauce et la nappe de la Craie, pour mieux faire comprendre la fragilité de ces deux aquifères. Des techniques sont disponibles pour protéger ces nappes qui sont utilisées pour l'alimentation en eau potable, notamment des villes de Chartres et Paris. Des exemples sont donnés : reconstitution de l'écoulement des eaux naturelles, épuration in situ des eaux de ruissellement de la plate-forme routière, etc. La suite de l'exposé fait ressortir la richesse des milieux naturels d'Eure-et-Loir : les ZNIEFF, zones Natura 2000, zones de protection spéciales (ZPS) des oiseaux, dont l'œdicnème criard, qui a fait l'objet de mesures de protection particulières, citées en exemple, pendant la construction de la déviation d'Ymonville.

Enfin, Mme OLIVEROS-TORO aborde la question des paysages et du patrimoine historique, avec notamment la directive paysagère, centrée sur la cathédrale, et les nombreux sites inscrits qui font la richesse du patrimoine du département.

Réagissant aux propos du maître d'ouvrage, **M. Christian GIGON**, conseiller général et maire de Champhol, souhaiterait connaître le statut réel de cette directive paysagère dont tout le monde parle, alors que l'État ne recommande même pas de l'intégrer aux documents d'urbanisme et qu'elle n'est pas opposable.

**Mme OLIVEROS-TORO** avoue que cette directive n'est pas opposable, du moins pour le moment, car elle est encore à l'étude. Son principe relève de la « *covisibilité* » : si l'on construit un nouvel aménagement, d'une part il ne faut pas qu'il soit visible de la cathédrale, mais, d'autre part, il faut pouvoir continuer à voir la cathédrale à partir de l'aménagement. Pour compléter, **M. de SORAS** tente d'expliquer que, si ce point a été présenté, c'est parce que l'équipe de la DRE partage l'intérêt qu'il suscite et qu'elle tente de le prendre en compte dans ses réflexions.

Un débat s'engage avec un nouveau participant à propos d'une autre question, posée par M. GIGON, sur la prétendue inexistence d'un tracé à l'Est de Chartres, mais qui, d'après lui, existe pourtant puisqu'il figure, à la demande de l'État, dans les documents d'urbanisme. Ce nouvel intervenant rappelle l'historique des décisions administratives concernant la RN154, considérée, en 1994, comme un projet d'aménagement global entre Rouen et Orléans. Dès cette époque, des principes de tracés avaient été retenus, dont celui du contournement Est de Chartres. Ces tracés, figurant dans les parties à connaissance de l'État, ont été inscrits à titre conservatoire dans les documents d'urbanisme. Ceci n'empêchera pas de réinscrire des emplacements réservés sur de nouveaux tracés et de retirer les anciens, lorsque le projet sera plus abouti.

Interviennent alors, à la tribune, trois représentants des associations de protection de l'environnement : **M. Joël AUBOUIN**,

Président d'Eure-et-Loir Nature ; **Mme Germaine FRAUDIN**, Présidente de l'AVERN et **M. Stephen KERCKHOVE** de l'association Agir pour l'environnement.

**M. Joël AUBOUIN** distingue les enjeux locaux de ceux qui sont plus globaux. Au niveau local, il rappelle qu'il y a plusieurs espèces d'oiseaux à protéger. Par ailleurs, une directive européenne préconise l'amélioration des eaux à l'horizon 2015. Il note aussi que les autoroutes attirent des équipements industriels ou commerciaux généralement situés près des péages, ce qui entraîne de nouveaux déplacements routiers.

Se plaçant à un niveau plus général, il rappelle l'engagement de la France pour réduire l'effet de serre. Citant l'article 10 du Grenelle de l'environnement, qui suggère de limiter l'augmentation des capacités routières « *au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local, en limitant les impacts sur l'environnement* », il se demande si l'autoroute est la solution appropriée, notamment pour traverser l'Eure-et-Loir. Il s'interroge aussi sur l'intérêt de vitesses supérieures à 110 km/h qui accroissent considérablement la pollution et l'émission de gaz à effet de serre. Enfin, il conclut que l'option autoroutière est « *obsolète* » et qu'il faut plutôt envisager de développer le chemin de fer. D'ailleurs, il constate que l'idée d'une voie ferrée Chartres-Orléans prend forme, de même entre Evreux et Louviers.

L'intervenante suivante, **Mme Germaine FRAUDIN**, considère qu'il faut « *passer au crible écologique* » tout projet qui pourrait aggraver les conséquences reconnues du changement climatique, lié à l'émission de gaz à effet de serre, ainsi que l'épuisement des ressources et la perte de biodiversité. Or, l'aménagement autoroutier qui est proposé accentuera tous ces effets. Il faut donc en évaluer le coût écologique dans sa globalité plutôt que de saupoudrer le projet de mesures compensatoires, ici ou là. Ainsi, **l'AVERN, aidée du cabinet HORIZONS**, considère que le projet détruira 60 à 80 hectares d'espaces naturels sensibles, inventoriés au registre ZNIEFF.

Après avoir identifié quatre zones qui posent des problèmes, Mme FRAUDIN, concentre son analyse sur la partie Nord de l'axe, dont le projet couperait les vallées de l'Avre et de la Blaise, traversant des ensembles forestiers et une zone Natura 2000 qui abrite une espèce protégée de chauves-souris. Elle s'interroge sur la réalité de la cohérence entre la parole du maître d'ouvrage et les décisions qui seront prises. Elle estime aussi que la construction de l'autoroute lâchera dans l'atmosphère 86 000 tonnes d'équivalent carbone sous forme de gaz à effet de serre, sans parler de la mise aux normes des tronçons de 2x2 voies existantes, ni de l'effet du trafic futur.

Enfin, Mme FRAUDIN insiste sur la destruction des coteaux calcaires et des pelouses calcicoles, qui réduira la capacité d'auto-épuration des eaux, et sur les risques de pollution diffus pendant la construction des ouvrages ainsi que ceux liés au ruissellement des eaux polluées. En conclusion, l'AVERN n'est pas favorable au projet d'autoroute. L'association lui préfère le chemin de fer et considère qu'il faut repenser la mobilité pour construire un « *monde durable* ». Sa présidente annonce enfin que, dans une prochaine réunion prévue le 7 décembre à Dreux, un collectif de cinq associations, dont

l'AVERN, proposera des « solutions alternatives ».

Après Mme FRAUDIN, **M. Stephen KERCKHOVE**, regrette le « décrochage » qu'il constate entre la parole au niveau national et les actes au niveau local, déjà stigmatisé par Mme FRAUDIN. Il cite les propos du Président de la République en conclusion du Grenelle pour souligner la « surdité » des Directions régionales de l'équipement. Contestant les termes du dossier du maître d'ouvrage (p. 43) qui stipule que « l'aménagement de la RN154 est de nature à améliorer la qualité de l'air localement en écartant le passage des véhicules des zones habitées », il fait remarquer que cela ne serait vrai que s'il n'y avait pas mise en concession, car celle-ci provoquera un report du trafic sur la voie actuelle et au bout du compte, il y aura un étalement spatial des nuisances.

Enfin, M. KERCKHOVE donne cinq raisons de refuser le projet :

- Il émettra plus de gaz à effet de serre, alors que la France s'engage à Copenhague pour les réduire de 30 %. D'autres régions s'engageront-elles à compenser cette hausse dans la région Centre par une baisse de 60 % chez elles ?
- Il est soumis à débat alors que le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT), qui devait être publié en 2009, n'est toujours pas sorti. Y a-t-il une tentative de faire passer le projet avant que le SNIT n'impose de nouveaux critères à respecter pour toute nouvelle infrastructure ?
- Il repose sur un équilibre financier, donc sur un trafic futur, calculé avec un prix du pétrole supposé ne pas augmenter.
- Il n'y a, de surcroît, pas de tracé, pas de bilan carbone et pas de scénarios de trafic.
- Si la taxe carbone engendre une baisse du trafic, le contribuable, et non l'utilisateur, sera contraint de payer pour combler le déficit. En ultime conclusion, M. KERCKHOVE estime que ce dossier manque d'éléments techniques : bilan carbone, trafics futurs, etc.

Dans le débat qui suit, **M. Dominique HUET**, habitant Gasville-Oisème, se demande pourquoi l'on n'a pas été capable de faire entre Orléans et Rouen ce qui a été fait en Bretagne avec les 2x2 voies express gratuites entre Rennes et Brest. Puis, **M. Jean-Pierre BARNAGAUD** intervient au nom du Conseil économique et social de la région Centre pour soulever trois points en rapport avec l'enjeu environnemental :

La nécessité devant laquelle on se trouve aujourd'hui « d'économiser l'espace » après avoir trop tardé à penser aux aménagements nécessaires face à une urbanisation croissante. L'utilité des évaluations monétaires des impacts environnementaux prévisibles, à condition de les effectuer avant le lancement du projet, contrairement à l'approche proposée qui consiste à mesurer techniquement, sans monétarisation, l'impact avant et après réalisation. Il ne faut pas se contenter de mesures compensatoires locales, mais prendre des mesures globales sur tout le territoire impacté.

L'absolue nécessité de concevoir cet axe stratégique entre la Manche et l'intérieur du pays avec une alternative ferroviaire, car il y a aujourd'hui, dans ce domaine, « une opportunité gigantesque » et il ne faut pas passer à côté.

Après une dernière remarque d'un exploitant agricole sur la nécessaire protection des captages et sur les pertes de terres agricoles, le Président de la CPDP, **Alain OHREL**, constate que le

maître d'ouvrage n'a pas répondu sur certains sujets, mais qu'il aura l'occasion de donner des réponses plus détaillées lors des prochaines rencontres.

Face à l'intérêt manifesté par les participants pour la protection de l'environnement, M. OHREL propose l'organisation d'un atelier pédagogique sur la question des émissions de gaz à effet de serre et du bilan carbone, atelier qui réunirait des acteurs volontaires de ce débat avec des spécialistes du maître d'ouvrage, afin d'enrichir le débat sur ce point essentiel. Il propose aussi d'y associer le thème des prévisions de trafic, qui n'est, du reste, pas indépendant du volume des émissions de CO<sup>2</sup>.

## Réunion

« Un axe routier au service du développement économique »,  
• 17 novembre 2009 à Champhol.

Les membres de la CPDP

La DRE Centre, représentée par :

M. Olivier de SORAS

M. Serge GAILLARD

Mme Guglielmina OLIVEROS-TORO.

Le Président de la CPDP pour cette cinquième rencontre et troisième séance thématique, remercie le Maire de Champhol de son accueil. Il rappelle que la CPDP, à l'écoute des demandes, a prévu un atelier de travail pour approfondir deux aspects qui, dans le débat, ne l'ont pas été suffisamment, et surtout pas de façon contradictoire. Cet atelier portera, d'une part sur le problème actuel et aigu de l'émission des gaz à effet de serre, d'autre part sur celui des perspectives de trafic qui figurent dans le dossier, mais qui demandent à bénéficier d'approches différentes et complémentaires.

Il signale que les études citées page 38 du dossier du maître d'ouvrage sont mises sur le site et que celles qui ne sont pas numérisables peuvent être consultées au siège de la CPDP à Chartres ou à la DRE à Orléans.

**M. Jean-Yves AUDOUIN**, membre de la CPDP, chargé de la réunion, relève que l'économie n'est pas apparue jusqu'à présent un point fort de ce débat. Il y a cinq ans on aurait pu se dispenser d'y consacrer une séance, tant la construction d'un nouvel axe routier performant, son aménagement ou l'accélération de son aménagement, paraissaient d'évidence un atout pour le développement d'un territoire. Aujourd'hui, on s'interroge sur les questions environnementales, sur le mythe de la croissance, et même les voies d'une autre croissance. La croissance sélective, la sobriété économique sont des thèmes qui progressent dans l'opinion.

Pour autant, les aspects économiques ne peuvent être négligés dans le contexte de crise. L'économie, et ses liens avec les infrastructures, sont des sujets moins consensuels et à ce titre, ont leur place dans ce débat.

Au-delà des trois questions du maître d'ouvrage, la CPDP sera attentive aux réponses à une question : quelle formule, autoroute ou 2x2 voies, apporte le plus à la vie économique du territoire directement concerné sans négliger le cadre

interrégional ou national ?

Il souligne que le dossier du maître d'ouvrage comporte de très nombreux développements sur l'économie, mais il appartient aux entrepreneurs qui portent le développement économique et aux collectivités qui ont la responsabilité d'ouvrir leurs terrains à l'urbanisation de s'exprimer. La Chambre de commerce et d'industrie (CCI) d'Eure-et-Loir qui, si elle n'a pas encore produit de cahier d'acteur, a déjà fait parvenir deux contributions importantes sur ce sujet interviendra.

Enfin, il rappelle que la fonction de la RN154, maintenue dans le réseau national après la loi de décentralisation de 2004, ne se limite pas à la desserte de l'Eure-et-Loir, en dépit de nombreuses réactions de type « les camions passent, désormais ils passeront encore plus vite ». Il présente le plan de la réunion : les données et les enjeux.

**M. Olivier de SORAS**, DRE, reprend la présentation du dossier puis met en exergue six points comme autant d'enjeux économiques :

- Améliorer les complémentarités entre les modes pour le transport routier de marchandises (dans la continuité des réflexions du Grenelle).
- Soutenir l'économie et l'emploi : le support de l'économie, ce sont les déplacements.
- Ancrer le territoire de l'Eure-et-Loir au sein de la région Centre, Chartres étant la seule préfecture à n'être pas liée directement au chef-lieu de Région et rééquilibrer l'axe ligérien aujourd'hui très affirmé par un axe Nord-sud mieux identifié et desservi.
- Contribuer au développement des pôles de Chartres et de Dreux.
- Améliorer la sécurité et le cadre de vie.
- Intégrer les enjeux environnementaux dès la conception du projet.

Le maître d'ouvrage revient sur les deux hypothèses de financement et les délais prévisibles d'achèvement. Il invite à regarder un très film court de même type que celui de la réunion d'ouverture, mais cette fois centré sur les acteurs économiques.

**M. Serge GAILLARD**, DRE Centre, après avoir exposé les caractéristiques démographiques et économiques du département (statistiques qui seront mises en cause par un participant) et souligné la relative faiblesse de son tissu économique par rapport à l'ensemble de la région Centre, présente les principales activités.

Il souligne l'importance des activités agricoles, dont il relève les évolutions. Il présente deux secteurs d'activité « innovants », essentiellement la pharmacie et le pôle de compétitivité Cosmetic Valley, avant d'en venir aux projets d'extension des zones d'activité, représentant un potentiel de 450 ha si l'on se réfère aux SCOT. Un point est fait sur la place des carrières.

Les activités de transport et de logistique (stockage, déconditionnement et reconditionnement) qui tendent à se développer sont un autre élément, avec au niveau du Loiret, un pôle important autour d'Orléans et des pôles plus disséminés autour de Chartres et un peu moins autour de Dreux. Ces activités logistiques sont en lien direct avec le développement des infrastructures, quelles qu'elles soient (ferrées,

routières, fluviales). Il cite également le tourisme, la RN154 « route des Anglais » étant très empruntée pour venir visiter Chartres.

Il présente une carte des principaux pôles économiques et les besoins de déplacement qui se font jour. Évoquant l'enjeu de la compétitivité de ce territoire, il cite des études qui démontrent que les dirigeants d'entreprises estiment que les infrastructures actuelles sont insuffisantes pour soutenir la croissance et que leur importance sera encore plus déterminante à l'avenir en raison du renforcement de la compétition. Il souligne notamment la nécessité que les infrastructures répondent, alors que la gestion des stocks est remplacée par celle des flux, aux impératifs de fiabilité et de régularité.

**M. Jean-Louis LATOUR**, VIVAVRE, retourne la question : s'il faut améliorer la RN154, pourquoi ne l'a-t-on pas fait jusqu'à présent ? C'est inadmissible, compte tenu du nombre de tués sur la route. Est-ce par manque de moyens, corruption institutionnelle, paresse ?

**M. Laurent BORDEAU**, Agir Unis A154, se dit d'accord avec le diagnostic économique pour justifier l'aménagement de la RN154, mais estime en revanche, que l'option de la concession conduit à une impasse. Si, dans le film, le directeur du port de Rouen, souligne l'importance de la RN154 pour les transports notamment des céréales, il a également déclaré fin septembre 2009 que, d'ici 2020, il faudrait développer le transport ferroviaire pour amener au port les céréales de la Beauce et que c'était une alternative positive dans la suite du Grenelle.

La concession mettrait le département dans une impasse en freinant les investissements ultérieurs sur d'autres transports alternatifs, alors que l'aménagement de la RN154 en 2x2 voies offrirait davantage d'opportunité : mettre les œufs dans le même panier freine l'investissement, dit-il. En revanche, la mise à disposition des forces vives de ce département, acteurs économiques, entreprises, particuliers, consommateurs et salariés plusieurs solutions de transport pour leurs déplacements, augmenterait l'attrait du département.

**Mme Germaine FRAUDIN**, AVERN, a multiplié les actions en faveur du monde durable et continuera à la faire. Elle s'implique dans l'application d'un Agenda 21 sur le Drouais, d'où sa présence dans cette réunion sur « Un axe au service du développement économique », titre auquel elle ajoute un point d'interrogation.

Elle se réfère aux économistes qui démontrent à travers maints exemples qu'une infrastructure n'est ni nécessaire ni suffisante pour l'enrichissement économique d'une région. L'effet structurant des grosses infrastructures de transport ne peut contribuer à lui seul à modifier l'espace économique et constituer un outil participant à l'aménagement du territoire. D'autres facteurs y contribuent, comme la disponibilité de main-d'œuvre à proximité ou le bien-être des salariés de l'entreprise. L'accès à ces infrastructures fait aussi l'objet de recherches universitaires : comment une infrastructure autoroutière Chartres-Dreux, par exemple, serait-elle plus performante économiquement que la 2x2 voies actuelle ? Au contraire, elle priverait les artisans, les petites entreprises disséminées de part et d'autre d'un accès à cette voie et les pénaliserait, car « si les transports contribuent à

augmenter l'activité de certaines zones, il y a bien sûr des zones où elle se réduit. »

Par ailleurs, dit-elle, même si l'économie reprend un peu, qui peut affirmer que les grandes zones prévues au SCOT de l'Agglo de Dreux ne seront pas caduques en 2020 ?

La Cour des comptes préconise d'améliorer l'existant, de l'aménager et de le sécuriser. Ce sont les routes nationales qu'il faut aménager au lieu de les brader. De même pour les routes départementales si dangereuses parfois qu'il faut aussi aménager. Pour le transit international comme pour le trafic régional, la tendance est favorable au ferroviaire. Elle demande quand le film présenté a été réalisé, le directeur du port de Rouen prévoyant qu'à l'horizon 2020 le blé arrivera essentiellement par le réseau ferré.

Posant la question de l'évolution des pratiques des ménages en matière d'achats, et suggérant qu'elles induiront moins de déplacements vers les grandes zones commerciales en 2020, elle déclare « *Il faudra bien un jour repenser la mobilité.* »

Elle pose des questions auxquelles elle apporte ses réponses : le projet de concession a-t-il un rapport avec l'enjeu économique ? Non. Le projet renforce-t-il l'attractivité du territoire ? Non, car les entrepreneurs se satisferont d'une 2x2 voies gratuite si elle est bien aménagée et si le flux est régulier avec des giratoires mieux conçus en entrée de ville.

Une autoroute n'a jamais développé le tourisme et la dimension sociale est absente du projet : les plus démunis ne profiteront pas de l'aménagement et les gens qui travaillent paieront aussi. Favorables à une économie qui s'engage vers plus de proximité, d'équité, à une croissance autre peut-être, favorables au contournement des villages, favorables au service public d'une 2x2 voies, elle se déclare opposée à une concession autoroutière, au grand contournement des villes, à un projet irréversible qui risque de ne pas être favorable à l'économie dans l'avenir.

« *Faut-il accélérer l'aménagement ?* » est une question piège : qui répondrait non ? La vraie question est « *l'État, doit-il prendre ses responsabilités et achever ce qu'il a commencé ?* » C'est en tout cas ce qui a été dit au ministère, à M. GAUTHIER, conseiller au Cabinet, ainsi qu'à M. Marc PAPINUTTI qui sera présent prochainement.

**Un participant** s'étonne de l'absence de l'exécutif de la Région Centre dans la mesure où le transport et le développement économique sont des compétences régionales. Il relève que l'exécutif régional, en 1994, avait inscrit la mise en place de la liaison ferroviaire entre Orléans et Chartres. Quinze ans après, et trois mois avant les élections, ressort une étude entre Chartres et Voves qui n'a aucun sens sur 26 km. Par ailleurs, depuis 15 jours le président du Conseil régional a évolué puisqu'il propose de financer peut-être une partie de l'aménagement en 2x2 voies de la RN154. Il demande sa présence à la prochaine réunion sur le financement.

**M. de SORAS**, écarte la question de savoir pourquoi l'aménagement n'a pas été déjà réalisé et propose de recentrer le débat sur les moyens à mobiliser pour trouver un rapprochement entre un délai qui a priori est souhaité plutôt court et des financements plutôt longs à mobiliser.

Aujourd'hui, les moyens de l'État ne permettent pas de financer beaucoup d'infrastructures, et c'est la raison d'une proposition

de solution alternative.

Parmi les questions apparues, Chartres-Dreux sera-t-il plus performant en autoroute ou en voie express ? Si tout le monde y a accès sans contrainte de péage, c'est probablement plus attractif que s'il y a un péage. On retourne la question : si on considère que c'est moins attractif, faut-il pour autant ne pas le faire ? On en revient à la première question : faut-il aménager ?

**Un participant** note qu'il n'y a pas d'opposition route/fer. Pour les céréales, s'il est tout aussi évident et même plus performant d'utiliser le fer que la route, on constate qu'actuellement on est passé d'une proportion importante de céréales transportées par le fer à la route et, aujourd'hui, le service ne semble pas suffisant par le fer en raison des performances insuffisantes du fret ferroviaire. Il met en doute le réalisme d'une amélioration à court terme du réseau ferré et considère que la route peut prendre le relais en attendant.

Quant aux connexions et commandes par Internet, l'e-commerce, si les populations seront peut-être de moins en moins enclines à se déplacer pour acheter, en revanche, les produits circuleront toujours, que ce soit par la route ou par d'autres moyens.

**M. Alain MARTIN**, Champholois, estime que s'il est évident qu'il faut améliorer les flux de la RN154, on pourrait aussi développer la fluidité du fret ferré.

**M. Eric BERNARD**, CGT-SNPTRI, indique qu'il représente le personnel qui travaille sur les RN154 et 10 et se déclare contre les arguments avancés.

Son souci principal, c'est le porte-monnaie. Comme acteur dans ce département, il dit « *niet* » à la concession autoroutière. Selon l'article L.122 du Code de la voirie, l'usage des autoroutes est en principe gratuit. Pourtant, il va falloir payer pour que cela aille très vite. Pourquoi ?

À la DIR Nord-ouest, un programme a été établi qui stipule qu'on pouvait finir tous les travaux d'ici à 2019 ; un tableau de prévision avait été émis par la DIR Nord-ouest en 2005.

Il demande qu'on cesse de les prendre pour des imbéciles, car le partenariat public / privé est un leurre. Il fait état de fiasco financier de ces partenariats et en particulier, dans le secteur du transport, Orlyval, Eurotunnel, GPS européen, pour lesquels le secteur public a été appelé pour éponger dettes et déficits.

**M. Jean-Jacques CHATEL**, maire de Mainvilliers, indique que son Conseil municipal délibérant prochainement, il veut simplement être dans le débat : qu'est-ce qui est le mieux pour le développement économique du département et de ses agglomérations ? Il est souvent dit que la 2x2 voies irrigue davantage les territoires avec plus d'entrées et de sorties, et donc permettait un meilleur développement économique. La 2x2 voies serait donc plus intéressante que celle de l'autoroute. Il demande si cette idée peut être contestée.

**Un participant** fait état de l'engagement national pour le fret ferroviaire qui vient d'être conclu par l'État. La SNCF y contribuera pour un complément. Il représente 7 milliards €. Si les investissements envisagés sur des LGV comme Tours-Bordeaux sont peut-être plus importants, un travail conséquent est néanmoins envisagé sur le fret. Mais l'ensemble du réseau ferroviaire ne pourra être refait avec ces 7 milliards € et des choix devront intervenir.

**M. de SORAS**, rappelle les données d'une concession. Les exemples cités, qui génèrent des dettes ou déficits, sont un peu différents dans leur montage et précise par ailleurs que ce sont les sociétés titulaires d'un contrat de concession et dont l'État était actionnaire qui ont été vendues et non les autoroutes elles-mêmes. Elles restent des infrastructures publiques exploitées par un opérateur privé pendant la durée de la concession. Il répond également sur l'irrigation et la desserte. Le fait d'avoir plus de points d'échange a pu conduire dans le passé à voir des développements de zones d'activité quelque peu anarchiques et à provoquer beaucoup d'étalement urbain, c'est-à-dire une augmentation de la mobilité qui, aujourd'hui, pose un certain nombre de questions. C'est pourquoi, selon qu'on ait 5 ou 6 km entre points d'échange ou des échangeurs distants de 15 à 20 km, la réponse à la desserte de proximité n'est pas la même. Pour autant, ce n'est pas la RN154 qui supporte l'ensemble des trafics. S'il y a un échangeur tous les 15 ou 20 km, le réseau secondaire permet d'assurer la desserte fine des territoires.

**Le Président de la Chambre de commerce et d'industrie d'Eure-et-Loir** rappelle les 12 000 entreprises et 85 000 salariés du secteur du commerce, de l'industrie et des services qu'elle représente, et indique que l'étude présentée est le résultat de 4 à 5 années de travaux d'élus consulaires, ici représentés, qui ont fait une analyse de l'impact pour l'économie de l'aménagement de l'axe Nord-sud du département et des enjeux.

**M. Pierre-Marie ISIDORE**, CCI, développe les trois enjeux principaux que sont la sécurité, argument n° 1, les problématiques d'aménagement du territoire et celles du développement économique, ces deux dernières étant intimement liées.

Il apporte des statistiques démontrant que la RN154 est actuellement l'axe le plus dangereux, le plus meurtrier de la région ; l'année 2009 sera une des années les plus noires. Un effet pervers de ce caractère accidentogène de la RN154, est que les usagers qui font le trajet régulier Chartres-Orléans ont tendance à se reporter vers des itinéraires comme celui de Chartres-Voves-Patay ou Voves-Allaines, routes départementales aussi dangereuses. Même pour les représentants du monde économique, le facteur humain passe en premier, dit-il.

En matière d'aménagement du territoire, il développe en quoi la RN154 est un axe qui, même en son état actuel, présente un intérêt majeur sur plusieurs plans.

Pour l'international, c'est déjà le maillon d'un axe Nord-sud, un maillon économique fort en matière de flux d'échanges économiques, entre Calais, lien Transmanche et les relations avec les îles britanniques, et Barcelone et la région Catalane. Cet itinéraire Calais/Barcelone est entièrement en 2x2 voies, le seul maillon manquant reste en Eure-et-Loir, où seule une petite partie est aménagée.

De même, dans les relations Ouest-est (cela concerne spécifiquement la section Chartres-Allaines), pour les Nantais qui souhaitent se rendre vers l'Est de la France, le point de passage obligé est l'A11. À Thivars, on redescend pour reprendre A19 et on retrouve le parcours vers l'Est. L'association de l'autoroute Atlantique-Rhin-Rhône qui milite pour le renforcement du réseau autoroutier sur les liaisons Ouest-Est, mais aussi vers le couloir rhodanien et Marseille, premier port de France.



Là aussi, la RN154, dans sa portion concernée, n'est pas aménagée et le chaînon est manquant.

De même au plan national, la RN154 est le maillon manquant du grand contournement de Paris à 100 ou 150 km. Tout est aménagé partout, sauf en Eure-et-Loir.

Un grand quotidien national présentait récemment des réflexions liées aux aires métropolitaines où apparaissent la vallée de la Seine, l'axe ligérien et la zone de la région parisienne : la RN154 est le lien entre ces trois zones.

Au plan interrégional, la RN154 est un élément fort entre deux partenaires économiques privilégiés de longue date, les régions Haute-Normandie et Centre. Depuis la décision récemment prise de faire le canal Seine-Nord, le port de Rouen a élargi son hinterland vers le Sud et la RN154 est effectivement aujourd'hui l'axe majeur.

Au plan régional, Chartres est la seule préfecture des six départements de la région à ne pas être reliée à Orléans par une 2x2 voies. Par ailleurs, la récente mise en service de l'A19 montre que la RN154 est le prolongement naturel et logique des flux en provenance, soit de l'A19, soit des ports de Basse-Seine et du fixe Transmanche.

Au plan départemental, l'aménagement en 2x2 voies permettrait de résoudre les problèmes de congestion rencontrés actuellement sur trois points durs des contournements de Chartres, de Dreux et de Saint-Rémy-sur-Avre et Nonancourt.

L'évidence de la place essentielle de la RN154 pour le développement s'appuie sur des éléments tangibles, objectifs, présentés à l'aide de cartes et sur la base d'un certain nombre de cartes, notamment les zones d'activité actuelles.

La répartition est relativement équilibrée, avec néanmoins une concentration aux alentours de la RN154. Lorsqu'on examine le nombre d'établissements par zone d'activité, on constate l'importance de la RN154, surtout lorsqu'on considère son aire d'irrigation (10 à 20 km de part et d'autre). Les trois quarts du potentiel économique du département sont directement ou indirectement desservis par la RN154.

Il en est de même pour les emplois. Cette proportion des trois quarts est évidemment supérieure lorsqu'on considère non seulement les trafics Nord-sud et qu'on y ajoute les trafics Est-ouest, parce que la portion de l'A11 entre Thivars et la limite Ouest du département fait partie de cet itinéraire Atlantique/Est de la France. Les zones d'activité qui se trouvent au contact de cette autoroute, surtout avec la création projetée de l'échangeur

d'Illiers, bénéficieront du renforcement de la RN154 entre Chartres et Allaines dans les flux Est-ouest. Sur la continuité entre l'A19 et la RN154 : les transporteurs du pôle de Saran sont extrêmement intéressés par une amélioration de ce lien direct avec les ports de la Basse-Seine.

Dans le schéma départemental des zones d'activité, élaboré par le Conseil général en 2007 sur les six zones retenues comme ayant un intérêt stratégique, trois sont au contact direct de la RN154, deux en contact indirect, mais très étroit, et une seule reste un peu à l'écart, le Dunois.

On rejoint là une préoccupation majeure des chefs d'entreprise, mise en avant au travers de nombreuses enquêtes diligentées par les Comités d'expansion ou l'ex-DATAR, sur les critères d'implantation des entreprises. Effectivement, le n° 1 est celui de l'accessibilité, notamment routière.

La CCI, qui a toujours souhaité la complémentarité fer - route, déplore qu'en Eure-et-Loir, il n'y ait que la route comme seule offre en matière de transport. Des réflexions sont en cours au niveau des Conseils économiques et sociaux régionaux de Haute-Normandie et du Centre pour la réactivation à terme de la ligne ferrée Rouen-Orléans qui n'existe plus, qui serait une alternative heureuse à la route. Développer une offre alternative à la route à terme est une des positions à défendre. Dans ce cadre, la création d'une plate-forme de ferroutage à Artenay-Poupry, soutenue parallèlement par les Conseils généraux d'Eure-et-Loir et du Loiret, milite en faveur d'un aménagement à 2x2 voies de la RN154 parce que cette plate-forme de ferroutage se trouve sur l'axe Atlantique éco-fret (Lille - frontière espagnole).

Le point le plus préoccupant pour la CCI est le risque d'une marginalisation de l'Eure-et-Loir. Sans aménagement de la RN154, les flux de transport se reporteront sur des axes plus performants qui offriront plus de sécurité, plus de confort, plus de fluidité, plus de régularité (terme extrêmement important à l'heure du « *juste à temps* »). Ces axes sur lesquels les reports seraient possibles existent, même depuis récemment : l'A85 à partir de Vierzon lorsqu'on vient du Sud puis en remontant l'A28 (Tours-Le Mans-Alençon-Rouen).

Le département, deuxième exportateur de la région Centre, est dynamique, brille en matière d'innovation et développe de nouvelles filières industrielles, en particulier liées aux produits agricoles et aux bioproduits : il serait dommage que toutes ces chances soient annihilées par un projet routier qui passerait à l'as. Une réalisation rapide est impérative : 2040 à 2070 ne sont pas acceptables, car le développement serait passé à côté (la CCI admet l'échéance de 2018).

**Mme Ghislaine DANÉ**, « Jouons collectif A154 », se dit atterrée par tout ce qui a été dit. Consulter des chefs d'entreprise n'est pas une étude économique. Ce débat est intéressant parce qu'il intervient en même temps qu'un nouveau débat « *Les territoires 2040* » lancé en octobre 2009 par la DIACT. On y parle des bassins industriels, territoires à base économique productive. Les crises globales, sectorielles les bousculent ; les perspectives d'un développement résolument durable, les coûts du transport, les alternatives au transport routier vont amener à une relocalisation, une recherche de proximité, une volonté de réduire les coûts. Or ici, on continue à prôner à nouveau le tout

routier alors que le ministère lui-même reconnaît que les territoires seront modifiés.

Elle rappelle l'obligation d'évaluation des impacts économiques exigée par la LOTI et mentionne les études cautionnées par des sociétés d'autoroutes qui concluent à des effets bien moindres que ceux qui étaient attendus, parfois même nuls. Elle cite le bilan LOTI de la partie Nord de l'A28 Abbeville Rouen. Elle maintiendra sa position en dépit des réactions de la CCI qui considère que les situations ne sont pas comparables : face aux appréciations des Comités locaux d'expansion, met en regard de nombreux économistes très compétents, souvent chapeautés par le ministère, qui ont travaillé sur les impacts des autoroutes. Elle conclut en estimant que la présentation qui a été faite du développement économique se réfère à un schéma du « passé ».

**M. DOYEN**, Champhol, aurait aimé connaître le tracé de cette nouvelle RN154 qui passera dans la vallée de l'Eure, sur sa commune. Il rappelle également que voici quelques années, Primagaz était livrée par la SNCF, ce qui n'est plus.

**M. Alexandre BARTHELEMY**, Un euro pour la vie, demande à la CCI si elle a évalué la perte d'activité due à la construction d'une 2x2 voies sur la partie Nord du tracé. De nombreuses petites activités ont disparu des villages. Une autoroute créera de l'emploi, car il y aura des péagistes. Il y aura également des emplois indirects. Construire maintenant, ce sont des emplois à terme rapproché, qui n'attendent pas 50 ans pour être créés.

**M. ISIDORE** répond à plusieurs questions et notamment confirme notamment la réalité des nombreuses études réalisées. Il souligne aussi l'intérêt marqué parallèlement par la CCI à la liaison fer Orléans-Rouen. S'agissant de l'A28 et ses faibles retombées pour la Haute-Normandie, cela lui paraît tout à fait normal. La RN154 génère actuellement beaucoup plus de trafic que l'A28 en direction de la Haute-Normandie. Ce n'est pas un problème de gratuité, mais de desserte de territoire. La RN154 dessert des terres céréalières, dont les productions remontent sur Rouen ; l'A28 dessert les vignobles du Tourangeau. La CCI réfléchit en termes d'itinéraire et non pas de tracés.

**Mme DANÉ** précise qu'il y a, à côté de l'A28, le même dossier pour le Poitou-Charentes, avec pratiquement les mêmes conclusions. Elle se demande si le dossier de la CCI, pour justifier l'impact sur le développement économique, n'est pas du copié-collé.

**M. Christian GIGON**, conseiller général et maire de Champhol, revient sur la diversité des dates d'achèvement de 2018 à 2080 au regard de la lettre des ministres (2025). Il s'étonne de la façon dont l'information pour le diffuseur d'Illiers a été donnée récemment dans la presse, alors qu'on parle de ce diffuseur depuis 1994. Il aimerait voir la lettre de Cofiroute ou plutôt l'acte d'engagement, l'avenant à la concession autoroutière.

Il fait état de la réunion ce jour au ministère avait lieu, à l'initiative d'associations, afin d'obtenir la gratuité de la partie Yvelines-Essonnes de l'A10.

S'agissant de Primagaz à Coltainville qui n'est plus desservi par le fer, il pose une question : pour quelle raison fait-on circuler des bonbonnes à gaz dangereuses dans nos villages ? Pourquoi les céréaliers ne prennent plus la voie ferrée ?

**Le Président de la CCI**, souhaite répondre aux questions et

notamment à Mme DANÉ à laquelle il indique que les études faites en Eure-et-Loir ne sont pas un copié-collé de ce qui a pu être fait par d'autres CCI. Il rappelle les conditions de l'appel aux entreprises du département dont la plupart ont insisté sur la rapidité avec laquelle l'aménagement devait être fait, même si cela aurait dû l'être depuis trente ans. Il revient sur les critères d'installation des entreprises pour souligner le risque de marginalisation du département.

**M. José BERNARDINO**, Saint-Prest Environnement, ne comprend pas comment on peut citer des coûts alors qu'il n'y a pas d'itinéraires et qu'il n'y a rien de définitif. S'il n'y a pas d'autres propositions, il estime qu'on a brassé de l'air.

**M. BERGER**, Saint-Prest, rappelle sa question restée sans réponse. Puisque dans un projet de cette envergure, toutes les options doivent être envisagées, à quelle date sera communiqué le résultat des études sur le passage Ouest de Chartres ? Question à laquelle M. de SORAS répond en l'invitant à prendre connaissance du dossier complet où sont présentées des familles d'hypothèses qui ne sont pas des tracés, impossibles à définir à ce stade.

**Un participant** estime, se référant aux pages 63, 69 et 72 du dossier, que la cause est entendue, même si l'orientation de la déviation de Prunay-le-Gillon ne paraît pas rationnelle. C'est très flou, mais ce sera coûteux.

**M. de SORAS**, indique qu'en constituant le dossier, le maître d'ouvrage a pris l'option de dire quelles étaient les différentes familles d'hypothèses à partir d'études et de ratios, et c'est ce dossier qui a été présenté à la Commission nationale et jugé complet. Ce ne sont que des estimations de coûts, ni fermes ni définitifs. Non seulement différentes hypothèses sont présentées dans le dossier, mais y figure, pour le maître d'ouvrage, la solution privilégiée à ce stade, en expliquant sommairement les raisons. S'il s'était limité à présenter différentes familles, les premières questions du débat auraient été de lui demander sa position. Il a préféré l'afficher.

Lors des réunions spécifiques sur les hypothèses d'aménagement au Nord et au Sud, ces différents éléments seront présentés. Pour autant, des situations préférentielles sont aujourd'hui privilégiées, sans pouvoir être définitivement actées puisque le niveau d'étude ne le permet pas à ce stade. Le chiffrage de 654 M€ est présenté sur cette base.

Le fait que Prunay-le-Gillon soit en réalisation à l'Ouest de l'actuelle RN alors que Ymonville est à l'Est, ne préjuge pas des suites.

**M. OHREL** relève que le niveau d'avancement des tracés est différent selon les différentes sections de l'itinéraire. Dans certaines communes, il n'y a strictement rien, par exemple pour l'Ouest de Dreux ; dans d'autres, des études ont été faites qui prévoient l'hypothèse d'un passage dans certaines zones. C'est ainsi qu'à Dreux, sur la déviation Est, une partie est déjà réservée. De même, dans d'autres communes, comme Champhol, des emprises figurent dans les documents d'urbanisme.

Deux **participants** interviennent de façon critique sur la qualité des études, sur leurs insuffisances, parfois leur ancienneté, leur inégal état d'avancement, voire leur inexistence...

**M. Bertrand THIERRY**, ASCVEG, demande si un président d'association de riverains peut parler d'économie. Il observe simplement sur la carte de France que le maillage autoroutier le plus important se situe dans le Nord-Pas-de-Calais, où donc il devrait y avoir le moins de chômage. Il n'en est rien.

Le directeur général des routes a présenté le dossier autoroutier aux élus le 28 avril 2006 qui a pratiquement tous jugé fort intéressant le projet autoroutier, notamment M. Philippe VIGIER, député qui a fait référence au désenclavement qu'a connu le Massif Central suite à la réalisation de voies autoroutières. La réponse qui lui a été faite sur les effets économiques est beaucoup plus nuancée.

Il rappelle que pour réaliser son cahier d'acteur sur les trafics, il a demandé deux fois que soit transmis le document Power-Point du maître d'ouvrage.

**Le Président** indique que la personnalité du prochain intervenant à la réunion suivante, dont il souligne l'intérêt, M. Marc PAPINUTTI, directeur des routes, mais aussi des transports, qui est en quelque sorte le co-maître d'ouvrage, permettra de répondre à beaucoup de questions. Il en vient à certaines ambiguïtés : ce qui est présenté dans le dossier support du débat, élaboré par le maître d'ouvrage, c'est évidemment la présentation d'un projet en disant le plus souvent « *telle est la solution qui a la préférence du maître d'ouvrage* ». Cela signifie qu'il y a un projet privilégié, mais qu'on n'en exclut pas d'autres. Il rappelle également la distinction entre la préférence marquée pour un itinéraire qui relève de la cohérence que l'on entend donner à l'axe et ce qu'il en est du tracé qui, une fois la décision prise, relèvera dans sa définition précise d'une procédure distincte et postérieure, l'enquête publique.



## Réunion

### « Le financement du projet : enjeux et scénarios »,

• le 23 novembre 2009 à Chartres.

*Les membres de la CPDP*

*La DRE Centre, représentée par :*

*M. Olivier de SORAS*

*M. Serge GAILLARD*

*Mme Guglielmina OLIVEROS-TORO*

*Expert invité par la DRE :*

*M. Marc PAPANUTTI, Directeur des infrastructures de transport au Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durable (DGITM-DIT).*

Après avoir souligné l'importance de cette réunion consacrée au financement du projet, le Président de la CPDP, **Alain OHREL**, remercie **M. Marc PAPANUTTI**, Directeur des infrastructures de transport au Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durable, représentant à ce titre le maître d'ouvrage, d'avoir bien voulu accepter d'intervenir.

Dans son introduction, **M. PAPANUTTI**, rappelle que le Grenelle 1 est une loi d'orientation visant, notamment, à réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre pour les ramener au niveau qu'elles avaient atteint en 1990 et à travailler autrement dans le domaine des transports pour prendre en compte les « exigences environnementales » : limiter la consommation des espaces agricoles, respecter les espaces naturels, protéger les espèces menacées, la qualité de l'eau, la biodiversité, etc. Il faut aussi redéfinir le rôle de la route.

Il rappelle que ces nouvelles orientations se retrouveront dans le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) dont le rôle est de fixer les grandes orientations pour le développement des réseaux ferroviaire, routier, fluvial et maritime, mais aussi pour l'optimisation du réseau existant pour le transport du fret et des passagers.

Il souligne l'objectif de « multipolarité des régions » qui consiste à bien irriguer les régions, tant par la route que par le train. Pour les déplacements locaux, dans les zones métropolitaines, l'objectif est de développer les transports en site propre. Il insiste aussi sur la nécessaire complémentarité des modes et sur l'importance des maillages pour conforter le développement économique et social des régions.

M. PAPANUTTI considère qu'il n'y a que deux sources de financement : l'utilisateur (ou client) et la subvention, qu'elle soit européenne, nationale ou locale. Ces deux sources peuvent être mixées, il reste alors à définir la part qui, d'un côté, sera payée par l'utilisateur et, de l'autre, apportée par les subventions.

Dans une concession, ou délégation de service public, l'utilisateur paye en principe 100 % du coût, par l'acquittement d'un péage, et le financement du projet est pris en charge par l'entreprise concessionnaire.

La concession est généralement longue : 20, 50, voire 70 ans, et le concessionnaire supporte la totalité des risques liés à l'incer-



titude sur les trafics futurs, donc sur ses recettes.

Dans d'autres contrats de partenariat, la responsabilité de la construction est confiée à une entreprise à laquelle l'État verse un loyer sur une durée donnée. Dans ce cas, le risque lié au trafic n'est pas supporté par le concessionnaire.

Enfin, il y a aussi le marché public classique qui consiste, pour l'État, après appel d'offres, à faire construire par une entreprise qui n'assume que le risque de la construction. Le marché public n'est pas un contrat de partenariat.

Après avoir à nouveau passé en revue ces principaux modes de financement, pour donner des précisions et des exemples, M. PAPANUTTI rappelle aussi que, le droit communautaire ayant évolué, dorénavant l'adossement n'est plus possible. On ne peut donc pas envisager aujourd'hui de mettre dans la concession de Cofiroute, qui exploite déjà l'A10 et l'A11, le barreau supplémentaire que représenterait la portion de la RN154 actuellement à l'étude et qui serait en quelque sorte payé par les usagers de l'A10 ou de l'A11. Toutes les nouvelles concessions doivent aujourd'hui être isolées des autres et faire l'objet d'un nouvel appel d'offres.

**M. Didier BERTHUY**, association Jouons collectif contre l'autoroute A154, estime que le contournement de Chartres par l'Ouest et celui de Dreux par l'Est coûteraient moins cher et ne sont pas évoqués dans le dossier. Il s'interroge sur la pertinence de l'horizon 2085, au mieux 2050, en cas de financement public, et considère enfin que l'autoroute n'est pas compatible avec les conclusions du Grenelle de l'environnement.

Par ailleurs, M. BERTHUY, se référant aux deux sources de financement évoquées par M. PAPANUTTI — le contribuable ou l'utilisateur —, fait remarquer que, dans le cas de la RN154, les deux seront sollicités si l'option de la concession est retenue, compte tenu de l'apport des sections déjà réalisées.

**M. Eric THIROUIN**, FDSEA d'Eure-et-Loir, demande des précisions sur l'emprise réelle du projet dans chaque option (concession ou voie express financée sur crédits budgétaires, pour chacune desquelles le nombre d'aires de services et d'échangeurs n'est pas le même), estimant que ces données ne figurent pas dans le dossier du maître d'ouvrage, et qu'à ce stade il ne les connaît sans doute même pas. Il demande aussi un chiffrage du coût des travaux qui seront nécessaires sur les voies de substitution.

Sur ces différents points, M. PAPINUTTI précise notamment qu'il y a toujours moins d'échangeurs sur une autoroute concédée.

**M. GARENQ**, Fédération CGT de l'Équipement, estime que, dans l'hypothèse d'une concession, les usagers vont devoir payer et que, par ailleurs, la durée de la concession n'est pas vraiment garantie. C'est pour ces raisons que la CGT se prononce contre la concession autoroutière ainsi que toute autre forme de partenariat public-privé.

**M. Bertrand THIERRY**, collectif drouais Pour une alternative au projet autoroutier, s'étonne que, dans la lettre de saisine que le ministre a adressée à la Commission nationale du débat public, il soit fait mention d'un horizon temporel de 2025-2030 pour l'achèvement des travaux dans l'hypothèse d'un financement public, donc beaucoup plus proche que l'horizon de 2070-2085 figurant dans le dossier du maître d'ouvrage, et souhaite avoir une estimation définitive. Il demande aussi pourquoi le dossier de la RN154 n'a pas attendu la publication du Schéma national des infrastructures de transport, comment le projet d'une ligne ferroviaire pourrait être intégré à la réflexion sur l'avenir de la RN154 et, enfin, comment doit-on interpréter la valeur de 8 % de la rentabilité du projet pour le concessionnaire ?

**M. Louis VAILLANT**, ancien membre de la Chambre d'agriculture et délégué à l'Office des transports, estime que le transport ferroviaire est moins coûteux que la route et est très bien adapté au transport des céréales qui n'exige pas de transfert porte-à-porte et qu'il faudrait donc rétablir la liaison ferroviaire Dreux-Evreux et assurer son prolongement en Eure-et-Loir.

Après que le maître d'ouvrage, en la personne de **M. Olivier de SORAS**, ait rappelé les éléments du dossier qui concernent la nature et le financement du projet, plusieurs participants demandent des éclaircissements.

**M. Jacky CHASSANE** demande pourquoi la mise à 2x2 voies de la RN154 a été moins coûteuse (120 M€) et plus rapide dans l'Eure, comparativement au projet proposé pour l'Eure-et-Loir avec un mode de financement sur fonds publics.

**M. de SORAS** lui répond que les travaux effectués dans l'Eure étaient techniquement relativement simples avec des coûts par kilomètre assez homogènes, qu'ils ont été réalisés en une petite vingtaine d'années et qu'ils sont comparables aux travaux déjà réalisés, ou en cours, en Eure-et-Loir pour un montant de 133 M€.

**M. THIROUIN** et **M. BERTHUY** soulèvent à nouveau la question du coût des itinéraires de substitution pour savoir s'il est bien compris dans l'estimation du coût global du projet.

**M. Christian GIGON**, conseiller général d'Eure-et-Loir et maire de Champhol, s'inquiète de ce que, si la concession autoroutière était retenue, il y aurait beaucoup de ronds-points à détruire ou à modifier et il y aurait un report de trafic dans les villages actuellement déviés pouvant conduire à un trafic total de 4 000 véhicules par jour, estimation que le maître d'ouvrage ramène à 3 000 et qu'il considère comme tout à fait acceptable par comparaison avec les 10 000 à 12 000, voire 16 000 véhicules constatés avant déviation.

Après que le maître d'ouvrage ait repris la suite de son exposé sur les divers modes de financement, **M. François BARRET**, présente le point de vue de l'association contre le tracé Sud et, en particulier, le souhait d'avoir plus de précisions sur le calcul du montant de la subvention d'équilibre (environ 100 millions d'euros) dans le scénario autoroutier concédé ainsi que sur beaucoup d'autres éléments : coût des échangeurs supplémentaires qui seraient demandés par les collectivités locales et des voies d'accès à ces échangeurs, tarifs des péages et des abonnements préférentiels, modulation tarifaire selon le tronçon, identification des voies de substitution, etc. Il souligne aussi la complication du problème liée à l'existence d'un tronçon commun entre la RN154 et la RN12.

En réponse à ces questions, **M. PAPINUTTI** indique qu'il va créer un comité des usagers et que, par ailleurs, le foisonnement tarifaire antérieurement pratiqué par les concessionnaires est dorénavant prohibé. Cette technique du foisonnement consistait à moduler les tarifs selon les tronçons et en fonction des volumes de trafic au sein d'une même concession.



Le comité des usagers est précisément créé pour garantir la transparence des règles de fonctionnement d'une concession.

**M. Joël ALEXANDRE**, Président de la CCI d'Eure-et-Loir, fait part de la position du monde économique qui souhaite une réalisation globale, sans phasage, dans les meilleurs délais, donc dans le cadre d'une concession qui lui paraît comme la seule solution envisageable aujourd'hui, en dépit de la charge que représentera le péage pour les transporteurs.

**M. Alexandre BARTHELEMY**, association A154 un euro pour la vie, estime qu'en évitant d'utiliser des crédits budgétaires pour la réalisation du projet, on pourrait consacrer ces fonds publics pour d'autres projets très utiles tels que la construction d'écoles. Après que M. PAPINUTTI ait précisé que plus il y aura d'équipements complémentaires, comme les échangeurs, plus la subvention publique d'équilibre sera élevée, M. Didier BERTHUY met en doute la prévision de croissance du trafic routier, estimé par le maître d'ouvrage à +2,5 % par an, et M. PAPINUTTI lui répond qu'un expert du ministère viendra éclaircir ce point en fournissant le résultat de tests de sensibilité.

Le **Président Alain OHREL** clôture la réunion en annonçant la mise en place d'un atelier sur les trafics et le bilan carbone des infrastructures routières.

## Réunion

« Auditions publiques »,

• le 28 novembre 2009 à Dreux.

*Les membres de la CPDP*

*La DRE Centre, représentée par :*

*M. Olivier de SORAS*

*M. Serge GAILLARD*

*Mme Guglielmina OLIVEROS-TORO*

*Intervenants*

*Mme Germaine FRAUDIN, de l'AVERN*

*M. Jean ROUME, de l'ASCVEG*

*M. Jean MOREAU, de la Fédération  
d'Environnement d'Eure-et-Loir (FEEL)*

*M. Didier BERTHUY,*

*de l'association Jouons collectif A154*

*M. Pierre-Marie ISIDORE, de la CCI d'Eure-et-Loir*

*M. Laurent BORDEAU, de l'association Agir unis A154*

*M. Alexandre BARTHELEMY,*

*de l'association A154 un Euro pour la vie*

*Mme Nicole FERRIERE et M. François BREDON,*

*de l'association Saint-Prest Environnement*

*Mme Claire MARTIN-LABICHE,*

*du collectif d'habitants de Marville-Moutiers-Brulé*

*M. Bertrand THIERRY, du collectif d'associations*

*Pour une alternative au projet autoroutier A154*

*M. Gérard DANIEL, de l'association Dévier Saint-Rémy.*

Le Président Alain OHREL indique que l'atelier de travail permettant d'introduire dans les réflexions communes les deux sujets souvent signalés, d'une part le bilan comparé du rejet des gaz à effet de serre sur autoroute et sur 2x2 voies, d'autre part les perspectives comparées de trafic, se tiendra le 11 janvier. Il invite les personnes intéressées à se faire connaître ; elles pourront être éventuellement accompagnées d'un technicien, sans que faute de temps on puisse procéder à une expertise.

Cette séance d'auditions publiques est présentée comme permettant de recueillir réactions, impressions et propositions sur un projet qui est maintenant connu. La plupart des intervenants inscrits ont déjà déposé un cahier d'acteurs. Avec 15 inscrits, on retiendra 8 minutes pour chacun et 4 pour des questions et réponses, notamment du maître d'ouvrage s'il est sollicité, mais qui ne fera pas cette fois d'exposé. L'ordre de passage est tiré au sort.

Mme Germaine FRAUDIN, AVERN, se présente « écolo » du Drouais, à savoir agir dans une association de bénévoles responsables qui agissent depuis longtemps en faveur d'un monde durable, vivable pour les générations à venir, en tentant de promouvoir, à travers ses activités les trois volets du développement durable : l'environnement, l'économie et le social.

Aux trois questions du dossier, la réponse est oui pour l'achèvement, oui pour l'accélération, et non à la question piège du maître d'ouvrage qui n'envisage un financement que par la concession.

D'autres questions se posent au moment où la France, à Copenhague, dit qu'il faut réduire les émissions de gaz à effet de serre et présente un projet qui pour sa simple construction totalise plus de 86 000 tonnes d'équivalent carbone (estimation d'un cabinet qui a l'aval de l'ADEME). Il y a un autre gâchis avec les remises à niveau, voire les démolitions sur ce qui est déjà réalisé, plus la vitesse à 130 km/h (l'accélération de 120 à 130 engendre + 14 % de consommation donc plus de CO<sub>2</sub>). De tous les modes de transport, le routier est celui qui émet le plus de gaz carbonique (93,5 % selon l'ADEME). Pour le GART, la distance moyenne dans la région Centre pour se rendre à son travail a augmenté sur dix ans de 22 % : si on actualise, ce doit être plus. Il convient donc de mettre en place plus de proximité résidence-travail. L'autoroute n'ajoute rien au plan économique par rapport à la 2x2 voies. Mme FRAUDIN cite les céréales qui pourraient être traitées par le rail, les industries (dont le nombre de salariés est en baisse constante) et les services qui n'en ont pas besoin. Quant aux touristes, comment peut-on affirmer que l'autoroute les invite à lever le pied et à s'arrêter à Dreux ? Au plan social, les plus démunis seront pénalisés par le péage.

L'AVERN ne veut pas de l'autoroute ni d'un grand contournement et d'un territoire écartelé entre l'Île-de-France et le Centre, traversé du Nord au Sud. Il ne faut pas risquer un projet irréversible en cette période de changements de comportements et il faut rechercher des idées nouvelles.

Mme Colette LE HEN, AVERN, s'interroge sur l'avenir du ferroviaire qui passe, pour Mme FRAUDIN, par la manifestation d'une volonté politique.

À un participant qui relève la contradiction dans le dossier sur les dates d'achèvement : 2085, 2025, 2018... Mme FRAUDIN confirme que le ministre cite 2025 et que M. PAPINUTTI (le ministère) cite 2080. Il y a donc, selon elle, un gouffre entre les politiques et les techniques, se référant à l'entretien de l'année dernière avec M. GAUTHIER, conseiller du Ministre.

M. Jean ROUME, ASCVEG, deuxième inscrit, souhaite commenter l'affiche indiquant que « la RN154 présente des trafics denses et des taux d'accidents très élevés ». Il commente ses tableaux faisant ressortir la tendance à la baisse du nombre d'accidents. Pour les accidents mortels, cela baisse encore plus. On trouve la même tendance pour les tués et les blessés. Cela est dû aux efforts de tous et à certains aménagements. On doit s'en réjouir. Le maître d'ouvrage a admis d'ailleurs qu'il n'y a plus d'accidents entre Dreux et Chartres. Il y a peut-être aggravation des accidents, mais ceux-ci sont en baisse.

Sur les trafics, où on ne peut que prévoir, on ne doit pas arriver pour autant à des conclusions aberrantes : les prévisions d'augmentation pour 10 ans sur Dreux-Chartres varient entre 19,1 et 37 % alors qu'il y a eu baisse de 5 % du trafic en 2008. Il faut remettre en cause les modèles et les changer. Il convient donc d'aménager à 2x2 voies pour augmenter la sécurité, notamment à Allaines.

M. Paul de VAQUIERE, commune d'Escorpain, s'interroge sur les reports de trafic sur les petites routes du fait du péage et les conséquences en matière d'accidents. M. ROUME estime que ce transfert sera évident : « la criminalité routière » va remonter.

**Mme Catherine NOBLET**, Marville-Moutiers-Brulé, indique que depuis la déviation, il n'y a plus d'accident. Qu'en sera-t-il si la traversée du village est remise en voie de substitution ?

**M. Olivier de SORAS**, DRE, se dit être présent en situation d'écoute et ne veut pas intervenir sur les échanges. Les questions de report de trafic seront examinées à l'atelier. Il indique cependant qu'il y a des trafics de 3 à 4000 véhicules/jour sur des sections de routes départementales et qu'il n'y a pas de corrélation directe avec l'accidentologie. Il fait aussi référence à la possibilité de réglementer la vitesse en zone urbaine (agglomération ou village) ainsi qu'à celle de l'interdiction de traversée pour les camions.

**M. OHREL** propose qu'on en reparle en fin de réunion, ce qui convient à **Mme Claire MARTIN-LABICHE**, Collectif Marville, qui indique à **M. de SORAS**, qu'elle interviendra sur ce point.

Le troisième intervenant inscrit est **M. Jean MOREAU** pour la Fédération d'environnement d'Eure-et-Loir (FEEL) qui soutient plusieurs associations, dont l'AVERN. Souhaitant prendre du recul, il relève que le dossier mélange un peu tout avec la question du traitement des contournements des deux agglomérations qui relève normalement de leurs financements et de leurs responsabilités. Il faut aussi terminer Dreux-Chartres et progresser sur Chartres-Allaines où il manque encore un financement assez conséquent. Mais il ne voit pas l'intérêt de tout empiler : l'aménagement de la RN154 ne doit pas être la panacée pour régler le contournement de la région parisienne et assurer les liaisons entre Rouen et le Sud de la France, l'Espagne et l'Italie. Pour les céréales, la voie ferrée s'impose : que restera-t-il du fret de céréales destinées aux pays en voie de développement via Rouen après la fin des subventions à l'agriculture ? De plus, on se précipite : il a fallu des décades pour traiter la RN12 de Rocquencourt à Cherisy. À Saint-Rémy-sur-Avre, le projet remonte à 1965 : on cherche à gagner deux à cinq ans !

**M. MOREAU** renvoie à son cahier d'acteur qui sera prochainement diffusé, où il souligne notamment l'existence de l'A28 qui joue ce rôle de liaison verticale de Rouen-Le Havre vers le Sud : pourquoi le faire jouer à la RN154 ? Pour lui, il faut remettre les problèmes dans leurs cases et les solutions aussi. Interrogé par **M. OHREL** sur le « mélange », il pense que le Maire de Chartres et éventuellement celui de Dreux sont intervenus, car une partie de leurs soucis de trafic serait gérée et traitée par le projet. Il y a eu, selon lui, certainement des influences politiques. Quant aux éléments du mélange, c'est l'addition de toute une série de questions différentes à traiter du Nord au Sud, depuis Nonancourt-Dreux jusqu'à Chartre-Allaines.

Un **participant** confirme que ce mélange fausse parfois le débat et revient sur la question des itinéraires de substitution et ses conséquences en matière d'accidents.

Un autre participant signale que le barreau Nord de Dreux pose problème au niveau de la Cité américaine et indique qu'on ne parle pas non plus du barreau Est à partir de Cherisy.

**M. de SORAS**, DRE, répond qu'il en a été question à la précédente réunion et que cela figure au dossier. Si on ne parle pas ici de tracé, il y aura toutefois deux réunions spécifiques sur les parties Nord et Sud.

**Mme Françoise DUTHU**, conseillère municipale Verts de Dreux, demande si on a étudié l'hypothèse d'une concession sur le tronçon Chartres-Allaines, l'approche par morceaux lui paraissant intéressante.

**M. MOREAU** rappelle les travaux de contournement en cours : doubler par une autoroute ferait double emploi, ce qui serait un peu démesuré au regard de la carte de l'Eure-et-Loir.

Le quatrième intervenant est **M. Didier BERTHUY**, Jouons Collectif A154, qui signale d'entrée qu'on a des chiffres différents pour le nombre de véhicules sur les itinéraires de substitution (3 000 maintenant, 3 500 à 5 000 dans le dossier préalable – 4 800 prévus au niveau d'Ymonville). Il y lieu de changer le logiciel si c'est le même pour les prévisions de trafic. Il indique également que la RN154 est à vendre sur le site e-Bay et invite à enchérir.

Il entend s'arrêter de parler pour laisser la parole aux 500 derniers signataires de sa pétition sur Internet. À **M. OHREL** qui demande si cette pétition sera remise à la CPDP, il répond « sans doute un jour, mais tous les arguments sont dans le document ». **Le Président** invite à lire ce qui est projeté et peut-être, tout en lisant, à poser des questions.

**M. Patrick RIEHL**, maire de Saint-Rémy-sur-Avre, indique qu'il a déjà 11 732 signataires de la pétition « *Dévier Saint-Rémy* », mais qu'il ne l'imposera pas pour éviter que cela dure trop, ce qui a conduit **M. BERTHUY** à déclarer que des commentaires, comme ceux qui figurent dans son cahier d'acteur constituent un exercice de « *démocratie participative* ».

**Mme LE HEN** soulève la question de la responsabilité des conducteurs dans l'origine des accidents. Elle demande également si la pollution ne va pas augmenter le taux de bronchiolites autour de Chartres. **M. OHREL** rappelle l'existence de la procédure « Réagir » qui analysait, au cas par cas, la ou les causes de chaque accident, car le seul non-respect du Code de la route n'est pas la seule cause. De là, était établi le programme de réduction des points noirs lorsque l'infrastructure était en cause.

**M. de SORAS** confirme que ce système d'enquête a posteriori se poursuit sous un autre nom.

**M. BERTHUY** fait part de son mécontentement qu'aucun des membres de la CPDP ne se soit retourné pour voir l'écran où défilaient les observations recueillies et estime que la poursuite des questions est un grand mépris pour les personnes qui ont ainsi écrit. **M. Jacques PAVAU**, membre de la CPDP, lui indique que la Commission dispose d'écrans qui permettent à chacun des membres de suivre ce qui est projeté. Il rappelle que **M. BERTHUY**, contrairement à ce qu'il avait indiqué, n'agace pas les membres de la CPDP puisqu'il est précisément dans son rôle en intervenant.

**M. AZIRA** relève que ce qui a été projeté est un coup médiatique et estime qu'il y a un peu tout et n'importe quoi. **M. BERTHUY** conteste en disant qu'il n'y a aucun propos susceptible injurieux. Il respecte l'opinion des gens et partage l'avis que les dépenses gouvernementales sont une insulte à beaucoup de gens.

**M. Pierre-Marie ISIDORE** intervient pour la Chambre de commerce et d'industrie d'Eure-et-Loir qui a déposé trois documents (cahier d'acteur ou contribution). Son premier point concerne la sécurité puisque les taux d'accidents mortels sont sur certaines

sections supérieurs aux ratios nationaux. Le deuxième point est l'aspect économique avec la dimension majeure de cette liaison Boulogne-Calais (avec le tunnel) Barcelone ou l'Italie. Il y a aussi la jonction avec l'axe soutenu par l'association Autoroute Atlantique-Rhin-Rhône. Il convient également de relier à la capitale régionale la seule préfecture de département qui soit aussi mal desservie, avec des temps de parcours irréguliers et extrêmement dangereux. Il y a enfin l'aspect Rouen-Orléans.

La RN154, avec un fuseau de 20 km, dessert les trois quarts du potentiel économique du département. De même en matière de zones d'activité, le nombre d'entreprises et de salariés confirme l'effet de massification autour de la RN154 (et non de la RN12, de l'A10 ou de l'A11). Le schéma départemental des zones d'activité du Conseil général retient 6 territoires dont 5 sont directement ou indirectement concernés par la RN154. Toutes les études des comités d'expansion ou de l'ex DATAR ont démontré que l'accès à un axe routier (peut être demain ferroviaire) est le critère privilégié d'implantation des entreprises.

Il existe donc un risque de « *marginalisation* » du département si rien n'est fait pour la RN154. Certes, il existe l'A28, mais peut-on laisser les habitants d'Eure-et-Loir marginalisés économiquement et socialement, et ce, durablement ? C'est pourquoi ce débat est un moment privilégié : la CCI prônait, il y a encore 2 ans la limite de 2015. Le délai de 2018 lui convient, mais après, ce sera trop tard.

La CCI se réjouit des réflexions sur la réalisation de la voie ferrée Rouen-Orléans, car il faut absolument une alternative à la route. Mais puisque le fer ne pourra se financer que sur crédits publics, la RN154, faute de trouver un même financement, pourrait l'être à travers une concession. Cette éventualité n'a pas sa préférence dans la mesure où la CCI connaît le poids du péage dans les comptes d'exploitation des transporteurs. Dans l'idéal, la 2x2 voies gratuite comme dans l'Eure conviendrait, mais compte tenu des problèmes de délai et de mobilisation des fonds publics, l'hypothèse de la concession est réaliste.

À la question d'un participant sur la desserte des communes, M. ISIDORE répond qu'il y a une réelle prise en compte par les élus locaux des problèmes d'accès aux zones d'activité, qui se traduisent dans les documents d'urbanisme à l'élaboration desquels la CCI participe, avec le souci de mieux les desservir tout en contournant les zones habitées.

**M. Laurent BORDEAU**, Agir Unis A154, cite le pôle de Châteaudun qui souffre actuellement, mais offre néanmoins des possibilités alors que les améliorations sur la RN10 ne se font pas par concession. L'aménagement d'une route express permet une meilleure irrigation des zones artisanales et des villages, et limite les prélèvements de terres agricoles. Il signale également le récent rapport de la Cour des comptes sur le ferroviaire, relevant notamment sa recommandation à des expérimentations de partenariats avec le privé. Pour lui, l'avenir n'est pas bouché au point de choisir la concession comme option exclusive.

**Un participant** s'inscrit en faux sur le postulat qu'il faut faire des voies rapides partout. C'est l'emploi qui développe l'économie. Prenant l'exemple de Dreux, il indique qu'avec les délocalisations, on a seulement aujourd'hui des centres de distribution : on facilite le déplacement, et en plus, on a la pollution.

**M. Paul de VAQUIERE** souligne que le pôle économique de Dreux est spécialement touché par la crise alors qu'il y a la RN12 et la RN154.

**M. Laurent BORDEAU**, Agir Unis A154 est le nouvel intervenant. Il rappelle la nécessité d'améliorer la RN154 et de la rendre plus sûre avec une adéquation entre les exigences économiques, environnementales, sociales.

L'amélioration proposée étant la concession autoroutière, la question est de savoir si le choix est judicieux pour ce qu'auront à payer contribuables et usagers. D'abord, on est passé de 500 à 600 M€ en 2005 à 710-765 M€ alors qu'il n'y a pas de tracés arrêtés. Il en déduit que le coût de la concession est plus élevé que la 2x2 voies (+ 60 à 65 M€). Il y a ensuite la subvention d'équilibre entre 50 et 120 M€. Enfin, s'ajoutent à la charge des collectivités les abonnements pour le parcours domicile-travail que le précédent DRE, en 2007, avait estimé à un millier. Il relève également que les Français ne pourront avoir un tarif préférentiel par rapport à la concurrence étrangère de l'UE pour les camions de plus de 12 tonnes, et bientôt pour ceux de 3,5 tonnes. Le péage va alourdir les charges des artisans et des petites entreprises de service. Il faut y ajouter l'augmentation du prix des carburants, annoncée par l'industrie pétrolière elle-même. Enfin, autres coûts complémentaires : itinéraires de substitution, diffuseurs, acquisitions foncières. Ce dernier point lui paraît essentiel dans un département agricole.

M. BORDEAU revient sur l'accidentologie, supérieure sur autoroute selon lui par rapport aux routes nationales ou départementales. Au fur et à mesure de la réalisation des aménagements sur la RN154, il y a baisse du nombre d'accidents : ce devrait être le cas entre Berchères-les-Pierres et Prunay-le-Gillon puisque ce secteur vient d'être réaménagé par la DIRNO. Enfin, il s'interroge sur les différences de dates d'achèvement : 2025/2030, 2070...

**Mme LE HEN** estime que la progression des coûts n'est pas sans liaison avec celle du pouvoir d'achat.

**Mme DUTHU** demande qu'on développe l'autre option qui aurait été possible en matière de PPP, dont on parle dans le dossier, mais qui paraît abandonnée : l'équité, pourtant, serait que, pour une infrastructure nationale, le contributeur soit national. **M. BORDEAU** rappelle que son observation sur le privé portait sur le fret pour les céréales. Pour lui, la concession est une forme de PPP qui, pour autant, va conduire les usagers et les contribuables (à travers leurs collectivités) à devoir payer pour une concession qui peut aller jusqu'à 60 ans. Le concessionnaire pourra également s'interroger pour savoir si le projet est viable quand on voit les perspectives données par le directeur du Port de Rouen pour les céréales. De même, le rapport LOTI, pour le tronçon examiné de l'A19, n'est pas positif sur sa viabilité.

**M. de SORAS**, se limite volontairement à ne répondre que sur certains points. D'abord, il réfute les différences entre une 2x2 voies et une autoroute en matière d'emprise foncière. Ensuite, sur l'importante question de la desserte, il souligne la différence d'approche entre les réalisations progressives de la 2x2 voies et l'hypothèse de la concession. Il affirme que les dates communiquées pour les horizons d'achèvement dans les différentes hypothèses sont des éléments objectifs. Il reste qu'il y

a beaucoup de choses intéressantes dans le débat qui devront être analysées. Pour autant, aménager la RN154, accélérer, mais aussi continuer en financement public n'est pas pour autant une équation simple. Enfin, il lui paraît essentiel de rappeler que, si le projet est confirmé, les études ne se différencieront pas qu'il s'agisse d'une 2x2 voies ou d'une autoroute.

**M. BORDEAU** précise que l'usager d'un TER paye 20 % du coût alors que, pour une concession routière, il y aura à garantir le profit du privé.

**M. Alexandre BARTHELEMY** indique que son association «Un Euro pour la vie» est à sa connaissance la seule à défendre le projet, seule solution pour avoir rapidement la RN154 aménagée. En matière de sécurité, la mortalité est excessive. Il y a accroissement permanent du trafic. Certaines associations remettent les chiffres en cause et le maître d'ouvrage admet qu'il y peut-être à retravailler dessus. Cela ne remet pas en cause l'insécurité, les bouchons, les pollutions et les villes défigurées. Il cite Saint-Rémy-sur-Avre. Mais il y a aussi des désagréments pour les riverains dans les nœuds de circulation.

Il convient de protéger le patrimoine et la santé. Il cite les aspects environnementaux qui peuvent être pris en compte dans la solution autoroutière qui apporte par ailleurs de nombreux services (rapidité d'intervention, sécurité, gestion, information). Enfin, il souligne que c'est bien le contribuable qui paye encore les nationales. De plus, si l'État doit encore payer, il y aurait éventuellement d'autres dépenses en concurrence comme des écoles (50 écoles modèles comme celle de Beaulieu pour les 700 M€).

Il revient sur les cinq exigences figurant dans son cahier d'acteur : gratuité pour le trafic inter-eurélien, une étude pour le contournement Ouest de Chartres, des engagements en matière de protection (tracé semi-enterré au niveau du collège...) si c'est le tracé Est qui est retenu pour ce contournement ainsi que la mise en place d'un tracé parallèle à l'autoroute adapté et sécurisé (contournement de villages, feux, réglementation) et la prise en compte de ces derniers coûts dans le projet.

**M. BERTHUY** met en cause la représentativité et la crédibilité de l'association Un Euro pour la vie. **M. BARTHELEMY**, réfutant l'insinuation d'une quelconque inféodation au gouvernement actuel, son association ne comprenant pas d'élus, précise qu'elle regroupe 250 membres et a recueilli 250 signatures. Il regrette que l'activation de son site soit insuffisante, faute de temps. Quant aux réunions dont la réalité est mise en cause par **M. BERTHUY**, il précise que celle prévue pour le Nord a été annulée du fait de « menaces » de gens qui seraient venus la « pourrir », comme ce fut le cas à Saint-Prest.

**M. Éric BERNARD**, CGT-SNPTRI, déplore que dans le débat on ne parle jamais du personnel, alors que celui-ci travaille sur le réseau national en permanence, avec des problèmes de sécurité. C'est inacceptable, tout comme faire encore payer le contribuable et l'usager pour la RN154 qu'on va repayer. Il faut dire non au tout payant prévu puisqu'une vingtaine de RN sera privatisée à l'avenir. Il invite à lire son intervention sur le site de la CGT.

**M. BARTHELEMY** indique n'avoir pas nié le travail des agents fonctionnaires, mais il souligne que les délais d'intervention sont

plus courts sur les autoroutes. Quant au recours au privé, il est à examiner au regard de l'ampleur de la dette actuelle de l'État.

**Mme Nicole FERRIERE**, vice-présidente de Saint-Prest Environnement, qui intervient pour le compte de son **Président, M. François BREDON**, présent, est heureuse de l'occasion d'exposer publiquement la problématique de Saint-Prest, au Nord-est de Chartres, dont elle donne les caractéristiques à travers le logo qui symbolise le cadre de vie (verdure, omniprésence de l'eau, promenade le long de l'Eure). Commune de 2 300 habitants, relativement urbanisée, elle est en ZNIEFF 2. L'association, récente, qui regroupe 180 foyers, s'oppose à la concession dans le contexte du Grenelle. Plus spécifiquement elle relève la contradiction dans le dossier entre l'affirmation que les possibilités de passage sont extrêmement réduites du fait des contraintes (notamment le franchissement de l'Eure, la proximité de zones résidentielles, la présence du collège, la protection des nappes...) et la conclusion que l'aménagement de cette section, par l'Est de Chartres, d'un coût entre 200 et 215 M€, permettra d'assurer la continuité de l'itinéraire. Elle n'a pas le temps d'intervenir sur les questions de sécurité et conclut en demandant expressément au maître d'ouvrage de faire une étude très approfondie sur un contournement par l'Ouest.

**Mme Claire MARTIN-LABICHE**, collectif d'habitants de Marville-Moutiers-Brulé, centre ses propos sur les questions de sécurité à partir de l'exemple de Marville, entre Dreux et Chartres, dont la concession autoroutière ferait disparaître les acquis de l'aménagement qui a été réalisé. Il n'y a pas de données sur la desserte et l'accès à l'autoroute, mais avec la charge du péage, il y aura là deux causes du transfert du trafic sur l'ancienne traversée. Elle refuse ce retour en arrière, sans sécurité et sans progrès, avec un village coupé en deux : les ralentisseurs et aménagements ponctuels ne suffisent pas. Après les deux dernières victimes en 1993, les habitants de Marville seront à nouveau des victimes en puissance de la RN154. Elle relève enfin la contradiction du projet avec le Grenelle.

**M. Bertrand THIERRY**, avant dernier intervenant inscrit, indique avoir été présent à chaque réunion, étant moins certain que Maître FARO de l'échec du projet. Il cite le Président du Conseil général qui dit lui-même que le dossier est incomplet et mal ficelé avec de nombreuses incohérences qui n'ont pu être corrigées par la CPDP avant l'impression.

Sur l'avenir du trafic routier, le maître d'ouvrage ne répond que par des modèles. Sur l'itinéraire il ne donne rien des études : existent-elles ? Comment l'État va-t-il pouvoir prendre sa décision ? Il y a des points importants à contrôler.

Pour les pro-autoroutes, il relève que la pétition de la CCI ne parle à aucun moment de concession autoroutière. Qui veut l'autoroute, à part les trois courageux membres d'Un euro pour la vie ? S'il n'y a plus d'accidents entre Dreux et Chartres, pourquoi les recréer par les transferts sur les voies de substitution ? Quid du coût des aménagements à y faire et à inclure dans le projet ?

L'A19 n'a apporté que peu de trafic supplémentaire entre Allaines et Chartres et rien entre Chartres et Dreux. Les chiffres

évoluent, par exemple le coût de la gratuité pour Chartres-Dreux estimé à 130 M€ en 2006, à 80 en 2007 et impossible à chiffrer aujourd'hui. Par ailleurs le tarif voiture annoncé de 0,084 € /km est irréaliste : il est de l'ordre de 0,092 € pour les autoroutes de ou vers Paris pour plus de 20 000 v/jour et de 0,132 € ou plus, sur les radiales. D'où sort ce chiffre et pour combien de véhicules ? Comment le concessionnaire amortira-t-il l'investissement et l'exploitation ?

**M. THIERRY** revient sur les projets concernant l'agglomération drouaise sans du reste que le maître d'ouvrage puisse réellement communiquer. Les élus des villages concernés ont droit à plus de respect. Il souligne la contradiction permanente entre « pas de tracé, pas d'études » et en même temps des chiffrages, des estimations variables dans le temps et des choix affichés sans guère de justifications. Le débat doit progresser encore et les études des bilans carbone des différentes options sont à réaliser. Nous devons défendre notre nationale : l'aménagement de l'existant est bien conseillé par l'État dans la suite du Grenelle. Il conclut en demandant qu'on traite sérieusement le dossier sur Dreux. Le Président renvoie la réponse du maître d'ouvrage aux séances spécialement consacrées aux points évoqués.

Le dernier intervenant est **M. Gérard DANIEL**, Déviers Saint-Rémy, qui expose le projet qui concerne directement Saint-Rémy-sur-Avre, et donc le tronçon commun entre Dreux et Nonancourt dont on parle peu. L'Association a été créée en mars 2009 pour dénoncer une situation préoccupante et intenable liée au cumul des trafics de la RN12 et de la RN154 dans la traversée de la commune, avec de réels problèmes de nuisance et de sécurité, notamment pour les riverains. La pétition a reçu à ce jour 11 732 signatures, dont 2 842 rien qu'en vallée d'Avre. La particularité c'est le trafic 28 742 v/jour en octobre 2009. 81 % du trafic se fait entre 8 et 20H soit 23 347, dont 4 046 poids lourds en moyenne. Les jours de pointe, c'est autour de 36 000 v/jour et aux mêmes horaires 29 558 dont 6 000 poids lourds. On est dans un tout autre ordre de grandeur que les 4 à 5000 véhicules cités le plus souvent. De plus, le trafic progresse.

L'aspect pollution est également important : les concentrations de dioxyde d'azote (avec ses conséquences sur les voies respiratoires) ont été analysées fin 2008 par l'association Lig'Air, chargée de la surveillance de l'air en région Centre : les niveaux enregistrés sont parmi les plus élevés. On est très proche de la limite autorisée (qui pendant l'enquête a été dépassée le 6 novembre 2008 à Saint-Rémy-sur-Avre et nulle part ailleurs dans la région).

Un accident par semaine, le bruit, les vibrations et les fissures dans les maisons, les dégâts sur les façades, l'impossibilité d'ouvrir les fenêtres : les véhicules passent à moins d'un mètre. Il cite plusieurs témoignages et invite à consulter le site. Problèmes pour traverser, difficulté pour cheminer jusqu'à l'arrêt du bus scolaire, bouchon, transfert de trafic dans les petites rues du village, stress et peur sont le quotidien.

Pour conclure, **M. DANIEL** rappelle que le premier projet date de 1965. Cela suffit : quelle que soit la solution retenue (sauf continuer à traverser Saint-Rémy), le Collectif restera attentif à ce que les nuisances ne soient pas simplement transférées, et donc veillera à ce que soient pris en compte la protection des riverains, la préservation de l'environnement et le respect des parties agricoles.

**M. OHREL** donne la parole à **M. de SORAS**, qui relève beaucoup de prises de position et d'éléments de réflexion dans ces contributions riches et intéressantes. Il indique qu'il y a cependant des imprécisions et des informations faussées, parce que sorties du contexte. Deux illustrations : on ne reconstruira pas et on ne doublera pas les parties déjà aménagées ; sur l'exploitation, la gestion du réseau national n'est pas si différente (par exemple, on y voit des panneaux à message variable). Il retire de cette séance des éléments des propositions pour que le débat puisse être productif. On touche ainsi à la complexité de « nos » métiers, dit-il : un projet est un exercice toujours difficile, un équilibre délicat à trouver parfois entre des objectifs qui peuvent apparaître contraires. C'est toute la difficulté de la conduite de projet.

**Le Président** relève qu'il y a approbation générale à son propos et à la perspective de prise en compte de ce qui a été entendu. La prochaine réunion est intitulée « la conception et la conduite d'un projet routier », dont, dit-il à l'attention du maître d'ouvrage, le débat public fait partie.

## Réunion

### « La conception et la conduite d'un projet routier »,

• le 1<sup>er</sup> décembre 2009 à Saint-Rémy-sur-Avre.

*Les membres de la CPDP*

*La DRE Centre, représentée par :*

*M. Olivier de SORAS*

*M. Serge GAILLARD*

*Mme Guglielmina OLIVEROS-TORO*

*Expert invité par la DRE :*

*M. Pascal LENOIR, Chef du service*

*Infrastructures d'un Conseil général du Centre.*

Lors de la préparation du débat, il est apparu nécessaire au maître d'ouvrage et à la CPDP d'apporter des éclaircissements quant à la genèse et la poursuite d'un projet qui a fait l'objet de décisions successives et de réalisations partielles. L'objet essentiel de cette réunion est donc de situer la place du débat dans le long cheminement de l'aménagement de la RN154.

Cette réunion rassemble plus de 300 participants, mais cette affluence ne s'explique pas seulement par l'intérêt des questions à l'ordre du jour. Il s'avérera au cours du débat que son objet même est accueilli comme un peu théorique par le public. En effet, les habitants de Saint-Rémy-sur-Avre et ceux des communes situées au Sud-ouest et à l'Ouest de Dreux, très nombreux dans la salle et particulièrement concernés par le projet de contournement de l'agglomération et par l'aménagement du tronçon commun RN12-RN154, se sont déplacés pour s'exprimer sur ces questions et obtenir des réponses précises à leurs interrogations. « Je me demande si je ne me suis pas trompée de débat », dit **Mme PLANES**, Saint-Lubin-des Joncherets. Une large partie de la réunion porte donc sur des enjeux locaux.

*Dans un souci de lisibilité, ce compte rendu ne respecte pas strictement la chronologie des interventions revenues à plusieurs reprises sur les mêmes questions, mais les regroupe par thèmes.*

Après l'accueil par **M. Patrick RIEHL**, maire de Saint-Rémy-sur-Avre et Vice-président du Conseil régional Centre et par le Président de la CPDP, **M. Alain OHREL**, le maître d'ouvrage rappelle les données du projet et énonce les trois questions, posées à chaque séance publique, sur l'opportunité d'achever l'aménagement de la RN154, sur les délais souhaitables de cet achèvement et sur les modalités de son financement.

Un exposé d'ordre général sur le processus de conduite d'un projet routier est présenté par **M. Pascal LENOIR**, responsable du service des infrastructures d'un département du Centre, invité en tant qu'expert par le maître d'ouvrage.

Ce long processus se déroule en trois grandes phases : la première porte sur la faisabilité et l'opportunité du projet et donne lieu à concertation lors du débat public, cette étape étant suivie d'une décision de poursuivre ou non. Cette concertation se poursuit lors de l'élaboration du dossier soumis à l'enquête publique qui définit les caractéristiques du projet dans une bande d'environ 300 m, évalue ses impacts, précise les mesures destinées à les atténuer ou à les compenser et arrête les modalités de financement.

La deuxième phase s'engage après décision du maître d'ouvrage formalisée par un décret déclarant le projet d'utilité publique (après avis du Conseil d'État dans le cas présent). Cette décision est assortie d'engagements sur les mesures compensatoires et les éventuels aménagements fonciers. Cette deuxième phase comporte la mise au point détaillée du projet, les enquêtes préalables aux acquisitions foncières, les réaménagements fonciers et une enquête liée à la loi sur l'eau. C'est également au cours de cette phase qu'est lancé au niveau européen un appel d'offres sur la base d'un cahier des charges très précis lorsque le choix de la mise en concession ou d'un partenariat public privé est retenu.

La troisième phase est celle de la réalisation des travaux et de la mise en service de l'ouvrage.

**M. Olivier de SORAS**, DRE, présente un historique des décisions, études et réalisations concernant la RN154 d'Allaines à Nonancourt : son classement en 1992, entre Rouen et Orléans, en Grande liaison d'aménagement du territoire (GLAT) a enclenché une série d'études portant sur son aménagement à 2x2 voies avec un statut de route express. C'est une décision ministérielle de 1994 qui a arrêté un ensemble de projets successifs à 15 ans : déviation de Nonancourt, de Saint-Rémy-sur-Avre, contournement Est de Dreux, tronçon entre Dreux et Chartres, contournement Est du chef-lieu et mises à 2x2 voies localisées au Sud de Chartres. Le dossier prévoyait également un parti à long terme, incluant un contournement Sud-ouest de Dreux et l'aménagement complet entre le Sud de Chartres et l'A10.

Le maître d'ouvrage détaille ensuite les niveaux d'avancement des différentes sections du projet : études préalables pour les contournements de Saint-Rémy-sur-Avre, l'est de Dreux et l'est de Chartres ; déviations d'Ymonville et de Prunay-le-Gillon en

cours de réalisation ; mise en service de la section Sud de Dreux-Nord de Chartres.

Sur l'insistance de la CPDP, le maître d'ouvrage, après avoir à plusieurs reprises éludé la question des variantes de fuseaux en la renvoyant à l'enquête publique, précise que plusieurs études ont été faites sur la déviation Nonancourt Saint-Rémy-sur-Avre sans aboutir à un consensus.

**M. Michel ETIENNE-AUGUSTIN**, maire de Boissy-en-Drouais, résumera au cours du débat l'insatisfaction du public sur la place de la concertation dans le processus de décision : « *dans ce processus, on voit apparaître le mot public dans seulement deux étapes : le débat public et l'enquête publique.* » Reprenant les propos du maître d'ouvrage sur les tracés qui n'ont pas à être débattus au sein du présent débat, M. ETIENNE-AUGUSTIN conclut ainsi : « *il me semblerait quand même intéressant que les acteurs locaux soient plus que concertés quant aux études qui sont faites et non pas uniquement dans le cadre d'une enquête publique déjà très avancée où on ne revient jamais pratiquement sur le sujet* ».

**M. Stephan DEBACKER**, maire d'Escorpain, s'interroge sur la place de l'influence politique dans les décisions et considère que les exposés sont bien « techniques ». **M. Joël HERVIEU**, Conseiller général du canton de Nonancourt, proteste sur l'étroitesse du territoire retenu pour le débat : « *la RN12 traverse l'Eure, la RN154 traverse l'Eure, et dans les informations, elles ne dépassent pas les frontières de l'Eure-et-Loir ; je déplore cette situation, le Conseil général également* ».

*Les interventions suivantes ne portent pas strictement sur les questions à l'ordre du jour et concernent divers aspects liés à la situation locale et à la mise en concession.*

### L'urgence du traitement de la traversée de Saint-Rémy-sur-Avre

**M. Gérard DANIEL**, collectif « Dévier Saint-Rémy », après avoir remarqué que le délai de réalisation est assez long même dans la solution la plus rapide, expose la demande du collectif : « *À Saint-Rémy, les Rémois ne seront pas opposés à ce que je vais dire : nous souhaitons que cela se fasse vite parce que la situation est intenable* ». Il remet au Président de la CPDP une pétition de 10 732 signatures allant dans ce sens.

**Mme Sandrine LECLERC**, habitante de Saint-Rémy-sur-Avre insiste sur l'exaspération des riverains de la RN12 face à la pollution, au bruit et à l'insécurité qu'ils subissent au quotidien « *J'ai mis un drap blanc en février, à ce jour il est noir. J'imagine l'état de mes poumons ...C'est de pire en pire, tous les jours on constate plus de véhicules* », dit-elle.

Le maire, **M. RIEHL**, évoquant le terme de 2070 en cas de réalisation par tranches successives de 50 M€, interroge le maître d'ouvrage, sur l'ordre dans lequel se dérouleraient les travaux : « *Sous-entendez-vous que l'on commencera par le Sud et que Saint-Rémy sera fait en dernier ?* ». Cette interrogation sur la planification des travaux est reprise par **M. Philippe HOUSSET**, Président de l'association intercommunale de défense des intérêts locaux.

**M. de SORAS** expose les contraintes dues à la disponibilité des financements permettant ou non un aménagement global et la difficulté de programmer des opérations lourdes comme les

déviations. Les 50 M€ dont il disposerait par périodes quinquennales ne permettent pas d'engager des opérations comme la déviation de Saint-Rémy-sur-Avre estimée à 130 M€.

### La comparaison entre un passage de la déviation de Saint-Rémy-sur-Avre au Nord ou au Sud

Les défenseurs de chaque option apportent des arguments visant à démontrer l'importance des impacts de la solution qu'ils rejettent sur la consommation d'espaces naturels et agricoles, sur la qualité de vie des villages et sur les milieux naturels fragiles.

**Mme PLANES**, Saint-Lubin-des-Joncherets, après avoir noté que le Conseil municipal a voté à l'unanimité contre le contournement Sud, souligne que le dossier du maître d'ouvrage présente les enjeux environnementaux d'un passage au Sud comme étant moins complexes que ceux d'un passage au Nord : « *est-ce à dire que déjà dans le débat public, le maître d'ouvrage et peut être vous, membres de cette Commission, vous estimez que ce sera le passage Sud qui sera privilégié ?* » **Le Président de la CPDP** rappelle que ses membres ne portent pas de jugement sur telle ou telle option, mais qu'à l'inverse, le maître d'ouvrage a le droit de privilégier une solution, ce qu'il a fait dans le dossier support du débat. **M. HOUSET** conteste l'affirmation de **M. Serge CORDA** de la Madeleine de Nonancourt, selon laquelle le tracé Nord serait plus court que le tracé Sud : « *Si l'on vient de Rouen, en effet le tracé Nord est plus court pour aller à Chartres. Par contre, si l'on fait Alençon-Paris, le tracé Sud est plus court... La contrainte environnementale est beaucoup plus forte au Nord qu'au Sud. Concernant Natura 2000 cela représente une contrainte très forte vis-à-vis d'un aménagement routier* », dit-il.



### Le traitement de la RN12 de l'Est de Dreux à Nonancourt

**Le maire d'Escorpain** exprime l'opposition de sa commune à l'autoroute considérant que les études financières et l'évaluation des impacts ne sont pas disponibles. Il souligne le problème du tronçon commun RN12-RN154 dont les difficultés ne seront pas résolues uniquement par la mise en concession de la RN154, le problème de la RN12 restant à résoudre. Cette analyse est contestée par **le maître d'ouvrage** qui considère que si l'aménagement de la RN12 de l'Est de Dreux au carrefour de la Pyramide n'est pas pris en compte dans ce projet, le tronçon commun est traité.

### L'importance des prélèvements fonciers agricoles et naturels

Plusieurs **participants** interrogent le maître d'ouvrage sur l'importance des surfaces à acquérir pour la réalisation du projet et à défaut de pouvoir disposer d'éléments précis à ce stade, ils souhaitent avoir des ratios d'emprises au km de voie à créer. « *Je considère que pour une autoroute, on coupe droit, on sacrifie beaucoup plus de terrains agricoles que pour une 2x2 voies qui prendrait des voies déjà existantes* ». **M. de SORAS** ne pouvant répondre précisément sur le projet en débat, donne néanmoins des éléments basés sur les emprises des déviations d'Ymonville et de Prunay-le-Gillon et démontre les similitudes d'emprises entre une route express et une autoroute en projetant des vues aériennes de réalisations routières.

**M. CORDA** regrette que la présentation du dossier ne permette pas d'estimer l'emprise de l'assiette totale du projet « pour pouvoir définir à peu près combien on va pouvoir exploiter de pourcentage de terrain agricole et en dehors des champs, ce qu'il va y avoir comme bois, comme espaces naturels ». Il regrette également de ne pas disposer de comparaisons sur les surfaces à acquérir pour les projets Sud et Nord de la déviation de Saint-Rémy-sur-Avre et pour les contournements Est et Sud-ouest de Dreux.

**M. Paul de VACQUIERE** souligne l'enjeu de l'économie de consommation d'espaces : « *on perd à peu près en France un département agricole tous les dix ans avec l'urbanisme et les routes* » et **M. Michel PLOVIE**, Dampierre-sur-Avre s'étonne de l'absence d'approche concertée entre les élus autour de projets communs de développement urbain qui permettrait de limiter les emprises agricoles.

### La mise en concession de la RN154 et le traitement réservé au tronçon commun RN12-RN154

Le maître d'ouvrage résume sa position sur le financement : « *Soit, on a un souhait, une volonté politique et un montage financier permettant la réalisation globale. Nous le proposons comme étant une hypothèse de concession ; dans ce cas, l'ensemble de l'axe peut être réalisé à l'horizon de 2018. Soit, c'est une prochaine opération sur crédits budgétaires d'une cinquantaine de M€ et seule la prochaine opération peut être envisageable à ce terme.* »

Cette intervention suscite des questions sur le rôle du concessionnaire dans la mise au point du projet et sur l'éventualité de rendre payant le tronçon commun RN12-RN154

À **M. DEBACKER** qui demande : « *En cas de concession autoroutière, quel mot aurons-nous à dire ? Est-ce le concessionnaire qui décide du tracé ?* » **M. de SORAS** indique de nouveau que le concessionnaire n'intervient qu'après la définition précise du projet.

**M. HERVIEU** demande que tout le contournement de Nonancourt Saint-Rémy-sur-Avre soit sans péage pour la population locale. Les risques de voir perdurer des bouchons sur la nationale et d'un report sur la voirie locale du trafic en cas de mise en place de barrière de péage sur la portion Nonancourt-la Pyramide sont abordés par **Mme Pascale FINK**, de Saint-Lubin-des-Joncherets. **M. de SORAS** indique que l'hypothèse de la mise hors péage du

tronc commun RN12-RN154 a été évoquée ainsi qu'un dispositif de péage ouvert qui permettrait de sortir la RN12 du péage, mais il précise que rien n'est arrêté à ce stade.

Enfin, quelques interventions d'ordre général de participants portent sur l'absence de vue prospective du dossier sur l'évolution des modes de déplacements et sur un contenu trop « flou » pour permettre de se prononcer en toute connaissance de cause. Un représentant de la **Chambre de commerce et d'industrie de l'Orne** donne lecture d'une contribution en faveur d'un achèvement à caractéristiques autoroutières de la RN12 entre Pré-en-Pail et l'Île-de-France et donc assurant une continuité de l'axe jusqu'à Cherisy.

Le **Président de la Commission** clôt la réunion en remerciant le Maire de Saint-Rémy-sur-Avre et les participants après avoir rappelé ce qu'il en est du débat public et de ses conséquences sur les décisions à venir.

## Réunion

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

• le 7 décembre 2009 à Dreux.

*Les membres de la CPDP*

*La DRE Centre, représentée par :*

*M. Olivier de SORAS*

*M. Serge GAILLARD*

*Mme Guglielmina OLIVEROS-TORO*

*Expert invité par la CPDP :*

*M. Jacques BRETON, Président de la*

*Compagnie nationale des Commissaires enquêteurs.*

Le **Président Alain OHREL** ouvre la séance consacrée à l'aménagement au Nord, qui se déroule évidemment à Dreux, mais dont des aspects ont déjà été abordés à la précédente réunion. La CPDP a sensibilisé le maître d'ouvrage sur les attentes quant aux différents itinéraires possibles. Il indique que M. Jacques BRETON, Président de la Compagnie nationale des Commissaires-enquêteurs, invité par la Commission, interviendra pour situer « l'enquête publique » par rapport au « débat public », en évoquant également les modalités de la concertation entre ces deux phases, qui seront améliorées dans la suite du Grenelle.

**M. Jean-Yves AUDOUIN**, membre de la CPDP, rappelle ce qui a été dit à Saint-Rémy-sur-Avre : la RN154 étant une grande liaison d'aménagement du territoire (GLAT), un avant-projet sommaire d'itinéraires (APSI) à court terme, soit pour 15 ans, a été commandé. Des études ont été faites sur plusieurs segments : certaines sont très anciennes et approfondies ; d'autres ont besoin d'être revues ; quelques-unes sont sommaires. Le maître d'ouvrage les présentera pour chaque tronçon. Pour autant, il faut se situer également dans une logique plus globale d'itinéraire. Après un débat, ce sera l'exposé de M. BRETON, puis une seconde phase de questions réponses.

**M. Olivier de SORAS**, DRE, rappelle le dossier du débat, les trois questions, la situation de l'axe, les délais, les financements.

**Mme Guglielmina OLIVEROS-TORO**, DRE Centre, présente les études menées pour la partie du Nord.

Elle illustre le déroulé des étapes de mise en place d'une infrastructure, depuis les études d'opportunité jusqu'à la mise en service, en s'appuyant sur l'exemple de la déviation du Boullay-Mivoye, ouverte en janvier 2009. Elle revient à l'APSI qui privilégiait le passage à l'Est de Dreux dans la première phase (15 ans), sachant que la deuxième phase, à plus long terme, prévoyait également un contournement Ouest de Dreux. Depuis, la RN154 est aménagée de Chartres à Marville-Moutiers-Brûlé et des études ont été faites pour la partie Nord de Nonancourt, à Saint-Rémy-sur-Avre jusqu'à l'Est de Dreux.

Sur le contournement de Saint-Rémy-sur-Avre, les études menées entre 1996 et 2000 ont donné lieu à des réunions de concertation en 2001 qui n'ont pas abouti. Des études complémentaires ont été faites en 2004. Elle expose les contraintes respectives de chacune des trois possibilités : passage au Nord, passage au Sud ou aménagement sur place (avec l'hypothèse d'un tunnel).

Pour Dreux, elle commente une photo aérienne et rappelle l'inscription du tracé Est dans les documents d'urbanisme comme projet d'intérêt général (PIG) pour rejoindre la RN12 du côté de la vallée de l'Eure : zone Natura 2000, importance du bâti, de la zone industrielle. Il y a donc des études en cours et des réflexions à approfondir. Ce passage par l'Est nécessite l'achèvement de la 2x2 voies existante au Sud jusqu'au giratoire de Dreux, il y a lieu d'assurer l'aménagement du giratoire, avec études à poursuivre, même si l'aménagement devrait se faire sur place. Quant au passage au Nord de Dreux, il exige un très lourd traitement de la RN12 permettant de supporter le trafic de la RN12 et de la RN154. Tout ceci conduit à réfléchir à un passage à l'Ouest de Dreux à partir de Marville-Moutiers-Brûlé pour rejoindre la RN12-RN154 au Nord-ouest de l'agglomération. Elle présente les avantages et inconvénients de chaque solution, et reconnaît que l'aménagement proposé ne résout pas à lui seul le problème de trafic sur la RN12.

**M. AUDOUIN** ajoute que si le critère agricole n'a pas été cité, il est bien évidemment pris en compte : l'emprise des terres agricoles fait partie de l'analyse multicritères.

**Mme Germaine FRAUDIN**, AVERN, relève que le tracé Ouest au droit de Dreux a été éladé dans la présentation. Elle replace le projet d'aménagement dans le cadre général de l'avenir de la planète, du bilan carbone tant de la construction que du trafic de l'autoroute...

**M. Bertrand THIERRY**, Collectif des associations du pays drouais Pour une alternative au projet autoroutier A154, s'interroge sur le sort des véhicules venant de Paris par la RN12. Il conteste le rallongement de 3 Km qui pour lui est plutôt de 5 Km. Il demande quel est le niveau de réalisation des études pour le grand contournement Ouest. Plus globalement, faisant référence à l'intérêt porté par l'Orne à la RN12, il s'interroge pour savoir qui demande réellement cette infrastructure : les départements traversés ? L'État ? Le cabinet de M. BORLOO, le 3 septembre 2008, indiquait que l'État ne réclamait aucune autoroute.

**M. Yves GLAYSE**, ASCVEG, s'étonne de l'évolution des coûts estimés pour le tracé Est.

**M. Jean-Louis LATOUR**, Association VIVAVRE, a l'impression que la DRE a une solution qu'il faut absolument faire passer, sans dire que d'autres options avaient été étudiées. Il conteste pour Saint-Rémy-sur-Avre les chiffres donnés pour la réalisation du tunnel. Enfin, il souligne l'importance du niveau de la subvention d'équilibre.

**Mme Françoise DUTHU**, conseillère municipale Verts de Dreux, se limite à constater qu'on présente Est et Ouest, peut-être les deux. On ne reprend plus le schéma de 1994 et l'hypothèse du barreau Est. Elle souligne la fâcheuse coïncidence entre les dates d'ouverture de Copenhague et de présentation de ce projet. Elle regrette les conditions dans lesquelles il va falloir refinancer à nouveau des infrastructures.

**M. de SORAS**, souhaite qu'on revienne à l'objet du débat public qui concerne l'aménagement global de l'axe, même si évidemment on se réfère à ce qui pourrait être des tracés. **M. Serge GAILLARD**, DRE Centre, revient sur les chiffres pour le tunnel. Il indique que le contournement Est ne pourra fonctionner que si on ajoute des aménagements sur la RN12 au Nord et la déviation de Saint-Rémy-sur-Avre. Il rappelle qu'il ne s'agit pas de choix, mais de préférences du maître d'ouvrage. **Mme OLIVEROS-TORO** donne des précisions sur les contraintes de Natura 2000 en indiquant que la zone n'est pas pour autant une réserve. **M. de SORAS** revient sur l'initiative du projet : la demande a émané du territoire, d'un ensemble d'acteurs locaux, politiques, économiques, acteurs institutionnels qui ont sollicité en 2006 le ministère. Ils voulaient connaître quels éléments de réflexion l'État pouvait apporter face aux besoins conséquents de financement, au niveau de ce qui est actuellement mobilisable et aux exigences d'une réalisation dans un délai court. **Mme OLIVEROS-TORO** souligne qu'on est bien à l'amont de la décision d'un quelconque tracé.

À un **participant** qui a l'impression qu'il y a des choses cachées et qu'on supprime facilement les problèmes au Nord de Dreux, **Mme OLIVEROS-TORO** indique que la question est essentiellement de savoir comment relier au mieux la RN154 avec le « tronc commun » entre Dreux et Nonancourt. **M. GAILLARD** précise que le contournement Ouest ne sera pas une nouvelle rocade : on sera dans une fonction de transit, comme cela était prévu dans la seconde phase de l'APSI.

**M. Michel ETIENNE-AUGUSTIN**, maire de Boissy-en-Drouais, parle du monde rural et de l'espace agricole. Il se préoccupe de la disparition de centaines d'hectares. Pour lui, on ne peut mettre sur le même plan habitat et activité : en secteur rural l'habitat est diffus ; pour autant, l'activité agricole est forte et la qualité de la vie préservée.

**M. Michel PLOVIE**, agriculteur, relève que des zones d'alimentation des bassins de captage, beaucoup plus importantes que Natura 2000, ont été omises.

**M. François BARRET**, association ACTS, demande si le concessionnaire est associé au projet et ce qu'il pense de la gratuité sur le tronc commun. Il souhaite savoir ce que fait actuellement la SAFER dans le questionnement des agriculteurs.

Un **participant** souhaite qu'on envisage plutôt une tranchée qu'un tunnel pour la traversée de Saint-Rémy-sur-Avre.

Il comprend mal comment les circulations, avec les rallongements prévisibles, se feront autour du triangle de l'agglomération de Dreux. Il note que les impacts en matière de nuisances devront être davantage étudiés.

**M. Philippe HOUSSET**, président de l'AIDIL, habitant de La Madeleine-de-Nonancourt, revient sur les avantages et les inconvénients des projets pour Saint-Rémy-sur-Avre.

**M. Vincent COSTET**, animateur d'un site Internet sur la RN12, pose trois questions : Pourquoi n'y-a-t-il pas également un débat public sur la RN12 ? Quel sera l'itinéraire de substitution pour Saint-Rémy-sur-Avre (la traversée actuelle) ? Pourquoi le parti pris de vouloir commencer les travaux par le Sud, alors que le trafic est maximum au Nord ?

**M. Gérard DANIEL**, Dévier Saint-Rémy, revient sur les tracés Nord et Sud et estime que le Sud, privilégié par le maître d'ouvrage est plus intéressant quant à la reprise de la RN12 à l'Ouest de Nonancourt.

**M. Valentino GAMBUTO**, conseiller municipal de Dreux, s'interroge sur les comparatifs de coûts peu évidents dans la présentation des différentes sections.

Un **participant** s'inquiète des coupures que l'autoroute causera sur les petites routes, pas du tout secondaires pour les habitants qui les utilisent : qui paiera les franchissements ?

**M. de SORAS**, répond à plusieurs des nombreuses questions. Il n'y a pas eu d'approche de concessionnaires pour ce dossier. En revanche la DRE a naturellement des contacts avec les sociétés concessionnaires en région Centre. Il rappelle ce qu'est une concession et sa procédure. Il situe l'intervention de la SAFER dans les études de diagnostics agricoles. Sur le financement par crédits budgétaires, il confirme l'ordre de grandeur de la disponibilité de 10 M€ par an. **Mme OLIVEROS-TORO** revient sur les captages et les périmètres de protection. **M. GAILLARD** précise sur le rallongement que, s'il est réel, le temps de parcours, lui, est équivalent. Il répond sur la question des tranchées et sur l'itinéraire de substitution pour Saint-Rémy-sur-Avre qui sera effectivement la RN12 après requalification.

Une discussion a lieu avec la salle et **M. VIOLET** : le maître d'ouvrage se défend qu'on « engraisse » le concessionnaire, alors que beaucoup dénoncent le coût du péage pour la liaison Chartres-Dreux, jusque-là gratuite. **M. de SORAS** répond que la question posée, c'est comment réaliser en peu de temps la totalité de l'itinéraire qui traverse l'Eure-et-Loir. Il rappelle les conditions de la fin de l'adossement et souligne que bien des services publics sont concédés, avec une redevance d'utilisation. Sur les franchissements, il indique, à partir d'exemples de récentes déviations, qu'on assure toutes les continuités de circulation et que la charge est incluse dans le projet.

C'est au tour de **M. Jacques BRETON**, Président de la Compagnie nationale des Commissaires-enquêteurs, d'intervenir. Il expose la procédure d'enquête publique, sa place dans le déroulé d'un projet, ses différences avec le débat public et les perspectives de réforme avec le Grenelle 2 : le dossier d'enquête publique comprendra désormais (c'est acquis) l'évaluation environnementale et (ce qui devrait être acquis) le bilan de la concertation.

**M. OHREL** ajoute que le dossier du débat public figure dans ce qui est remis au commissaire enquêteur (ou à la Commission

d'enquête) et revient sur la différence essentielle entre les deux procédures : la CPDP produit un compte-rendu et la CNDP un bilan ; il n'y a pas d'avis alors que le Commissaire-enquêteur ou la Commission d'enquête conclut par un avis motivé et éventuellement assorti de conditions.

À la reprise des questions, Mme Geneviève LE NEVE, maire de Néron, demande pour Chartres-Dreux, d'une part quelle sera la voie d'accès et de dégagement, notamment par rapport à la zone d'activité de la vallée des Saules, d'autre part, s'il y a péage, quelle sera la voie de substitution.

**M. RIOLET** demande si, dans le cadre de la démocratie participative, on ne pourrait organiser un référendum. Il souligne la charge du péage.

**Mme Martine TROFLEAU**, Association La Presle, revient sur les relations entre l'administration et les concessionnaires pour douter que, dans le cas de plusieurs aménagements de barreaux, on puisse trouver un concessionnaire intéressé.

**M. Patrick MULET**, Eure-et-Loir Nature, s'interroge pour savoir si l'aménagement à un avenir, en pleine crise, à l'époque où on ne sait rien sur l'économie de demain et les échanges Nord-sud. Transporter quoi et où ?

**M. MERE**, Saint-Rémy-sur-Avre, demande des précisions sur les contournements Nord et Sud : comment les véhicules venant de l'Orne reprendront-ils la RN154 ? Quel trafic s'il y a péage ? De même, quel sera le flot de véhicules qui reprendra la traversée actuelle de Saint-Rémy-sur-Avre ?

**M. Stéphane DEBACKER**, maire d'Escorpain, revient sur les options pour Saint-Rémy-sur-Avre puis sur la différence qui lui semble exister en matière d'emprise entre une 2x2 voies et une autoroute, et sur les documents de la SAFER qui ne concernent que le tracé Sud dans une démarche qui lui paraît relever d'avantage de l'enquête publique que du débat public.

**M. de SORAS**, entend les questions, mais admet mal qu'on lui fasse un procès d'intention. Si au départ, il y avait davantage d'études sur le tracé Nord, il était logique qu'on en fasse sur le tracé Sud : « on se met à niveau ». Sur le référendum pour un projet d'aménagement, ce n'est pas selon lui prévu. Les questions de mode de vie sont des questions de choix personnels. Il note qu'il y a une réponse à la première question du débat : il ne faut pas aménager : c'est un choix. Il revient sur les modalités de péage ouvert ou fermé. Il explique les difficultés d'envisager plusieurs concessions sur l'itinéraire. **M. GAILLARD** précise ce qui se fera, si la voie aménagée Chartres-Dreux rentre dans le projet autoroutier, en matière d'accessibilité et de substitution. Si le chiffre avancé de 3000 véhicules/jour apparaît pour beaucoup un recul en matière de sécurité, il est fréquent sur les routes départementales.

**Le Président de la CPDP** passe la parole aux derniers intervenants.

**M. Jean ROUME** intervient sur l'accidentologie et argumente sur la diminution flagrante du nombre d'accidents que confirme la prolongation de la tendance constatée ces dernières années : il doute dès lors de la nécessité d'aménager.

Une **participante** se dit choquée par l'absence de choix ouverts par le dossier en matière de délais et de mode de financement. Quelle que soit la réponse sur l'initiative du projet, il reste que

c'est à l'État de tenir ses engagements et d'achever cette 2x2 voies gratuite.

**M. THIERRY** indique qu'il y a eu baisse du trafic en 2008 sur la RN154. Quant à savoir où devront passer les véhicules de la RN12, il faudra faire des choix, pour le bien de tous.

## Réunion « Bilan d'étape », • le 12 décembre 2009 à Chartres.

*Les membres de la CPDP*

*La DRE Centre, représentée par :*

*M. Olivier de SORAS*

*M. Serge GAILLARD*

*Mme Guglielmina OLIVEROS-TORO*

*Expert invité par la CPDP :*

*M. Daniel TARDY, Conseil Économique,  
Social et Environnemental (CESE).*

Le président de la CPDP, **M. Alain OHREL** ouvrant la séance, expose l'objectif de cette réunion publique : tenter de faire le point sur les apports des premières réunions, permettre à chacun de situer sa position et offrir au maître d'ouvrage l'occasion de reprendre certains aspects déjà présentés pour mieux les expliquer et combler d'éventuelles lacunes. S'il appartient à la CPDP de récapituler tous les avis émis par les acteurs du débat, c'est au public que revient le rôle majeur de démonstration de ses capacités d'invention et de proposition éventuelle de solutions alternatives.

La Commission a invité, pour introduire cette réunion, **M. Daniel TARDY**, rapporteur général du travail d'une commission sur les infrastructures de transports dont le rapport final a été adopté par le Conseil économique, social et environnemental le 23 septembre 2009.

**M. TARDY** introduit son propos par une présentation des retombées économiques des investissements consacrés aux infrastructures. Citant des études canadiennes, il pose la question en ces termes : « si l'on dispose d'un milliard de dollars à investir pour relancer la machine, que faut-il faire ? Fait-on un milliard de réductions d'impôts, un milliard de réductions de taxes sur le diesel ou met-on un milliard dans les infrastructures ? ». Évaluant le nombre d'emplois créés et l'accroissement du produit intérieur brut résultant de la solution choisie, les experts ont conclu que la solution la plus rentable au regard de ces deux impacts consistait à consacrer le milliard de dollars aux infrastructures. Poursuivant son exposé sur les aspects économiques, M. TARDY compare l'évolution des dépenses consacrées à la recherche, à la formation et aux infrastructures pour mettre en évidence la réduction d'un tiers de l'effort annuel d'équipement du pays en infrastructures de transport depuis vingt ans. La France a donc un patrimoine qui vieillit et qui n'est plus totalement adapté aux besoins d'une population qui s'est déplacée et dont la mobilité s'est accrue parallèlement au développement des nouveaux moyens de communication et en particulier d'Internet. L'augmentation des capacités ferroviaires en

voyageur-kilomètre n'évite pas la nécessité d'adapter le réseau routier aux besoins de déplacement.

Quant aux impératifs environnementaux, ils exigent des évolutions technologiques à même de produire des véhicules moins polluants et moins émetteurs de dioxyde de carbone. Les délais qui permettront de produire des véhicules électriques dont l'autonomie sera comparable à celle des véhicules à combustible fossile sont néanmoins inconnus et un pari trop optimiste sur une révolution technologique comporte le risque d'une récession économique qui effondrerait notre modèle social et réduirait la liberté de se déplacer.

**M. TARDY** énonce les recommandations du rapport du Conseil économique, social et environnemental :

- Satisfaire le besoin de mobilité accrue,
- adopter une gestion patrimoniale des infrastructures et
- adapter les choix à chaque contexte particulier en évaluant la rentabilité sociale et économique de chaque investissement,
- améliorer la réflexion sur le lien entre économie et infrastructures,
- accélérer les délais de réalisation.

Il conclut son intervention en ces termes : « *Investir en éducation, en recherche, est évidemment fondamental. Mais, il ne faudrait pas oublier les infrastructures de transport nécessaires au développement durable des territoires, notamment des territoires urbains* ».

**Mme Germaine FRAUDIN**, AVERN, soulève la question des financements :

« *Quand on n'a pas de budget, que fait-on ? Passe-t-on par une concession ? C'est la vraie question ; on peut aussi avoir la volonté politique pour ne pas faire de concession* ».

**M. TARDY** évoque les possibilités offertes par les partenariats public-privé en précisant que la nécessité d'un financement permettant de réaliser un projet n'implique pas forcément pour le maître d'ouvrage de disposer d'un budget en propre. Pour appuyer ses propos, il mentionne les exemples du pont de Saint-Nazaire réalisé en concession et rétrocédé au département et celui de la route à grand gabarit Langon-Toulouse financée en partie par Airbus Industrie.

**Mme FRAUDIN** insiste sur les perspectives de progrès technologiques qui permettront de réduire les pollutions atmosphériques et sonores et sur lesquelles il faudrait effectuer un pari plutôt que porter atteinte au patrimoine environnemental d'un territoire. Elle conclut : « *Pourquoi ne pas utiliser l'infrastructure actuelle et pourquoi faudrait-il une deuxième voie ?* ».

**M. TARDY** revient alors sur l'importance des impacts économiques d'une infrastructure à haut niveau de service en citant le changement de dimension de l'agglomération Nantes-Saint-Nazaire après la création de la voie rapide qui relie les deux villes. Il mentionne également la réduction de l'ampleur des difficultés de reconversion des secteurs des Charbonnages dans le Nord après l'ouverture de l'autoroute A1, exemples qui relèvent du passé selon, **Mme FRAUDIN**.

**M. Laurent BORDEAU**, association « Agir unis A154 » reconnaît la réalité des liens entre mobilité et développement, mais n'adhère par pour autant au choix du maître d'ouvrage. Évoquant la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) qui impose d'effectuer des évaluations a posteriori des impacts des infrastructures, il souligne que de nombreux rapports issus

de cette obligation ont dénoncé « *l'impact sur la ruralité, sur la population, que les agriculteurs ont été absents et qu'il n'a pas eu assez de mesures* ». Il considère que l'économie agricole n'est pas assez prise en compte dans les projets.

**Mme Maryse DEJONGHE**, Présidente de l'association « Un euro pour la vie », considère que « *Tous les sujets stériles dont on a parlé passent après la sécurité* », minimise les inconvénients d'une autoroute pour les agriculteurs et se déclare fermement en faveur de cette solution, car dit-elle « pour aller d'un point à un autre en Eure-et-Loir, on se trouve confronté à des bouchons constants ».

Après avoir remercié **M. TARDY** pour la qualité de son intervention, **le Président** présente un bilan quantitatif du débat : 10 réunions sur les 14 prévues, 1840 participants, de nombreuses questions écrites ou via internet, plus de 160 avis et une pétition, 11 cahiers d'acteurs diffusés, des contributions et 11 délibérations de collectivités locales. **M. OHREL** se réjouit de la constance et de l'assiduité de la presse et signale la conférence de presse qui aura lieu à l'occasion de la publication du bilan du débat par le Président de la CNDP.

Le Président de la CPDP fait part de ses observations concernant la mobilisation des personnes intéressées par le débat et souligne l'assiduité d'un groupe d'une centaine de personnes. Certaines associations, dont les adhérents résident dans un secteur bien déterminé, ne se limitent cependant pas à des propos à dimension étroitement géographique, mais s'expriment par référence à des données générales sur l'environnement. Une autre remarque porte sur la participation d'associations et de personnes de la région drouaise (à l'exception de riverains de la rocade Est de Dreux) et du contournement Est de Chartres qui semble à ce stade plus importante que celle d'associations spécifiquement chartraines ou de regroupement de personnes riveraines de la rocade Ouest. Sont également absents du débat, les usagers des rocades de Dreux et Chartres ainsi que les responsables du réseau ferroviaire, RFF et la SNCF.

**Mme Claude BREVAN**, membre de la Commission, complète cet exposé par une première approche synthétique des points saillants du débat en soulignant ce qui apparaît comme des ambiguïtés à lever :

- La difficulté à saisir les liens entre les arguments techniques justifiant les choix d'aménagement et l'hypothèse de mise en concession de l'ouvrage. Le public a le sentiment que le maître d'ouvrage anticipe les contraintes du futur concessionnaire dans la conception même du projet et propose un projet « *conçédable* ».
- Des perceptions très différentes du champ même du débat public. Alors que le maître d'ouvrage souhaite limiter strictement le débat à l'opportunité d'achever l'aménagement par mise en concession, le public veut en savoir davantage et aller plus loin dans ce qui serait soumis à l'enquête publique. Le public rejette le principe d'une réponse positive unique aux trois questions posées par le maître d'ouvrage sur l'opportunité, les délais de réalisation et le financement.
- La limitation du champ du projet. L'absence de propositions sur le traitement de la RN12 en dehors de sa partie commune avec la RN154 est vivement critiquée, car elle

semble écarter l'hypothèse d'un contournement de Dreux par achèvement de la rocade Est. Les représentants du maître d'ouvrage ne peuvent en être tenus responsables, mais le silence de l'État, sur cette nationale dont le trafic est plus de deux fois plus important que celui de la RN154, apparaît incompréhensible au public.

Au-delà de ces points de divergence et à ce stade du débat, les questions du public se concentrent sur plusieurs points : la question du financement et le rejet quasi unanime de la concession, les choix de passages pour les sections restant à construire, et en particulier les contournements de Chartres, Dreux et Saint-Rémy-sur-Avre, les reports de trafic dans les villages en cas de péage et les prélèvements fonciers.

Après neuf réunions publiques, la CPDP fait le constat d'une quasi-unanimité sur une réponse positive aux deux premières questions du maître d'ouvrage et il ressort de plusieurs interventions et cahiers d'acteurs la volonté de rechercher des alternatives à l'autoroute et a fortiori à l'autoroute concédée. Le public se montre majoritairement assez peu sensible aux performances en termes de temps de parcours et souhaite trouver des solutions plus « douces » et moins impactantes pour l'environnement.

En réponse à ce constat, seul **M. Jean ROUME**, ASCVEG, conteste l'urgence d'un achèvement, considérant, graphiques à l'appui, que l'accidentologie régressera pour autant que l'on poursuive les efforts d'aménagement au rythme actuel. « Si l'on écoute les chiffres tels qu'ils nous parlent, on va vers une accidentologie zéro ». **M. Nicolas ANDRÉ**, sans adhérer totalement à cette démonstration, met néanmoins en cause l'absence d'argumentation sérieuse de l'association « **Un euro pour la vie** » pour laquelle c'est « la concession ou la mort sur la route ».

**M. Michel LETHUILLIER**, maire de Cherisy, adhère au constat et insiste sur l'importance de solidariser les deux axes RN12 et RN154, le flux venant de l'Est devant être relié directement à la 154. Il pense que devraient être envisagés non seulement le barreau Est mais sa liaison au barreau Ouest pour faire la déviation Sud de Dreux.

**M. Didier BERTHUY**, « Jouons collectif A154 », souscrit également au constat fait par la Commission et note que « la population est quasi unanime à rejeter ce projet, que ce soit sur le plan du financement, de l'aménagement du territoire ou des conséquences environnementales du projet ». Il conteste la fiabilité du dossier qui serait exagérément optimiste sur les perspectives de trafic et sur la rentabilité du projet. Il note des contradictions dans le dossier et, en particulier, celle constatée entre l'énoncé du principe d'économie foncière et les choix de contournements d'agglomération en site naturel et rural. Enfin, il est convaincu que ce projet n'émane pas d'une volonté de l'État, mais de celle d'élus locaux.

Dans ce rejet global du projet présenté par le maître d'ouvrage et pour lequel il dira plus tard ne pas vouloir s'engager dans la voie d'un quelconque compromis, il fait néanmoins une exception pour Saint-Rémy-sur-Avre dont le traitement est « la priorité », car c'est une question de santé publique.

**Le maître d'ouvrage** en réponse à ces interventions prend acte de la position majoritaire sur l'opportunité et les délais de

réalisation.

Face aux remarques sur les approches prospectives concernant les modes de vie et les évolutions attendues de la sensibilisation aux questions climatiques et à la raréfaction des énergies fossiles, il considère que cela ne peut pas être appréhendé à l'échelle du projet et dans ce contexte. « Est-on dans une logique de complémentarité ou d'opposition entre les différents modes de transport ? Veut-on changer de modèle ? Ce sont des éléments de réflexion extrêmement importants, mais quelle en est l'application concrète à la RN154 ? Il terminera d'ailleurs son propos par ces mots : Y-a-t-il une solution sans la route ? ».

Après avoir opposé une approche assez locale d'un aménagement à proximité de ce que l'on connaît, portée par le public, à la réflexion à l'échelle générale d'un itinéraire global a priori homogène portée par l'État, il évoque la possibilité d'examiner les propositions d'aménagement plus nuancé mentionnées dans les interventions.

Il conclut en rappelant que la question de fond reste celle du financement c'est-à-dire la façon dont on saura résoudre cette difficile équation entre le délai et les moyens pour y parvenir.

Les dernières interventions viennent de **M. Christian GIGON**, Conseiller général, maire de Champhol qui fait état d'un courrier adressé en novembre 2009 par **M. Jean-Louis BORLOO**, Ministre d'État, à M. Philippe VIGIER, député, au sujet de la création d'un diffuseur à Illiers-Combray sur l'autoroute A11 et conditionnant son inscription au contrat de plan avec COFIROUTE à une participation financière du Département à l'investissement et au déficit d'exploitation de respectivement 14 et 3,07 millions d'euros. **M. GIGON** rapproche cette demande de financement de ce qui pourrait advenir de demandes de diffuseurs complémentaires sur la 154 et interroge le maître d'ouvrage sur la régularité d'une telle procédure alors que l'adossement n'est plus possible depuis 2001. À la demande du Président, le maître d'ouvrage apporte des précisions en distinguant d'une part, ce qui relève d'avenants à un contrat de concession déjà ancien et qui n'en modifie pas l'économie générale, et d'autre part, le contenu d'un contrat de concession tel qu'il pourrait être arrêté pour la RN154 dans lequel tout est défini (y compris les diffuseurs) ainsi que les éventuelles subventions d'équilibre apportées par la collectivité qui ne peuvent être révisées dans le cadre de la réalisation de l'objet du contrat.

**Le Président de la CPDP** conclut cette réunion après avoir précisé à **M. Yves GLAYSE**, ASCVEG, qui regrette l'absence de nombreux élus, que plusieurs maires et conseillers généraux sont et ont été très présents et qu'en tout état de cause, il n'appartient pas à la Commission de convoquer qui que ce soit.

Il souligne l'intérêt de cette réunion qui a permis à chacun d'exprimer ses convictions et la façon dont il ressent le débat. Il précise néanmoins, tout en le regrettant, que le débat public ne peut, à lui seul, faire surgir spontanément un projet admis à l'unanimité. Enfin, il évoque le rôle du maître d'ouvrage à qui il n'est pas interdit, le moment venu, d'infléchir le projet qu'il a conçu en fonction des interventions et des éléments de solution que le débat aura apporté.

## Réunion

### « Les perspectives d'aménagement dans la partie Sud du futur axe routier »,

• le 11 janvier 2010 à Chartres.

*Les membres de la CPDP*

*La DRE Centre, représentée par :*

*M. Olivier de SORAS*

*M. Serge GAILLARD*

*Mme Guglielmina OLIVEROS-TORO*

*Expert invité par la CPDP :*

*M. Jean-François TROIN, FNAUT.*

Après que **M. Olivier de SORAS**, représentant le maître d'ouvrage, ait rappelé l'enjeu du débat et les contraintes d'un financement sur fonds publics, à savoir que 50 M€ seulement seraient mobilisables par période de cinq ans pour un projet dont le coût global dépasse les 600 M€, **Mme Guglielmina OLIVEROS-TORO** présente les réflexions de la DRE sur les aménagements possibles de la partie sud de la RN154. Elle indique que « le contournement de Chartres en est au stade des études préalables » tandis que ceux d'Ymonville et de Prunay-le-Gillon sont actuellement en travaux. Elle précise qu'il y a deux façons de passer dans la zone de Chartres : « une façon très simple est de passer par l'Ouest, en essayant d'utiliser l'existant ; une autre [...] est un passage par l'Est » avec une infrastructure qui relierait la sortie de Prunay-le-Gillon à la portion de la RN154 déjà aménagée entre Chartres et Dreux.

Dans les réflexions du maître d'ouvrage, c'est l'hypothèse d'un contournement par l'Est qui est considérée comme préférable, en dépit des contraintes liées à l'environnement : zones de captage d'eau, présence d'un site Natura 2000, de sites d'intérêt historique, etc.

Le passage par l'Est, prévu par le SCOT de l'agglomération chartraine, permettrait de rendre le trafic plus fluide qu'avec un contournement par l'Ouest utilisant la rocade actuelle. Sans compter que cette seconde solution exigerait des travaux compliqués pour élargir certaines portions de la rocade et recalibrer de nombreux aménagements non conformes aux normes actuelles d'une 2x2 voies express. Son coût global est estimé à 130 M€. Le seul atout du contournement par la rocade Ouest est l'utilisation d'une infrastructure existante. Son inconvénient majeur serait la remise en cause de la fonction de desserte locale des zones économiques et commerciales actuellement sur son parcours.

Après une présentation des travaux en cours sur les déviations de Prunay-le-Gillon/Allonnes et d'Ymonville, Mme OLIVEROS-TORO rappelle que ce qui reste à faire, c'est-à-dire le raccord entre les deux déviations et le raccordement à l'A10, devra tenir compte de contraintes environnementales fortes : présence d'une Zone de Protection Spéciale (ZPS) des oiseaux et de la nappe de Beauce notamment. Auxquelles s'ajoutent des découvertes archéologiques importantes. Enfin, il faudra identifier précisément la voie de substitution qui sera retenue pour la portion de voie express reliant le contournement de Chartres et

l'aménagement déjà en service entre Dreux et Chartres.

Dans le débat qui a suivi, **M. Laurent SABATIER**, conseiller régional, se demande si le contournement par l'Est de Chartres tel qu'il est prévu, plutôt qu'un bouclage de la rocade, ne pénaliserait pas le développement économique de l'agglomération, l'intégration de cette déviation dans un péage autoroutier étant de ce point de vue, un facteur aggravant.

Le maître d'ouvrage précise que son projet différencie nettement les fonctions de desserte locale, assurée par la rocade Ouest actuelle, et d'écoulement du trafic de transit, que permettrait le contournement par l'Est. Ceci surprend M. SABATIER qui s'étonne qu'en fin de compte, le projet n'intègre pas du tout, ne serait-ce qu'au niveau de la réflexion, le lien avec le fonctionnement de l'agglomération alors que les déplacements de proximité, notamment sur des trajets domicile-travail, se développent de plus en plus dans une zone de 20 km de rayon autour de Chartres.

**M. Francis BESNARD**, maire de Fresnay-l'Évêque, soulève plusieurs questions. Tout d'abord, il constate que le dossier du maître d'ouvrage n'est pas clair sur le positionnement et la nature du raccordement, au sud, entre Allaines et l'autoroute A10. Par ailleurs, il a reçu un document de la SAFER faisant état d'un projet de fuseau pour un futur raccordement qui traverse la commune de Fresnay-l'Évêque, la coupant en deux. Tout cela dans la ZPS des oiseaux.



Dans sa réponse, le maître d'ouvrage rappelle que la zone de passage vers l'A10 n'est pas encore déterminée, mais qu'il n'est pas question de descendre jusqu'à Artenay, la connexion étant prévue au niveau d'Allaines par le biais d'un diffuseur ou d'un nœud autoroutier selon le scénario retenu (voie express ou concession autoroutière). En tout état de cause, le raccordement traverserait la ZPS mais toutes les précautions nécessaires seraient prises pour respecter la vie de la population avicole locale.

**M. BURGET**, de Saint-Prest, souhaiterait savoir où vont précisément passer les itinéraires de substitution et demande confirmation des volumes de trafic sur ces itinéraires, notamment dans la traversée des communes, trafics estimés par le maître d'ouvrage, dans son dossier, à environ 4.000 véhicules/jour dans le scénario d'une concession autoroutière avec péage, contre seulement 300 à 600 véhicules/jour dans le scénario de la 2x2 voies express sans péage.

Le maître d'ouvrage, en la personne de **M. Serge GAILLARD**, confirme ces chiffres en soulignant toutefois que, sans aménagement, les communes continueront d'être traversées par plus de 10.000 véhicules par jour. En outre, M. de SORAS estime que, lorsque les communes seront déviées, il sera possible de restreindre la traversée des poids lourds et de procéder à une requalification en traversée d'agglomération.

**M. BURGET** dénonce également le fait que, si le projet de concession autoroutière voit le jour, de lourds investissements qui viennent d'être réalisés, notamment des giratoires, devront être détruits. Le maître d'ouvrage lui répond que ces coûts sont liés au caractère progressif de l'aménagement et n'existeraient dans le cadre d'un aménagement global réalisé en une seule fois.

**M. Stéphane SIMON**, agriculteur à Fresnay-l'Évêque, signale que, quel que soit le tracé du raccordement à l'A10, c'est-à-dire au niveau de Fresnay-l'Évêque ou plus au Sud, on traverse la ZPS oiseaux, sauf que, dans la première option, on coupe la commune en deux. Il considère aussi que le maître d'ouvrage n'a pas donné d'informations suffisantes sur le raccordement à l'A10 à partir du Sud d'Ymonville.

À une question de **M. François BREDON** sur le futur tracé du contournement par l'est de Chartres et les problèmes liés à la traversée de l'Eure, du Gorget et de la voie ferrée, le maître d'ouvrage répond que l'on se situe aujourd'hui dans un « *stade préliminaire à tous les tracés* » et qu'en tout état de cause, les moyens techniques nécessaires seront mis en œuvre pour respecter l'environnement et, notamment, se soumettre aux exigences de la loi sur l'eau.

Intervenant comme expert, **M. Jean-François TROIN**, Président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) région Centre, reproche au maître d'ouvrage de n'avoir eu dans son dossier, qu'une approche « monomodale », uniquement routière. Il estime que « *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 2070, voire 2085* ». L'argumentation du maître d'ouvrage lui apparaît ainsi comme « *un petit chantage au calendrier* ».

Pour sa part, M. TROIN propose, au nom de la FNAUT, un rééquilibrage ferroviaire, en commençant par rouvrir rapidement la liaison ferrée Chartres-Orléans sur laquelle un trafic potentiel de plus de 200.000 voyageurs a été estimé par RFF. La réouverture de cette liaison coûterait moins que le contournement Est de Chartres. La région Centre y est favorable. Il propose aussi la reconstitution de l'ancienne liaison Rouen-Evreux-Dreux-Chartres-Orléans, aujourd'hui coupée en deux points et qui fournirait un excellent contournement de l'Île-de-France pour le fret ferroviaire.

Ces propositions sont faites, non pas dans un esprit anti-routier, mais pour valoriser la complémentarité rail-route, éviter les évasions vers Paris, recentrer la région Centre sur elle-même et reporter une partie du trafic routier sur le train, beaucoup moins émetteur de gaz à effet de serre.

Enfin, pour ce qui concerne la RN154, la FNAUT est consciente des nuisances et de la dangerosité de la voie actuelle, mais propose de traiter ces points noirs en améliorant l'existant sans ajouter un barreau autoroutier.

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage rappelle que sa priorité, pour l'aménagement de la RN154, est d'avancer le plus vite possible. Il n'est pas opposé au développement du fer, bien au contraire, mais constate que la liaison ferroviaire Chartres-Orléans rajouterait une dépense de 175 à 200 M€ alors que, dans le passé, il n'a pas été possible de mobiliser plus de 10 M€ par an sur des crédits budgétaires publics pour les projets d'infrastructure routière en Eure-et-Loir.

À la suite de ce débat, entre le maître d'ouvrage et M. TROIN, deux participants soulèvent la question de la dangerosité de la RN154 d'une part, et de la disponibilité des fonds publics d'autre part :

**Mme DEBALLON** indique que ses enfants ont failli être tués sur la 154 et qu'on ne peut pas attendre 2085, soit plus de trois générations, pour trouver une solution. **M. GAUTHIER**, de Chartres, se demande où est passé l'argent des budgets publics depuis que la promesse d'un aménagement rapide de la RN154 a été faite.

Dans son intervention **M. Christian GIGON**, conseiller général et maire de Champhol, se positionne contre une autoroute en concession, considérant que cette option serait un frein au développement économique local parce qu'elle irriguerait moins le territoire et que beaucoup d'entreprises de la région ne l'emprunteront pas, préférant se rabattre sur les voies de substitution, et retraverseront Allonnes et Ymonville. Il propose de réaliser une 2x2 voies en améliorant la RN 154 sur l'existant et en adaptant la rocade Ouest pour faciliter le contournement de Chartres.

M. GIGON estime également qu'il ne faut pas s'attendre à une forte croissance du trafic routier dans le futur. Concernant le projet de concession autoroutière à l'Est de Chartres, il considère que le trafic local de Chartres ne circulera pas sur cette autoroute et continuera d'emprunter la rocade actuelle. Par ailleurs, il insiste sur la difficulté qu'il y aura à trouver un tracé pour une autoroute qui puisse convenir pour ce contournement Est. Toutefois, s'inspirant d'un travail réalisé dans le passé par le Conseil général, il suggère un tracé possible qui utiliserait des portions de départementales existantes : la RD 823, qui traverse des terrains militaires, et la RD340 notamment.

**M. Jean-Michel GOUACHE**, premier adjoint au maire d'Allaines, suggère de dissocier l'aménagement de la RN154 du contournement de Chartres. Dans ces conditions, la mise à 2x2 voies de la partie Sud de la RN154 pourrait être réalisée très rapidement sur fonds publics. Ce que confirme M. GIGON. En outre, M. GOUACHE, qui est également secrétaire général de la FDSEA, estime que l'emprise d'une autoroute sera nettement supérieure à celle d'une 2x2 voies express et attend du maître d'ouvrage qu'il donne, au cours de la réunion prévue à la Chambre d'agriculture, des réponses précises à cette question ainsi qu'à de nombreuses autres qui ont déjà été posées et qui sont restées sans réponse.

M. de SORAS réagit d'abord aux remarques de M. GOUACHE sur le besoin d'espace d'une autoroute, qui serait supérieur à celui d'une voie express, de façon assez lapidaire : « *prouvez-le [...] si vous dites des choses, il faut les étayer* », ajoutant toutefois qu'il n'est pas « *dans une logique d'opposition* ». Puis, il explique que, selon la configuration du terrain, le coût des travaux peut être

très différent d'un site à l'autre, mais qu'en revanche, les normes de construction autoroutières sont rigoureusement les mêmes que celles des voies express. « *Les seuls points qui changent [...] sont les interdistances entre les différents aménagements [...], les échangeurs et les aires de service et de repos* ». Sur le réseau autoroutier, les échangeurs sont distribués « *tous les 30 à 60 km* » ; sur les voies express, les « *points d'échange [sont] beaucoup plus resserrés* ». Le maître d'ouvrage rappelle aussi que « le dossier présente une situation de référence, avec un certain nombre de points d'échange possibles [non] localisés précisément », car il ne s'agit que d'un « *schéma* ». En réalité, le positionnement des échangeurs ne sera vraiment étudié que si une suite est donnée au projet. Dans ce cas, des études précises seraient engagées. Revenant sur la proposition de M. GOUACHE, qui suggérait de dissocier le contournement de Chartres et le reste de l'aménagement de la 154, M. de SORAS déclare être d'accord avec cette idée, mais que « *cela ne résoudrait que la question du Sud de Chartres vers Allaines* ».

À propos de la partie Sud, M. GIGON s'inquiète de ce que le projet ne reprenant pas la voie actuelle de la 154, contrairement au Nord, les emprises foncières seront bien supérieures.

**Le Président Alain OHREL** clôture la réunion, après avoir rappelé que le débat comportera encore 3 réunions et une séance de clôture.

## Atelier

« *Trafic et Gaz à Effet de Serre* »,  
• le 11 Janvier 2010, à Chartres.

Sont présents lors de cet atelier qui a lieu à la préfecture d'Eure-et-Loir

### Les membres de la CPDP

#### La DRE Centre :

*M.M Olivier de SORAS, Serge GAILLARD,  
Mme Guglielmina TORO,  
MM. Pierre DUMON, Éric LINET, DREAL Centre  
MM. Thomas ANSELME, M. Fabien DUVAL,  
M. Patrick SAINGENEST, CETE Normandie Centre  
M. David DUPRE, MENSOCOM*

#### Associations ou particuliers :

*M. Francis MILLARD,  
de l'association Eure-et-Loir Nature  
M. Jean-Louis LATOUR, de l'association VIVAVRE  
Mme Maryse TROFLEAU, de l'association La Presle  
Mme Germaine FRAUDIN, de l'association AVERN  
MM. Roger BEAUFORT,  
Robert BORJA, du Cabinet HORIZONS  
M. Jean ROUME, de l'association ASCVEG  
M. Jérôme CONNAN  
M. Roger LEJUEZ.*



**Mme Claude BREVAN**, membre de la CPDP en charge de l'animation de l'atelier, souligne les difficultés rencontrées pour organiser cette réunion.

Lors de cet atelier, plusieurs

questions essentielles sont évoquées. L'étude de l'accidentologie démontre une tendance à la baisse du nombre des accidents. La présentation des trafics est traitée par les techniciens du CETE qui présentent l'outil utilisé aux fins de modéliser les trafics, et développent le thème de la répartition entre le trafic de transit et le trafic local.

L'impact de la RN154 sur l'émission de gaz à effet de serre est aussi abordé, il est d'ailleurs précisé qu'un bilan carbone au niveau d'une infrastructure se réalise sur une trentaine d'années, en examinant son fonctionnement. Dans le cadre d'un projet routier et de la production de gaz à effet de serre, il est relevé que les véhicules routiers produisent essentiellement du CO<sup>2</sup>.

Pour connaître la totalité des éléments ainsi que le détail des échanges ayant eu lieu le 11 janvier 2010, il convient de se reporter au verbatim de cet atelier sur le site Internet de la Commission ou sur le CD joint.

## Réunion

### « Les impacts du projet sur le monde agricole »,

• le 14 janvier 2010, à Chartres.

*Les membres de la CPDP*

*La DRE Centre, représentée par :*

*M. Olivier de SORAS*

*M. Serge GAILLARD*

*Mme Guglielmina OLIVEROS-TORO*

*Expert invité par la CPDP :*

*M. Jean-Claude GARREAU, Directeur de l'Aménagement foncier au Conseil général d'Eure-et-Loir*

*M. Bertrand GAILLOT,*

*Directeur départemental du Territoire.*

**M. Alain OHREL**, Président de la CPDP, après avoir relevé la coïncidence entre la date de cette rencontre et celle qu'a, au même moment, le Président de la République avec le monde agricole dans l'Orne, se réjouit de l'occasion offerte, à la Chambre d'agriculture d'Eure-et-Loir, de traiter tous les aspects de l'impact sur le monde agricole d'un projet routier tel que celui en débat.

Deux fonctionnaires en poste en Eure-et-Loir, **M. GARREAU**, Directeur de l'Aménagement foncier au Conseil général, et **M. GAILLOT**, Directeur départemental du Territoire, (nouvelle dénomination de l'administration de l'Etat) introduiront le débat par l'exposé des données générales de leur spécialité, sans bien entendu y participer ensuite.

**M. Jean-Claude GARREAU**, Directeur de l'Aménagement foncier au Conseil général, rappelle qu'il s'agit de ce qu'on appelait « *remembrement* ». Il se demande pourquoi c'est un sujet mal aimé, sans doute parce qu'on touche à la fois au droit de propriété, aux intérêts souvent divergents du propriétaire et de l'exploitant, et enfin au paysage lui-même.

Les objectifs : la restructuration du parcellaire agricole, sans cesse à refaire après héritages et modifications des productions, mais également la réduction de l'impact d'un ouvrage linéaire (TGV ou autoroute), ou bien encore la réalisation d'équipements collectifs, spécialement communaux, enfin la protection de l'environnement (replantations, nouveaux chemins ou nouvelles haies, etc.). Autour de la Commission communale d'aménagement foncier, de nombreux acteurs interviennent. La procédure qui a pour objet d'aboutir à un nouveau parcellaire comportant moins de parcelles regroupées autour du siège de l'exploitation et toutes desservies, se caractérise par les garanties qu'apportent trois enquêtes publiques, et la variété des recours possibles. Elle démontre son efficacité par le nombre des équipements qu'elle permet.

L'Eure-et-Loir se prête bien à l'aménagement foncier, grâce aux productions céréalières et au dynamisme des exploitants. Les résultats le démontrent : sur la quasi-totalité des 400 communes remembrées une fois au moins depuis 1945, 150 à 200 l'ont été deux fois, et une cinquantaine trois fois. Avec la Marne, c'est le premier département de France pour la surface aménagée.

Parmi les causes du remembrement sur l'initiative de l'État, aujourd'hui du Département, pour les « *premiers* » remembrements, ou celle des agriculteurs eux-mêmes pour les « *seconds* » remembrements, figurent pour 66 000 hectares les remembrements consécutifs aux travaux linéaires construits (deux autoroutes et un TGV en Eure-et-Loir).

**M. GARREAU** précise les modalités du classement applicables aux terres en cinq classes en fonction de leurs valeurs, les échanges se faisant pour la plus grande partie entre terres de même classe. Il précise également le faible taux des recours dans le département.

**Mme Germaine FRAUDIN**, AVERN, tient à proclamer le caractère « *intouchable* » des bois ou bosquets auquel **M. GARREAU** déclare adhérer, comme l'ensemble des agriculteurs.

**M. Bertrand GAILLOT**, Directeur départemental du Territoire (État), explique la prescription ministérielle du 14 février 2008 d'une forme de « *charte des territoires* » tendant à limiter « *l'artificialisation* » des terres agricoles qui se poursuit en France au rythme de 50 à 60 000 hectares par an. Le Comité de



pilotage mis en place par le préfet et associant Conseil général, profession agricole, association des maires, chambres consulaires... s'est attaché à définir l'état des lieux, avant d'examiner la consommation des terres agricoles, puis la protection des espaces naturels.

L'état des lieux fait ressortir la prééminence agricole du département : 76 % de sa surface en Surface Agricole Utile (SAU) contre 60 % au niveau régional et 52 % pour le pays tout entier. Avec une particulière faiblesse des surfaces boisées (12,5 % contre 26 % au niveau national). La réduction des SAU est en moyenne annuelle deux fois moindre que pour le pays tout entier avec encore un fléchissement. Il faut souligner l'accord obtenu entre tous les partenaires sur les données d'un diagnostic chiffré très détaillé. Le « *guide* » des recommandations est aussi le résultat d'un travail commun. Il vise d'abord l'harmonisation des projets entre leurs auteurs. Il recommande aussi la réflexion sur la vocation des territoires intéressés.

Il souligne aussi la nécessité de rechercher en commun la plus grande économie possible de l'espace, qu'il s'agisse de zones d'activités ou de zones à urbaniser. Une démarche aussi fructueuse doit se poursuivre dans bien des domaines : inventaires des friches industrielles, artisanales ou agricoles ; observation de l'évolution de la SAU, des zones d'activité, consommation de foncier affecté aux énergies renouvelables : éolien ou panneaux solaires.

À **M. Laurent BORDEAU**, association Agir unis A154, qui demande quel sera le rôle de la Commission départementale de la consommation des espaces agricoles, qui est envisagée dans le projet de loi de modernisation de l'agriculture présenté, la veille, en Conseil des ministres, **M. GAILLOT**, répond que, sans préjuger le débat parlementaire et les décrets d'application, la Commission institutionnalisera l'actuelle Commission partenariale avec un rôle d'avis généralement déterminant pour la décision remise au préfet.

**M. Eric THIROUIN**, Président de la FDSEA 28, tient à préciser que ses calculs conduisent à constater que la réduction des surfaces agricoles a été de 500 hectares par an et non pas 226 depuis 2003.

**Mme FRAUDIN**, sensible au degré d'artificialisation que représente déjà la carte de la région drouaise, s'inquiète du degré encore accru qu'apporterait un contournement autoroutier.

**M. OHREL**, constatant qu'il n'y a plus de questions à l'adresse des deux intervenants, les remercie pour toutes leurs informations essentielles au débat, sans qu'ils aient à s'engager dans celui-ci, et donne la parole au maître d'ouvrage. **M. Olivier de SORAS**, DRE, présente le projet en insistant sur les trois questions-clefs : faut-il achever l'aménagement de la RN154 ? Faut-il l'accélérer ? Et alors, comment ? Les sections qui restent à réaliser représentent quelque 6 à 700 M€. Si on recourt aux moyens budgétaires, les travaux s'étaleront jusqu'à 2070. C'est ainsi qu'un certain nombre d'acteurs ont demandé à l'État le moyen d'aller plus vite. Ce moyen c'est la concession, délégation de service public qui permet de tout réaliser d'un coup. Le financement repose sur l'usager, avec la perception d'un péage et aussi quelque peu sur le contribuable via le versement éventuel d'une subvention d'équilibre, estimée en l'occurrence entre 0, 5 et 1 M€). Fin des travaux prévisible en 2018. Avant de passer la parole à son équipe, pour la présentation des données concernant le thème de la réunion, il annonce la projection d'un film comportant des interviews du monde agricole. Quelques passages peuvent être cités. Interviewé n°1 : il faut un axe nouveau tout droit dans la plaine, sans arrondis, ni ronds-points, ni ralentissements ! Il faut partir d'Artenay et pas d'Allaines.

Interviewé n°2 : appel à la moindre emprise agricole possible et dans la meilleure concertation.

Interviewé n°3 : on préférerait une RN154 comme cela déjà réalisée en 2x2 voies et financée par les pouvoirs publics. Si l'ensemble des activités économiques peut justifier le recours à l'autoroute, elle devra être la moins consommatrice possible de terres agricoles.

Interviewé n°4 : l'indispensable réaménagement qui suivra devra prendre en compte aussi les intérêts de l'ensemble des communes du Pays de Beauce.

Les interviewés 5 et 6 s'accordent à trouver que le remembrement devra faciliter les travaux et que la contribution soit égale entre tous.

**Mme Guglielmina OLIVEROS-TORO**, DRE Centre, entreprend alors un exposé à la fois très fouillé et très complet de l'ensemble des impacts d'une infrastructure routière sur le monde agricole. Elle insiste sur le contact constant avec le monde agricole depuis

l'étude d'opportunité jusqu'à la déclaration d'utilité publique qui permet la conception plus précise des travaux avant leur réalisation. Tous ces contacts se nourrissent de références concrètes sur le terrain, allant de la liaison entre les parcelles d'un même exploitant, jusqu'à la prise en compte des réseaux d'électricité, d'eau potable ou de téléphone.

À titre d'exemple, elle cite l'étude confiée à la SAFER pour bien appréhender l'économie agricole des zones traversées par la RN154. Elle permet de bien distinguer au Nord le Thymerais-Drouais à fertilité variable et comprenant des parties boisées, alors que la zone Sud, la Beauce chartraine, comporte des terres toutes fertiles avec très peu de bosquets.

Le prix des terres agricoles est bien sûr un facteur important à prendre en compte pour les projets d'infrastructures : la terre nue va de quelque 5 000 € l'ha dans le Thymerais à plus de 6 000 € en Beauce. Avec le bâti, la moyenne à l'ha s'approche de 12 000 €.

La plupart des questions jusqu'alors ont concerné les emprises agricoles. **Mme OLIVEROS-TORO** y répond avec une précision et un détail que seul le verbatim figurant peut restituer.

Selon les normes applicables à une voie express telle que la prévoyait l'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) de 1994, et qui sont d'ailleurs applicables à une autoroute : 22 mètres de chaussée, + talus et fossés pour 8 à 20 mètres = 30 à 42 mètres de large.

Selon l'étude SETRA, une emprise totale pour une voie express est de 8 à 10 ha/km alors qu'elle est de 8 à 12 ha/km pour une autoroute ; les diffuseurs sont en moyenne de 3 à 5 ha pour une voie express et de 4 à 6 ha pour une voie concédée (péages) ; les aires de service sont de 6 à 10 ha et les aires d'entretien de 2 à 4 ha ; les aires de repos sont fonction de l'importance du trafic, de 3 à 5 ha.

Le calcul reprenant l'ensemble des sections à aménager conduit à une surface nécessaire comprise entre 390 et 410 ha pour une route express contre 400 à 420 ha pour une autoroute (porté à 500 ha pour les aménagements, notamment paysagers). Évoquant l'exemple de la collaboration avec les agriculteurs, qui a pu conduire à rapprocher 2x2 voies et voie de substitution au Boullay-Mivoye, pour sauvegarder le maximum de terres agricoles, mais au prix d'investissements supplémentaires pour éviter les éblouissements ou les travaux propres à rétablir les circulations agricoles transversales sous la déviation de Prunay-le-Gillon/Allonnes, elle entend souligner le souci de conciliation et de concertation qui inspire ses services.

**M. Pierre LHOPITEAU**, agriculteur, président cantonal (Voves) de la FDSEA, responsable de l'aménagement foncier à la Chambre d'agriculture, demande d'une part pourquoi au niveau de Nonancourt, c'est 6 ha/km par le Sud-ouest et 9 ha/km par le Nord, d'autre part pourquoi l'État ne peut-il lui-même emprunter, ce que fera le concessionnaire.

**M. Emmanuel BRIDRON**, président du Centre départemental des jeunes agriculteurs (CDJA 28), est déçu par le film qui donne exclusivement la parole aux agriculteurs du Sud.

**M. Paul DEBACKER**, ACTS, Escorpain, s'inquiète des surfaces agricoles enserrées par l'urbanisation.

**Mme OLIVEROS-TORO** montre que les différences de reliefs

expliquent à la fois les différences de coûts et de surfaces et souligne que des surfaces résiduelles inutilisables par l'agriculture peuvent être achetées.

**M. THIROUIN** invite à la méfiance à l'égard de l'urbanisation le long des axes routiers et souligne la responsabilité qui s'exerce au travers des documents d'urbanisme.

**M. de SORAS**, revenant sur les critiques qui ont concerné le film tient à préciser que celui-ci pouvait d'autant moins être « orienté » que les journalistes avaient carte blanche pour opérer. Il constate que ceux-ci n'ont pas rencontré d'agriculteurs dans le Nord ! Sur la question relative à l'affectation au remboursement d'un emprunt des 10 M€ que dépense en moyenne annuelle l'État pour la RN154, il donne à constater bien des dimensions insaisissables de la question : outre la difficulté juridique tenant à « l'impossibilité » d'affecter le produit d'un emprunt d'État à un investissement déterminé, certains calculs révèlent que le financement de la totalité des 700 M€ de travaux par l'emprunt sur 25 ans représenterait 50 M€ par an. Est-ce à dire que 140 M€ de travaux pourraient être assurés sur emprunt pour une charge annuelle de 10 M€ correspondant à la dépense annuelle affectée à l'aménagement de la RN154 ?

**M. LHOPITEAU** souligne que dans, le cas de l'autoroute, il faut intégrer la subvention d'équilibre dans le montant de la dépense. Par ailleurs, l'économie réalisée sur les ronds-points qu'une réalisation d'un seul tenant rend inutiles doit compenser le taux d'intérêt.

**M. de SORAS** s'engage à apporter des éléments plus précis sur tous ces aspects financiers pour la réunion du 19 janvier. Il cite l'effet d'entraînement de la dette dont l'effet multiplicateur est fonction de la durée. A M. LHOPITEAU remarquant que le concessionnaire est dans la même situation, il répond que la différence tient à l'existence d'un péage échelonné sur la durée de vie de l'exploitation. L'autre montage ne comporte pas cette recette ! M. LHOPITEAU ne voit pas quelle différence cela fait avec l'impôt comme recette de l'autre côté.

**M. THIROUIN** constate qu'il y a équivalence entre le montant des dépenses annuelles d'entretien, dont l'État ferait l'économie en cas de concession, et le montant de la subvention d'équilibre. Ces deux montants font somme nulle. Elles échappent donc à l'argumentaire. M. de SORAS réitère sa demande du renvoi au 19 janvier de la discussion des questions financières. M. OHREL en prend acte.

**Un participant** énonce alors quelques griefs : en matière de financement, le propos du maître d'ouvrage reste toujours le même, avant de renvoyer à plus tard pour plus amples informations ; les plans présentés à propos des emprises (entre Ymonville et Allaines par exemple) différents de ceux de la réunion précédente. Quid des irrigations des exploitations ? **M. de SORAS** affirme que les données présentées ne varient pas d'une réunion à l'autre. Les plans, au stade où se situe le débat public, soit n'existent pas, soit sont imprécis. Enfin, chaque séance doit comporter un résumé du projet à l'intention de ceux qui viennent pour la première fois. Il assure également l'intervenant de ce que les irrigations sont prises en compte. S'agissant des premiers éléments de l'étude confiée à la SAFER, il reconnaît qu'ils sont très généraux et bien connus, mais il faut compter sur les compléments attendus pour des informations plus affinées



sur la zone de la RN154.

**M. Philippe LIROCHON**, Président de la Chambre d'agriculture d'Eure-et-Loir, ouvre son intervention en précisant, après avoir félicité la CPDP d'avoir très tôt programmé une réunion spécifique sur les problèmes agricoles, que le point de vue qu'il va exprimer est celui voté par la Chambre d'agriculture à une très large majorité (cette délibération figurant dans le cd et sera donc ici résumée) :

- la RN154 est l'axe le plus dangereux de la région : le raccordement de l'A19 à Artenay devrait accroître encore le risque. Dans le Sud, le report de trafic sur les voies, via Voves, excède les capacités de ces routes.
  - sur le développement économique, la Chambre partage l'analyse de la CCI. Les transparents montrent la localisation des zones d'entreprises spécialement aux deux extrémités de la RN154 et dans le milieu du département. Sans aménagement de la RN154 il y a risque de marginalisation géographique pour le département, au moment où Cosmetic Valley et industries des bioproduits agricoles donnent des fruits prometteurs.
  - la RN154, route des céréales, achemine vers Rouen 80 % des produits qui ont cette destination (1 390 000 tonnes de céréales pour l'exportation 200 000 t. de blé secondaire pour la fabrication d'éthanol à Lillebonne. Plus quelque 200 000 t de colza pour les usines de trituration de Grand-Couronne). On estime à quelque 30 000 camions de gros tonnage empruntant annuellement la RN154. En définitive, le choix de la Chambre est celui d'une mise à 2x2 voies rapidement et avec un tracé consommant le moins possible de foncier. Si elle accepte le contournement de Chartres par l'Est, elle rejette celui de Dreux par l'Ouest, tracé le plus consommateur de terres agricoles. Pour Saint-Rémy-sur-Avre, elle opte pour le tracé le plus court, celui du Nord.
- Il s'agit d'éviter que le strict calcul économique détermine seul le choix de l'investissement. Si la concession est décidée, la Chambre d'agriculture y met trois conditions :
- que ce soit un véritable vecteur de développement économique avec plusieurs échangeurs (Boisville-Allones, vallée du Saule) ;
  - maintien de circulations transversales sous la route ;
  - instauration d'un péage préférentiel pour les Euréliens.

**Le Président de la Chambre d'agriculture** conteste que le choix de l'aménagement à Prunay-le-Gillon avec un espace de 500 mètres entre les deux routes ait fait l'objet d'une concertation,

du moins avec les organisations professionnelles qui sont hostiles à la solution retenue !

**M. de SORAS**, répondant au dernier point, émet l'hypothèse que la procédure relève du Conseil général. Il note que si le choix à Prunay-Allones est celui du plus faible écart entre les deux routes (avec l'inconvénient du passage près d'une ligne à haute tension), le choix est inverse du plus grand écartement au Boullay-Mivoye. Cela démontre la marge de discussion.

**M. LIROCHON** redit toute son attente à l'égard de la réunion du 19 janvier consacrée à l'examen de tous les modes de financement relevant du partenariat public/privé dont fait partie la concession.

**Eric THIROUIN**, Président de la FDSEA 28, appuie l'avis qui vient d'être exposé d'ailleurs voté par la FDSEA à l'unanimité. Le foncier prélevé pour l'autoroute est bien de 500 ha, mais ajoutés aux 500 ha de l'existant (ce qui correspond à 12ha/km x 85 km = 1 000 ha). Ceci représente 5 sur 40 d'installations en moins pour l'année. Il déplore que trop d'incertitudes (sur les différences entre route express et autoroute, sur les tracés envisagés, sur les surfaces concernées, etc.) nuisent à la crédibilité du débat et fassent douter de son objectivité. Il conclut ainsi : « Vous démontrez que pour être rapide, la seule solution est la concession autoroutière. Nous sommes convaincus aujourd'hui que c'est faux, que si les pouvoirs publics locaux et nationaux relèvent leurs manches un tant soit peu, il est possible dans un temps court, 7, 8 ou 10 ans, de finir de faire une 2x2 voies ».

**M. de SORAS**, indique qu'il s'agit plutôt de continuer le débat que de répondre à des questions, avec le constat de ce que le débat évolue, comme le souhait en a été formulé par la Commission. On peut comparer le cas où une DUP a été déclarée (Prunay-Allones avec possibilité d'ajuster sur quelques mètres) et toutes les possibilités concernant les contournements urbains qui ne sont pas étudiées. En ce qui concerne le prélèvement foncier, il rejoint les mêmes chiffres énoncés par M. THIROUIN, soit 500 ha ajoutés aux 500 de l'existant + 20 % pour l'aménagement paysager. Il remarque que la marge d'incertitude en ce qui concerne le coût de l'investissement (entre 650 et 700 M€) est du même ordre de grandeur (10 %). Il souligne enfin que M. LIROCHON a mis l'accent sur la sauvegarde du foncier, ce qui est un élément parmi d'autres. N'oubliant pas la part faite au développement économique, il se réfère aussi à l'approche financière énoncée par celui-ci, et déclare « Je suis preneur d'une discussion, mais je n'ai pas la prétention de connaître tous les montages financiers ».

**M. Michel DAUVILLIER**, agriculteur à Saint-Prest, s'étonne qu'il y ait si peu de conviction en faveur du ferroviaire. A-t-on réfléchi à l'avenir du moteur à explosion, dit-il.

**M. OHREL** saisit cette occasion pour indiquer que l'atelier sur les prévisions de trafics et sur les gaz à effets de serre autant que sur les possibles « bilans carbone » est fixé au 11 janvier ; il y aura un débat.

**M. LIROCHON** veut illustrer l'imprécision d'informations données par plusieurs exemples : alors qu'il devrait se situer autour de 5 ha, le raccordement de l'A19 à l'A10 lui, paraît occuper plutôt 15 à 20 ha ; pourquoi à Nonancourt avoir positionné un échangeur pour le raccordement de RN12 avec une autoroute

ou une 2x2 voies. Il confirme le défaut de concertation pour Prunay-Allones.

**M. THIROUIN** demande pourquoi on semble préférer le passage par le Sud de Nonancourt après avoir si longtemps prôné le passage par le Nord.

**M. de SORAS** revient au ferroviaire pour dire sa conviction que la part qui lui est remise, avec les autres modes, doit s'accroître de 15 % à 25 % au mieux, ce qui laisse encore 75 % à la route ! Donc pas de solution sans la route ! Il se réfère à l'exposé de M. Daniel TARDY pour affirmer que tous les réseaux seront utiles dans vingt ans, quels que soient les nouveaux modes de transport. Ces considérations appellent plusieurs interruptions de participants qui les trouvent trop générales.

**M. Serge GAILLARD**, DRE Centre, répond pour terminer sur les questions restées sans réponse. Ainsi justifie-t-il le nœud autoroutier envisagé pour le raccordement entre RN154, concédée ou non, et RN12 par l'importance des trafics en cause. En ce qui concerne la comparaison entre tracés Nord et Sud, le premier impliquerait des ouvrages d'art importants et coûteux.

Réunion  
« Mise en concession :  
règles et enjeux »,  
• le 19 janvier 2010 à Dreux.

Les membres de la CPDP  
La DRE Centre, représentée par :  
M. Olivier de SORAS  
M. Serge GAILLARD  
Mme Guglielmina OLIVEROS-TORO  
Experts (intervenants) invités par la CPDP :  
MM. Pierre COHEN et Patrice MOURA, membres  
de la Mission d'appui à la réalisation des contrats  
de partenariat public-privé (MAPPP), Ministère de  
l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi,  
Ministère, du Budget, des Comptes publics, de la  
Fonction publique et de la Réforme de l'État  
Expert invité par la DRE :  
M. Fabien BALDERELLI, de la Direction gé-  
nérale des infrastructures des transports  
et de la mer, Ministère de l'Écologie,  
du Développement et de l'Aménagement Durable.

Cette réunion concerne une thématique attendue et essentielle : le financement du projet. Plus largement, la question est abordée sous l'angle de la concession et des alternatives possibles.

**M. Fabien BALDERELLI**, DGIT présente le réseau autoroutier concédé puis développe le cadre général des contrats de concession.

Par une loi de 1955, le péage est instauré, puis dans les années 1960 sont créées des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes. Pendant cette période, ces sociétés œuvrent au développement du réseau autoroutier, notamment par la voie de l'adossement (sections nouvelles confiées au concessionnaire le plus proche par aires géographiques). En 2000, il y est mis fin conformément aux règles de mise en concurrence imposées par la Commission européenne. Aujourd'hui, chaque nouvelle section autoroutière est attribuée, après mise en concurrence, selon un contrat de concession. La dernière signée concerne l'A88 entre Falaise et Sées.

M. BALDERELLI, sur les principes de la mise à péage d'une autoroute, reprend les termes de l'article L.122-4 du Code de la voirie routière et précise que les péages couvrent les coûts d'infrastructure et d'exploitation. Le concessionnaire est le gestionnaire du réseau et supporte l'ensemble des coûts afférents. Il a une mission intégrée qui lui permet de prendre en compte l'ensemble des paramètres sur la durée du contrat (50 à 80 ans).

Il évoque l'apport en nature, remise par l'État d'aménagements existants, dans le cas de la RN154.

Les règles générales du péage s'articulent autour de deux principes, l'égalité de traitement des usagers et la mise à disposition de l'infrastructure et du service, en contrepartie du



paiement d'une redevance. Le concessionnaire n'est libre ni de fixer le tarif, ni de le modifier unilatéralement : en effet, aux termes du décret de 1995, ces éléments, sont prévus par le cahier des charges et sont intangibles. L'État (Direction des infrastructures de transport) veille au respect des dispositions tarifaires fixées dans le cahier des charges de la concession. Le recours à une « subvention d'équilibre », payée une fois pour toutes, afin

d'assurer l'équilibre initial de la concession est généralement prévu.

Sur la procédure de mise en concession, M. BALDERELLI rappelle que le concessionnaire est responsable de la conception, de la construction, de l'entretien et de la maintenance, que le contrat est attribué après une procédure de déclaration d'utilité publique, le tracé étant, à ce stade, déterminé dans une bande de 300 m. La robustesse financière du concessionnaire et son plan de financement sont vérifiés. Point important : le risque trafic (manque à gagner potentiel en cas de trafic inférieur aux prévisions) est supporté par le concessionnaire. L'État veille à ce que deux paramètres, qualité technique et qualité environnementale, soient observés. Par ailleurs, les textes et la jurisprudence imposent l'existence d'un itinéraire de substitution ayant des caractéristiques spécifiques (limitation de la vitesse, de l'accès aux poids lourds...).

Sur le recours au contrat de partenariat, M. BALDERELLI précise qu'un contrat de partenariat sans mise à péage se heurte à l'équation financière : « *Le contrat de partenariat, dans une version sans péage, n'apporte aucune ressource nouvelle et ne règle donc pas le problème* ». Il rappelle les orientations du Grenelle pour légitimer des infrastructures routières : l'intérêt local, la sécurité et la congestion.

**M. François BARRET**, association contre le tracé Sud, Escorpain estime que si cette A154 voit le jour, elle peut faire double emploi avec l'A28 et s'interroge, sur les éventuelles compensations financières à verser au concessionnaire de cette autoroute.

**M. BALDERELLI** précise que les deux contrats concernant de l'A28, section Rouen-Alençon, pour Alis et Cofiroute pour la section Sud, ne prévoient aucune « *clause de paysage* » (une clause de compensation pour modification du réseau). Il soutient que l'aménagement de la RN154 en autoroute serait sans conséquence pour l'État concernant la gestion de ces contrats.

**M. Michel COHEN**, MAPPP, précise que l'objet de sa présentation porte sur la philosophie et les principes du contrat de partenariat et non sur la RN154. Sa démarche n'est ni de vendre le contrat de partenariat, ni d'apporter une solution, mais de démontrer que les PPP ont été créés pour répondre aux contraintes liées aux autres types de contrats : maîtrise d'ouvrage publique (MOP), concession, contrat d'affermage. Il présente les grands principes et le régime du contrat de

partenariat, créé par une ordonnance du 17 juin 2004 et modifié par une loi de 2008. Ce contrat est employé depuis un certain nombre d'années au Canada, en Angleterre, en Allemagne et en Espagne de façon satisfaisante. Il est naturel parce que, global et unique. Il porte sur le long terme et règle les intérêts communs des parties. Ce contrat concerne la conception, la réalisation, l'exploitation, la maintenance, le service après-vente sur une longue durée, avec une meilleure répartition des risques. Ce contrat est pragmatique et répond aux attentes et aux besoins de nombreux dossiers. En l'espèce, les différentes hypothèses émises sont, soit un contrat de type MOP, avec un produit disponible en 2060-2070, financé traditionnellement, soit un contrat de type DSP, délégation de service public, avec une échéance en 2018 et un paiement par les usagers. La solution se référant au contrat de partenariat répond de façon différente : le financement est public et le produit peut être disponible en 2018. Cette solution permet une certaine souplesse dans la mesure où le contrat englobe conception, réalisation, exploitation et maintenance. C'est le principe du guichet unique. Cette solution a l'avantage d'être sans surprises, dans la mesure où, après négociations, la date de livraison ainsi que les conditions financières sont connues avec précision, dès la signature du contrat.

M. COHEN relève la communauté d'intérêts entre la puissance publique et le partenaire privé dans ce type d'opérations. L'avantage de ce contrat qui englobe la maintenance – comme pour la DSP – est que ces dépenses de maintenance sont « *sanctuarisées* » ; l'ensemble des coûts est connu. À l'issue du contrat, l'ouvrage est récupéré. Cette solution permet de commencer à payer lorsque l'ouvrage est livré, son paiement s'étalant sur 30 ou 40 ans. Par ailleurs, une telle opération fait l'objet d'une évaluation préalable juridique, économique et financière, comprenant le coût total de l'opération avant et après risque. Ce contrat implique une répartition des risques entre la personne publique et la personne privée : il exige rigueur et transparence. Il note qu'en matière de DSP, la crise économique rend les banquiers réticents à financer le risque trafic assumé par le concessionnaire et souligne que pour aboutir, un projet doit être finançable.

M. COHEN explique qu'un projet peut être appréhendé de façon complète ou partielle. Sa souplesse permet d'établir un contrat sur la totalité du projet ou de le scinder en différentes parties, en fonction des impératifs locaux. Comme dans une délégation de service public, il peut exister des parties gratuites et des parties payantes. Si les collectivités acceptent de participer au financement, le recours au péage se trouve réduit d'autant. Par ailleurs, dans un contrat de DSP, le concessionnaire peut avoir une soulte à payer à la puissance publique pour la mise à disposition des ouvrages existants. C'est ce qui a été fait sur A63, pour la moitié du montant total.

Sur les projets de contrats de partenariat en cours, **M. Patrice MOURA**, en charge de projets relevant de la compétence des collectivités locales à la MAPPP : intervient pour indiquer d'emblée qu'aujourd'hui, il existe de nombreux projets routiers, dont trois en cours d'attribution.

Le contournement autoroutier Nord-ouest de Tarbes consiste à aménager à 2x2 voies une route existante bidirectionnelle

et à ajouter une section à 2x2 voies aux caractéristiques autoroutières. L'intérêt est que, dans une section, il y avait l'aménagement sur place d'une section existante, poursuivi par un aménagement en site propre à 2x2 voies aux caractéristiques autoroutières. Le contrat de partenariat permet de faire un projet sur mesure. Le Conseil général était confronté à une contrainte budgétaire difficile qui a été contournée par ce contrat de partenariat. Quant au délai, l'investissement se serait réalisé en une douzaine d'années en maîtrise d'ouvrage publique.

Les deux autres projets sont sans péage.

Pour le projet de contournement de Jargeau, avec un ouvrage de franchissement non conventionnel de la Loire, le gain financier est de 5 % et l'ouvrage livré 18 mois plus tôt qu'avec une maîtrise d'ouvrage publique.

Pour l'aménagement à 2x2 voies d'une route existante, entre Épinal et Saint-Dié, sur une quarantaine de km, un avantage comparatif de l'ordre de deux ans, par rapport à la situation de référence en maîtrise d'ouvrage classique, et un gain financier de l'ordre de 10 % ont été obtenus.

Dans l'hypothèse d'un PPP appliqué à la RN154, le projet consisterait à mettre aux normes autoroutières les sections à réaliser, avec un ouvrage livré en 2018. Compte tenu du montant (700 M€) et de la capacité de financement annuelle (10 M€), M. MOURA estime que le recours au partenariat, pour l'ensemble du tracé n'est pas envisageable. Pour lui, l'intérêt du contrat de partenariat, contrairement à la délégation de service public, est l'absence d'obligation de réaliser une section à péage de bout en bout. Il est donc possible de sectionner. Sur le présent projet, la moitié étant déjà à 2x2 voies, il est nécessaire d'étudier sur le reste du tracé, ce qui est finançable par crédits publics ou pour les sections qui représentent une opportunité financière intéressante, un péage. La solution est donc de comparer, en termes de coûts pour la collectivité : la continuité intégrale à 2x2 voies de la RN154 et la construction d'une autoroute à péage à 2x2 voies en continu, comme le propose le maître d'ouvrage. La proposition de plusieurs scénarios avec un « panachage » permet d'optimiser la dépense publique.

**M. Jean-Louis LATOUR**, association VIVAVRE, relève que le PPP a un avantage pour l'État, en sa qualité de dette non inscrite dans les déficits publics vis-à-vis de l'Europe. Il estime que « c'est une carte blanche donnée à l'État ».

**M. MOURA** sans entrer dans le détail de la consolidation des loyers, précise qu'ils sont pris en compte dans la dette publique. Il soulève la question du paiement : « *l'usager ou le contribuable doit payer, il n'y a pas d'autres solutions* ». Si personne ne veut payer, le projet ne se fait pas.

Dans la délégation de service public, l'investissement est aux risques et périls du partenaire privé, donc du délégataire. S'il ne propose pas de recourir à un contrat de partenariat sur l'intégralité des sections à réaliser, il s'interroge sur le recours possible

à un « *mixage* » de sections à péage et gratuites et estime souhaitable de les comparer. Ce sera, dans le partenariat, le loyer, la somme actualisée des loyers, et, en délégation de service public, la subvention d'équilibre. Les simulations peuvent être réalisées en moins de trois mois, contribution objective qui nourrirait la réflexion. Il conclut : ce choix stratégique dépend du maître d'ouvrage » et confirme que si la MAPPP a prérogatives et

compétences financières et économiques, dans le cadre du débat public le ministère intéressé est le seul compétent en matière de tracé.

**M. Olivier de SORAS**, DRE, rappelle que le débat public ne porte pas sur des tracés, mais sur des principes d'aménagement et de financement. Il reprend ses trois questions sur l'opportunité de l'aménagement de la RN154, de l'accélération de son achèvement, du financement mobilisable et du délai d'aménagement. Il rappelle le coût du projet, précise que certaines sections représentent des montants importants, en l'espèce : les contournements de Saint-Rémy-sur-Avre/Nonancourt, Dreux et Chartres. Pour lui, il faut résoudre l'équation coût et délai, objet des hypothèses de montages financiers ; il identifie trois grands principes de financement : budgétaire (par l'impôt), l'emprunt, les contrats de partenariat et la concession.

Les sources de financement possibles : l'usager par le péage, la subvention ou la participation à l'investissement, qui reposent en général sur les impôts des collectivités.

La question du montage financier peut aussi se poser dans un continuum entre 0 % et 100 % - par une répartition entre subvention budgétaire et péage ; choix déterminant du montage.

Sur fonds publics, le coût de construction étant estimé entre 650 et 700 M€, ramenés aux 10 M€ mobilisables chaque année, l'horizon de réalisation est lointain.

« À partir de ce constat, l'examen de solutions alternatives peut permettre de répondre à un souhait d'aménagement accéléré de la RN154, pour lui donner le plus rapidement possible son effet de levier maximal en étant aménagée sur la totalité de la traversée de l'Eure-et-Loir, et non pas par succession d'opérations ».

Les opérations nécessaires sur la partie Chartres- Dreux, Nonancourt/Saint-Rémy-sur-Avre représentent des montants d'investissement élevés, qui ne rentrent pas dans une programmation d'environ cinq ans avec une capacité budgétaire annuelle de l'ordre de 10 M€.

**La question de l'emprunt** est une hypothèse théorique, car l'État n'emprunte pas de façon affectée sur une opération d'investissement. L'État peut emprunter pour consolider son budget et décide ensuite de l'affectation dont peut faire partie l'investissement. Ensuite interviendra, sur fonds publics, le remboursement de la dette contractée par cet emprunt, ainsi que l'exploitation et la maintenance, pendant toute la durée de vie de l'infrastructure. Dans la simulation, l'hypothèse de base est de 650 M€ empruntés à 3 % sur 60 ans, soit des annuités de 24 M€. La capacité budgétaire est alors dépassée d'une dizaine de M€ par an.

**Dans l'hypothèse d'un contrat de partenariat**, le maître d'ouvrage explique que différentes simulations ont été étudiées. Pour la RN154, avec une contribution de fonds propres de l'ordre de 10 %, un taux d'emprunt à 5 % sur 60 ans, le loyer annuel, dans une hypothèse optimiste est évalué autour de 54 M€, excédant la capacité financière disponible.

Pour lui, la seule ressource budgétaire ne permet pas de résoudre cette équation d'un aménagement plus rapide de la RN154 dans son ensemble, dans un délai plus court. « Dans cette hypothèse, il convient donc d'examiner le positionnement du curseur entre la partie de financement ou de ressource qui peut être trouvée auprès de l'usager à travers un péage ou au travers des subven-

tions de fonds publics ».

Selon la MAPPP, il est possible d'imaginer un PPP avec un péage. Ce péage, mis en place au profit du maître d'ouvrage (et non du partenaire privé contrairement au cas de la concession), générera des recettes venant en déduction du loyer. Il faut donc trouver un équilibre, sachant que le risque trafic pèse alors sur le maître d'ouvrage contrairement au cas de la concession.

**Dans l'hypothèse d'une concession**, les données sont fixées au départ : conditions de péage, subvention d'équilibre. Le projet peut être réalisable à l'horizon 2018, sur la base des disponibilités budgétaires.

« Entre un PPP avec péage ou une DSP avec concession, le système de la concession paraît plus intéressant, plus organisé et plus fonctionnel », le premier étant soumis à des aléas.

Pour l'ensemble de l'itinéraire Allaines-Nonancourt, les hypothèses de modélisation de la concession de la RN154 sont le coût de construction (650 à 700 M€), celui de l'exploitation et de l'entretien (une charge de 6,5 M€/an), la durée de la concession envisagée à une cinquantaine d'années, avec un niveau de péage déterminé, 8 centimes d'euro par kilomètre pour les véhicules légers et 24 centimes pour les poids lourds. Les données de trafic, les systèmes d'échanges et les données économiques entrent dans les éléments pris en compte. La subvention d'équilibre de concession est estimée entre 50 et 100 M€ (8 et 15 % de subvention à l'investissement). La mise en service est envisageable à l'horizon 2018.

M. de SORAS rappelle que, dans le dossier présenté, **une variante de concession partielle** a aussi été examinée. Elle présente un avantage et un inconvénient. « L'objectif est 2018 pour une approche globale, quelle que soit la longueur de la section concernée. Dans l'hypothèse de concession partielle modélisée, sur 45 ans, si le Nord est aussi réalisé ou de 50 ans, dans le cas contraire, la concession est équilibrée, sans recourir ni à des fonds publics, ni à une subvention d'équilibre. Mais cette hypothèse ne règle pas la totalité de la traversée de l'Eure-et-Loir, la partie Nord n'étant pas traitée ».

Il précise les différences entre une voie express et une autoroute : vitesse de circulation, impacts sur le foncier, coûts, financements, délais de mise en service, catégories d'usagers.

Il rappelle qu'une des conclusions du Grenelle est d'augmenter de façon significative les parts modales autres que la route, et qu'il faut apporter une réponse globale à l'ensemble des besoins de déplacement. Dans ce cadre, la RN154 a fait l'objet d'un certain nombre de demandes d'accélération de son aménagement : le projet porte sur la centaine de kilomètres en traversée de l'Eure-et-Loir dont 35 km sont déjà aménagés. Le souhait est d'optimiser ce qui existe, soit par un contrat d'aménagement global sur l'ensemble de l'itinéraire, soit par des contrats « saucissonnés » sur les sections manquantes : en termes d'exploitation de réseaux et d'optimisation, cette approche n'est pas intéressante.

**Mme Germaine FRAUDIN**, au nom du collectif, se réfère aux cahiers d'acteur de l'ASCVEG, d'ACTS et de VIVAVRE et souligne que lors des précédentes séances, seule l'hypothèse de la concession a été expliquée, démarche qui lui « semble irrecevable ». Elle se reporte aux termes employés par le **Président de la FDSEA** : « Le projet se fonde sur de nombreuses imprécisions, voire

d'erreurs ». Au Nord du tracé, l'accidentologie est pratiquement nulle, l'A12 étant plus accidentogène que la RN154. Le trafic sur la RN154 stagne. Les prévisions de trafic du maître d'ouvrage à l'horizon 2018 sont peu probables et mériteraient des études complémentaires. Les études menées par le CETE en 2006 ne tiennent pas compte des différentes crises et de l'importance donnée au trafic ferroviaire voyageurs et marchandises Chartres-Orléans et du fret des céréales, en 2020, par le fer.

La RN154, en autoroute, « dévorerait l'espace, les terres agricoles, les bosquets réservoirs de la biodiversité, célébrée officiellement et mondialement en 2010, année de la biodiversité pour l'ONU. Le projet défigurerait irrémédiablement les vallées de la Blaise et de l'Avre ». Il n'est pas non plus en accord avec les impératifs du Grenelle, puisqu'il s'agit de points de congestion, cette dernière pouvant devenir nulle, en fluidifiant le trafic.

Le territoire au Nord se présente très différemment de celui au Sud. « Dreux, à la croisée des chemins est tiré à hue et à dia entre l'Est et l'Ouest, le Nord et le Sud et n'a que les inconvénients de sa position géographique ». Tout projet doit tenir compte des situations locales : elle partage dès lors la position de la Chambre d'agriculture qui refuse un grand contournement de Dreux par l'Ouest et privilégie le contournement Est.

**Mme FRAUDIN** présente une solution alternative sur quatre tronçons pour lesquels un aménagement des voies existantes est, selon elle, suffisant et conforme au Grenelle.

Pour Chartres-Dreux, la route actuelle, avec sa fluidité, la dessert du territoire qu'elle assure, ses caractéristiques et sa remise à neuf prévue pour 2012 en font un vrai axe au service du territoire. Les Euréliens et de nombreux élus ont fait savoir, dans le débat, qu'ils tenaient au statu quo pour cette portion. Seul le tronçon entre Marville et Vernouillet reste à réaliser et était programmé.

Pour Dreux, le projet est déjà programmé pour le raccordement à l'Est entre la RN154 et la RN12 et demandé par les élus, notamment dans le SCOT. Une étude de la DRE sur l'amélioration du giratoire à l'entrée de Dreux est en cours. Son aménagement permettrait à lui seul une fluidification au Sud de Dreux aux heures de pointe. Il est indispensable que la réalisation de cet ouvrage déjà budgété, soit conciliable avec la construction du barreau Est. La fluidité du trafic est à privilégier avec une limitation de vitesse. Les camions en transit seraient contraints de l'emprunter, afin de protéger les zones de captage d'eau de Vernouillet répertoriées au Grenelle comme importantes. Le choix de ce contournement éviterait la destruction irréversible du patrimoine environnemental et paysager de la Blaise.

Sans concession, son coût sera bien inférieur aux 80 M€ prévus dans le dossier, plus proche des 20 M€ annoncés en avril 2006 aux élus. Si le trafic sur la RN154 reste stable, autour de 13000 véhicules/jour à l'arrivée sur Dreux, si la baisse de fréquentation des poids lourds se confirme, elle se demande si une amélioration et une sécurisation de la rocade Ouest actuelle ne seraient pas suffisantes, c'est-à-dire le tronçon entre Dreux et la RD26.

Sur l'aménagement de la RN12, Mme FRAUDIN se reporte aux propos de Mme BREVAN : « Des ambiguïtés viennent de la définition même du champ de l'étude du projet. Le maître d'ouvrage présente son projet globalement, avec une impasse sur la RN12, impasse pourtant très présente dans vos préoccupations ».

Elle ajoute : « Si le projet est retenu, il faudra réaménager la RN12 : on ne peut pas en tenir rigueur au maître d'ouvrage, car ce n'était pas dans son cahier des charges, mais cette absence de prise en compte des problèmes spécifiques de la RN12 plombe le débat ».

Le tronçon entre Cherisy et le carrefour des Livraindières a fait l'objet d'importants travaux : le pont enjambant la ligne de chemin de fer Paris-Granville pour plus de 5 M€, la remise à neuf de la chaussée, etc. Le traitement de la RN12 doit prendre en compte la sécurité du parcours et une meilleure liaison de Dreux avec le plateau Nord.

Pour elle, il est nécessaire de se référer au cahier d'acteur de l'ASCV. L'emprise des voies est réservée. Ce projet comporterait essentiellement trois ouvrages, qui peuvent être évalués. C'est un projet ambitieux permettant d'allier le développement économique de Dreux et la prise en compte des habitants de ce secteur. Elle rappelle que cette voie est le tronc commun RN12-RN154.

Pour Dreux/Saint-Rémy-sur-Avre, elle estime que cette section est le prolongement des RN12 et 154. Une sécurisation des carrefours est nécessaire. Ces travaux, réalisés actuellement sur la route avant Cherisy, sont un exemple de ce qui pourrait être envisagé. Le Conseil général de l'Orne a fait de grands travaux pour aménager de nombreux tronçons. En Eure-et-Loir, les mêmes travaux sont à réaliser.

Saint-Rémy-sur-Avre/Saint-Lubin-des-Joncherets : le conseil municipal de cette commune a voté à l'unanimité contre la création quatre voies sur son territoire, qui lui serait préjudiciable. Le développement économique ne dépend pas de la mise en place de zones « industrielles » hypothétiques, mais des chefs d'entreprises, avec une main-d'œuvre et des professionnels qualifiés et motivés, ainsi que la qualité de vie qui peut être apportée par une commune comme Saint-Lubin-des-Joncherets, pourvue d'équipements publics qui lui donnent une bonne attractivité, d'autant qu'elle dispose de territoires équipés, y compris de zones restant à dépolluer, pouvant être réaffectées à de nouvelles activités.

« Créer des zones d'activité ou de commerces est une grave erreur, tient du leurre et de la tromperie. La commune perdrait ses atouts de cité accueillante par son environnement et la concordance entre ses équipements et les besoins. Le projet d'autoroute ou de route à 2x2 voies va donc à l'encontre du développement, car il coupe la commune en deux et détruit l'environnement. On risque de créer de nouvelles friches. Ce projet ignore l'information et l'invitation aux créateurs potentiels d'entreprises, PME en particulier. Les grosses entreprises dévorent une région et disparaissent aussi rapidement en abandonnant aux collectivités les conséquences sociales et les territoires saccagés et pollués ».

Le projet va aussi à l'encontre du développement durable, soit préserver les richesses et reconquérir l'espace au lieu de le sacrifier. Elle sollicite un aménagement raisonnable financièrement et écologiquement, réalisé à bien moindre frais pour la collectivité et la population.

Pour Saint-Rémy-sur-Avre, Mme FRAUDIN propose deux solutions compatibles avec le développement durable, d'une part la traversée sur ce site dont les ouvrages, les protections, peuvent être réalisés au fil de l'eau, mais rapidement, avec des financements à trouver et, selon elle « trouvables », d'autre part, un

passage direct légèrement décalé et parallèle à l'actuelle RN12. « Ces deux solutions évitent le saccage des terres agricoles, du paysage et de l'environnement, redonne à Saint-Rémy-sur-Avre son unité permettant la perméabilité entre les espaces Sud et Nord, isolés par les RN12 et 154. Elles permettent de recoudre le tissu urbain, de réaliser ces travaux avec les mêmes échéances que le projet de concession en 2018 ». Elle souligne que les deux solutions sont équivalentes, s'agissant de construire 4 à 5 ouvrages d'art, soit en retenant l'estimation du maître d'ouvrage de la valeur d'un échangeur autour de 10 M€ un coût de 40 à 50 M€ pour la traversée de Saint-Rémy-sur-Avre, valeur de la subvention que l'État se propose déjà d'injecter dans le projet.

Elle conclut que l'aménagement de la voirie pour Saint-Rémy-sur-Avre et Dreux se limiterait à 100 M€ (au lieu de 400) : « dans ce combat, du pot de terre contre le pot de fer, finalement l'AVERN préfère être un pot de terre ».

**M. Jean-Louis LATOUR**, association VIVAVRE, présente les différents ouvrages à réaliser : élargissement de trois voies à quatre, et construction d'un pont sur la rivière de l'Avre. Il envisage un court tracé nécessitant la construction de trois ouvrages. Le premier concerne la liaison, au carrefour embouteillé avec une plate-forme à cet endroit, avec la route réalisée en tranchée. Un deuxième ouvrage concerne un passage éventuel pour les piétons, l'endroit étant accidentogène. Enfin, un autre carrefour est à aménager.

Il rappelle qu'il a demandé à la DRE une évaluation approximative des ouvrages. Le montant étant estimé autour de 10 M€, les trois ouvrages représentent 30 à 40 M€. Il indique qu'il a aussi demandé au maître d'ouvrage le prix d'un pont avec les voies de raccordement. Il estime qu'avec des plateformes évaluées à 50 M€, la réunification entre le plateau Nord et Dreux éviterait les embouteillages pour la traversée de la ville, compte tenu de l'existence des quatre voies actuelles de la RN12.

**M. Guy MONHEE**, vice-président du Conseil général de l'Orne, Président de la Commission des routes, remercie Mme FRAUDIN qui a bien posé la problématique de la RN12 et souligné les efforts consentis dans l'Orne pour moderniser cet axe.

La RN12, c'est 58 km dans l'Orne, dont 44 km modernisés avec les fonds du département, de la région et de l'État (un tiers). La politique volontariste de désenclavement des territoires, l'arrivée de l'A28 par un recours à la concession et prochainement de l'A88 permettent un désenclavement et une bonne liaison avec Paris.

Entre Verneuil-sur-Avre et Nonancourt, il y a 10 000 véhicules/jour, entre Nonancourt et Dreux, plus de 20 000. La modernisation de cet axe interpelle le département de l'Orne qui dit : « Faisons quelque chose sur cette portion RN12-RN154, notamment pour la plus urgente à régler, à Saint-Rémy-sur-Avre », compte tenu de ce que supportent les riverains.

L'Orne souhaite une continuité à 2x2 voies de la RN12 entre Alençon et Paris. Si la concession se révèle la solution la plus réaliste, il appartient aux élus de ce département d'en juger. La rapidité est essentielle pour l'avenir. L'échéance 2070, même ramenée à 2040, semble « insupportable ».

Sur le contournement de Nonancourt, il exprime une préférence pour le tracé Sud sans en faire une exigence. L'essentiel est la

continuité de la RN12 en 2x2 voies.

Sur l'aspect globalité et rapidité de l'aménagement, il partage les points de vue des Chambres de commerce et d'industrie d'Eure-et-Loir et de l'Orne. Il relève enfin que la question des itinéraires de substitution ne se pose pas pour la RN12, l'itinéraire étant gratuit. Pour l'A28, la RN est restée ouverte ; l'A28 est en site propre, de même l'A88.

**M. Didier BERTHUY**, association «Jouons collectif A154», s'interroge sur les principes régissant le contrat de concession et en particulier l'itinéraire de substitution ainsi que sur la difficulté de recourir aux PPP sur des chantiers aussi importants. Les exemples existants en termes routiers ont des montants inférieurs à ce qui est en jeu pour la RN154. Il interpelle le maître d'ouvrage qui, excluant le recours aux PPP, n'a retenu que deux hypothèses : la concession ou le néant.

Il rappelle que le projet soutenu par la majorité des associations est moins onéreux (moins de 500 M€) que l'autoroute. Les Euréliens voulant une 2x2 voies gratuite, il en appelle à la responsabilité des élus nationaux, au département, aux maires des deux grandes villes de Dreux et Chartres. Il rappelle que le Conseil régional qui n'a pas la compétence des routes a voté le principe d'une participation exceptionnelle à l'aménagement de la RN154, délibération qui a été votée par les Verts. Il souhaite obtenir des fonds auprès du Conseil régional, du Conseil général, des communautés d'agglomérations et des communes : « C'est aussi à l'Eure-et-Loir de se prendre en main pour financer sa route ! ».

**Mme Françoise DUTHU**, conseillère municipale Verts à Dreux, estime que la décision de construire une autoroute est déjà prise. Elle rappelle pourtant que le contexte actuel est différent de celui de 1994. Depuis le Grenelle, avec les perspectives de développement du feroutage et des autoroutes de la mer, l'objectif n'est plus la route, mais le rail. L'aménagement toléré par la loi Grenelle I est celui qui est d'utilité locale. En matière d'alternative à la concession, elle se réfère aux PPP : si le projet présente un intérêt national, la répartition du coût concernera « la communauté nationale ».

Elle s'interroge sur la détermination de la subvention d'équilibre au moment de la signature du contrat, en l'absence d'éléments sur les trafics et soutient qu'il y aurait des reports sur les sorties secondaires et sur les itinéraires de substitution. Sur l'axe Nonancourt-Allaines, elle relève que la circulation est concentrée sur Dreux-Chartres, déjà en service, et pose la question de l'utilité d'une vision globale du projet.

Elle partage les positions de **M. BERTHUY** et de **Mme TROFLEAU** sur la nécessité d'une participation financière, dont celles des collectivités, impliquant « un certain volontarisme politique de la part des élus ». Certains aspects lui paraissent aberrants, les prévisions de trafic, les taux d'intérêt sur 60 ans... Elle s'interroge sur la position des banques, les calculs, l'augmentation du prix du pétrole, les comportements des consommateurs au regard des autoroutes. Elle souligne enfin qu'il convient d'envisager les liaisons Dreux-Chartres-Orléans par voie ferrée.

**Mme Martine TROFLEAU**, association La Presle, estime que l'intervention de la MAPPP ouvre « de nouveaux horizons », mais que le projet proposé est global et prévu en concession.

Elle souhaite qu'en cas de saisine de la MAPPP, cette dernière puisse évaluer le tracé recommandé par les différents acteurs s'opposant à l'autoroute.

**M. Joël ALEXANDRE**, Président de la Chambre de commerce et d'industrie d'Eure-et-Loir rappelle que cette traversée du département n'est pas « phasable », car il faut que l'ensemble de cet axe routier soit achevé. Il se réfère au cahier d'acteur et aux différentes contributions : l'ensemble de ce dossier doit impérativement être réalisé dans le délai de 2018. Il rappelle que, lorsqu'une entreprise cherche à s'implanter, son premier critère est la proximité de la route. Si l'infrastructure ferroviaire progresse dans les années à venir, la répartition entre route et fer montre la difficulté d'arriver à une notion d'équilibre. Aussi est-il indispensable de réaliser cet équipement en une seule fois, sur une période courte.

**M. Alain BADETS**, maire de Garnay, estime que l'Orne a été un département « gâté », la puissance publique a réalisé l'A28 et va réaliser l'A88. Il cite le rapport du CETE, qui dans sa partie « Réflexions et perspectives concernant l'aménagement du tronçon commun RN12-154 » ne fait actuellement l'objet d'aucune étude et/ou de décision validée malgré la décision ministérielle de 1994 sur la création d'un grand axe Rouen-Orléans. La déviation de Saint-Rémy-sur-Avre/Nonancourt et l'aménagement jusqu'à l'Est de Dreux devaient se réaliser à une échéance de 15 ans à partir de la décision et expirait fin 2009 : « *Dans ces conditions, la DDE d'Eure-et-Loir envisage la réalisation directe de la phase d'aménagement à terme, du tronçon commun RN12-RN154 prévoyant un contournement de Dreux par l'Ouest et le Sud qui gomme l'élargissement de la RN12* ».

## Réunion

« *les perspectives d'aménagement dans la partie Sud du futur axe routier* »,

• 22 janvier 2010 à Voves.

*Cette réunion complète celle tenue à Chartres le 11 janvier, sur le même thème, en remplacement de la réunion unique initialement prévue à Voves le 17 décembre et annulée pour raisons météorologiques.*

*Les membres de la CPDP*

*La DRE Centre, représentée par :*

*M. Olivier de SORAS*

*M. Serge GAILLARD*

*Mme Guglielmina OLIVEROS-TORO.*

Après avoir rappelé l'objet du dossier ainsi que la difficulté de mobiliser rapidement la totalité des crédits budgétaires qui seraient nécessaires pour financer l'ensemble du projet sur fonds publics, le maître d'ouvrage, **M. Olivier de SORAS**, DRE, donne la parole à **Mme Guglielmina OLIVEROS-TORO**, DRE Centre.

Celle-ci présente les perspectives d'aménagement de la partie Sud de la RN154 en précisant que, hormis les deux déviations en cours de réalisation (Ymonville, Prunay-le-Gillon/Allonnes), tout le reste du projet en est encore au niveau des études. Elle souligne, par ailleurs, la richesse naturelle de la zone concernée, avec un site Natura 2000 intégrant la vallée du Loir et la vallée de la Conie, ainsi qu'une Zone de Protection Spéciale (ZPS) oiseaux notamment pour l'œdicnème criard. La zone Sud englobe aussi des points de captage dans la nappe de Beauce. Les travaux en cours ont par ailleurs révélé des sites archéologiques d'intérêt majeur.

Concernant le contournement de Chartres, il convient de prendre en compte les contraintes liées au respect de la directive paysagère de la cathédrale. Sur cette section, le maître d'ouvrage compare les avantages et inconvénients d'un passage à l'Est, pour un coût évalué à 215 M€, avec ceux d'un aménagement de la rocade Ouest (130 M€) en soulignant les difficultés de réalisation de cette seconde option.

Enfin, le chiffre de 400 à 420 ha de superficie nécessaire à la réalisation de l'ensemble des travaux permettant d'achever le projet en concession autoroutière est indiqué par le maître d'ouvrage, qui estime par ailleurs qu'une simple 2x2 voies permettrait peut-être d'économiser 20 à 30 hectares.

**M. Claude GALLET**, maire d'Allonnes, rappelle que son conseil municipal s'est prononcé contre le projet d'autoroute qui, selon lui, couperait en deux la Communauté de communes et, de surcroît, rejeterait une partie du trafic sur le réseau secondaire et en particulier sur l'actuelle RN154. Il estime que la route offre par ailleurs la garantie d'une meilleure desserte des villages grâce à un plus grand nombre de diffuseurs. Il relève aussi que, pour les travaux déjà engagés ou réalisés, les coûts réels se révèlent très supérieurs aux estimations initiales, notamment sur les déviations en cours. Quant aux estimations faites par le maître

d'ouvrage pour le projet autoroutier, elles apparaissent encore supérieures au coût par km des travaux antérieurement réalisés dans la région.

**M. Philippe VIGIER**, député, se fait l'écho de la délibération du Conseil régional qui stipule que l'aménagement doit être réalisé dans le délai le plus court. Contestant les chiffrages de coût énoncés par M. GALLET, il estime que les enjeux financiers sont primordiaux et que la décision concernant le contournement de Chartres, dont les coûts sont très différents, selon que l'on passe à l'Est ou à l'Ouest, n'a pas encore été prise et qu'il faudra prendre en compte les coûts comparés. Enfin, il cite le cas du département des Landes qui a obtenu que le dispositif des barrières de péage fasse en sorte que les usagers locaux n'aient pas de péage à acquitter.

Pour répondre aux préoccupations de ces deux élus, le maître d'ouvrage est revenu sur :

- Le nombre des échangeurs envisageables sur tout le parcours : six en option de base et deux diffuseurs supplémentaires (sur la RD26 et la RD17). Ces deux derniers étant considérés comme susceptibles de contribuer à l'amélioration du bilan économique de la concession, donc de réduire la subvention d'équilibre. Dans le meilleur des cas, la distance entre deux échangeurs/diffuseurs varierait entre 9 et 15 km, ce qui correspond, selon le maître d'ouvrage, à un bon niveau de service.
  - Les coûts de réalisation, considérant que ce sont les tronçons les plus simples à réaliser, donc les moins coûteux, qui ont déjà été construits.
  - Les trafics de report, qui pourraient effectivement atteindre 3.000 à 4.000 véhicules/jour, restant ainsi très inférieurs aux 10.000 à 12.000 véhicules/jour actuels.
- Et, enfin, la notion de péage ouvert.

**M. Marc GUERRINI**, conseiller général, maire de Voves et Président de la Communauté de communes, indique que celle-ci a délibéré sur l'opportunité d'un achèvement de l'amélioration de la RN154 avec un résultat du vote majoritairement pour, mais en souhaitant la réalisation d'un échangeur ou d'un diffuseur à l'intersection de la RD17, le tout à l'horizon 2020.

**M. Christian GIGON**, conseiller général et maire de Champhol, demande ce que deviendraient les 6,5 M€ consacrés chaque année par la DRE à l'entretien de l'actuelle RN154 s'il y avait demain une concession.

En réponse, le maître d'ouvrage rappelle que le budget de l'État dissocie les crédits de fonctionnement et les crédits d'investissement et que, si la RN154 devenait une autoroute concédée, les sommes actuellement consacrées par l'État à son entretien seraient redéployées sur le reste du réseau.

**Dans son intervention, M. Martial CHEVALLIER**, Président du syndicat du Pays de Beauce, après avoir rappelé le contexte du projet, estime que la RN154 constitue la véritable colonne vertébrale du développement du territoire et que son aménagement devient urgent pour fluidifier la traversée des bourgs et rendre le parcours moins dangereux. Sa Vice-présidente, **Mme Monique FOUQUET** résume ensuite la position du Comité Syndical du Pays de Beauce, prise à la quasi-unanimité en faveur d'un achèvement rapide de la mise à 2x2 voies de la RN154, et énonce les huit principes que le syndicat considère comme indispensables,

dans l'hypothèse d'une mise en concession autoroutière :

- réduire au maximum l'empreinte environnementale du projet ;
- réaliser un diffuseur intermédiaire entre Chartres et Allaines à l'intersection de la RD17 ;
- conserver le diffuseur d'Allaines et favoriser la jonction avec l'A10 au Nord d'Allaines en limitant les impacts sur le foncier agricole ;
- mettre en place une tarification préférentielle pour les Euréliens ;
- prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité et la qualité de vie dans les communes traversées par les itinéraires de substitution ;
- élaborer un plan de circulation intégrant les effets de la mise en place de la future taxe poids-lourds ;
- maintenir des liaisons Est-ouest structurantes ;
- réduire au maximum l'impact du projet sur le foncier agricole.

**M. Pierre MICHAU**, premier adjoint au maire de Fresnay-l'Evêque, exprime son soutien au maire d'Allonnes dans son opposition à l'autoroute et s'inquiète du volume des trafics sur les voies de substitution qui traverseront les communes. Il s'opposera aussi à un tracé qui couperait la commune en deux.

**M. GIGON** souhaiterait que le maître d'ouvrage revienne sur la question des tarifs préférentiels puisque M. VIGIER a dit que cela était possible, contrairement à ce qui avait été indiqué au cours d'une réunion précédente à Dreux.

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage précise qu'il n'y a pas de tracé pour le moment parce que la DRE est passée d'une logique antérieure d'aménagements successifs par tronçon, à un projet d'aménagement global sur toute la traversée de l'Eure-et-Loir. Les tracés ne sont donc pas l'objet du débat, ils ne seront étudiés que dans la phase de préparation du dossier d'enquête publique. Quant à la possibilité d'un tarif préférentiel pour les Euréliens, deux solutions sont envisageables : une ou plusieurs sections sans péage, ou bien un péage ouvert adapté aux préoccupations locales. Mais, dans un cas comme dans l'autre, il faudra assurer l'équilibre du projet, soit en augmentant la subvention d'équilibre, soit en modulant les tarifs des diverses sections d'un péage ouvert.

À une question de **M. Patrick MARÉCHAL**, de Roinville-sous-Auneau, portant sur la possibilité d'exercer un contrôle sur les tarifs qui seraient pratiqués par le concessionnaire, le maître d'ouvrage répond que le niveau des péages est lié au volume de la subvention d'équilibre de la concession. Il indique par ailleurs qu'il y a peu de différence entre la largeur d'une autoroute et celle d'une 2x2 voies express, mais que les surfaces nécessaires (8 à 10 ha/km pour une 2x2 voies et 10 à 12 ha pour une autoroute) sont environ 20 % supérieures pour l'autoroute en raison des aménagements qui lui sont associés.

Après une nouvelle présentation de **M. de SORAS** sur les trois principaux modes de financement du projet (public, par l'emprunt ou dans le cadre d'un partenariat public-privé dont la concession est un cas particulier), le débat reprend avec les participants.



M. Jean-Michel GOUACHE, premier adjoint au maire d'Allaines et secrétaire général de la FDSEA, réagit à la présentation du maître d'ouvrage dans laquelle, à propos de la concession, il a fait allusion à une simulation de concession partielle, effectuée par ses services, et qui, ne concernant que la partie Sud du projet (de Chartres à l'A10), ne nécessiterait pas de subvention d'équilibre. M. GOUACHE rappelle qu'une délibération a été prise par la commune d'Allaines, selon laquelle « *il fallait dissocier le projet* », c'est-à-dire dissocier la partie Nord de la partie Sud.

À propos de la partie Sud, il estime qu'elle est beaucoup plus accidentogène que le tronçon Chartres-Dreux. Il note aussi que l'aménagement d'Allaines à Chartres, plus la rocade Ouest, coûterait 230 M€ tandis que la rocade Est coûterait déjà, à elle seule, 215 M€.

Il considère aussi que le raccordement à l'A10 consommerait plus de terres agricoles que ce qui est annoncé et, enfin, il met en doute la rentabilité de la concession autoroutière et regrette que le Conseil général ne se prononce que le 25 janvier, à quatre jours de la fin d'un débat dont l'enjeu concerne tout le département.

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage fait remarquer qu'il « *n'y a plus d'accidents sur les parties déjà aménagées* » et confirme par ailleurs sa préférence pour un contournement de Chartres par l'Est.

La dernière question sera posée par M. Pierre LÉGER, vice-président de la CCI, qui demande comment l'État pourrait, dans le cadre d'un financement public, réaliser des tronçons longs et coûteux, comme les contournements de Dreux ou de Chartres, qui ne sont pas phasables et dont le coût dépasse largement les montants mobilisables par période de cinq ans.

Le maître d'ouvrage avoue qu'il ne sait pas aujourd'hui répondre et qu'en tout état de cause les crédits mobilisables ne pourront pas, selon lui, dépasser les 10 M€ par an.

En conclusion, le Président de la CPDP, Alain OHREL, invite le public à venir nombreux à la prochaine séance qui, étant la réunion de clôture, s'annonce comme une réunion de synthèse qui devrait être l'occasion de tirer, tous ensemble, quelques leçons du débat.

## Réunion de clôture, • le 28 janvier 2010 à Chartres.

### Les membres de la CPDP

M. Bernard FRAGNEAU, Préfet de région

La DRE Centre, représentée par :

M. Olivier de SORAS

M. Serge GAILLARD

Mme Guglielmina OLIVEROS-TORO

### Intervenants :

M. Alfredo DO ROSARIO

M. Alexandre BARTHELEMY,

de l'association A154, Un euro pour la vie

M. Joël ALEXANDRE, Président de la CCI d'Eure-et-Loir

M. Michel QUÉCHON, du PCF

M. Bertrand THIERRY, de l'association ASCVEG

M. Éric CHEVÉE, du Mouvement

Démocrate d'Eure-et-Loir

M. Jean-Pierre GORGES, député-maire de Chartres

Mme Martine TROFLEAU, de l'association La Presle

M. Laurent BORDEAU, de l'association Agir Unis A154

M. Philippe BEL, du MEDEF

Mme Germaine FRAUDIN, de l'association AVERN

M. Didier BERTHUY,

de l'association Jouons collectif A154

M. Eric BERNARD, de la CGT-SNPTRI

M. Jean-Yves RIOLET, de la CGT-SNPTRI

M. Patrick MULET, de l'association Eure-et-Loir Nature

M. Michel COHU, de l'association Eure-et-Loir Nature

M. Jean ROUME, de l'association ASCVEG.

Le Président de la CPDP ouvre la séance en soulignant que la réunion de clôture ne met pas un terme au débat. Bien au contraire, la réflexion reste ouverte et active jusqu'à la décision du Ministre au plus tard le 28 juin 2010. Il rappelle le cadre de l'intervention de la CPDP tout en indiquant qu'à ce stade, elle peut présenter une première synthèse des points de vue exprimés qui démontrera la multiplicité des facettes du débat. Il annonce le plan de la réunion.

M. Alain OHREL salue la présence du nouveau directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de la Région Centre et celle du Secrétaire général de la Préfecture d'Eure-et-Loir (le Préfet étant en instance de départ pour la Vendée). Il indique que le Préfet de région ne devrait pas tarder à rejoindre la réunion.

M. Jacques PAVAU, membre de la CPDP, expose les données statistiques, quantitatives et qualitatives du débat (qui sont reprises par ailleurs dans le compte-rendu). Il souligne la participation particulièrement fournie dans les réunions du Nord du département.

Mme Claude BREVAN, membre de la CPDP, présente une première synthèse « *à chaud* » d'un débat passionnant et extrêmement riche. Elle en souligne la difficulté au moment où, en fin de

débat, les contributions s'accroissent et s'accumulent. Elle relève que certaines positions de départ ont évolué. Elle met en avant un quasi-consensus sur la nécessité d'achever l'aménagement de la RN154 dans des délais ne dépassant pas dix ans, au-delà de la question posée de l'évolution à venir des trafics. Le débat a très vite porté sur le « comment » achever cet aménagement (ses caractéristiques, ses fonctionnalités, son financement). Elle souligne ensuite qu'une question préalable est posée, à savoir la compatibilité de l'aménagement de la RN154 avec les conclusions du Grenelle de l'environnement. Elle est évidente pour une part des contributeurs (les organismes économiques, certaines collectivités territoriales, deux associations). Elle l'est beaucoup moins pour la majorité des associations de défense de l'environnement. Une partie des intervenants souligne l'importance de reprendre les exigences gouvernementales post-Grenelle dans la réalisation du projet. Elle en vient enfin à la question « *quel aménagement pour la RN154 ?* », point le moins consensuel du débat :

1) autoroute ou voie express 2x2 (le choix autoroutier étant considéré dans le débat comme lié à la concession) ? Les positions sont divergentes.

2) quelles options pour le traitement des segments à achever (avec un exposé pour chaque secteur) ?

En conclusion, **Mme BREVAN** souligne les oppositions entre les différentes hypothèses de fuseaux de contournement. Elle rappelle la préoccupation d'économies dans l'utilisation de l'espace et la volonté de minimiser les impacts et les atteintes au milieu naturel.

**Mme Marie-Bénédicte AGUILA-BALDIT**, membre de la CPDP, poursuit cette première synthèse sur les questions de financement, avec le recours à la concession et/ou au financement sur crédits publics, sujet abordé systématiquement dans le débat. Il y a à l'évidence un réel rejet de la concession, sauf exception. Elle fait état des différentes prises de position et hypothèses dans les réunions publiques et dans les contributions écrites (cahiers d'acteur, délibérations...). Elle relève que le maître d'ouvrage n'a pas poussé plus loin l'examen de ces hypothèses sans les éliminer totalement. Elle revient sur la réunion du 19 janvier relative aux deux options, financement par le budget ou financement par la concession. Elle relève que le projet présenté, qu'elle qualifie « d'un peu monolithique » nécessiterait une approche plus souple. Elle reprend les exposés de la séance précitée et les différentes possibilités de montage financier par les partenariats publics-privés (PPP).

**M. Jean-Yves AUDOUIN**, membre de la CPDP, invité par le Président à ouvrir le débat avec la salle, relève que 16 intervenants se sont inscrits. Il propose un débat de soixante minutes, avec tirage au sort, tout en souhaitant que s'expriment d'avantage ceux qui ne sont jamais intervenus dans le débat, sans préjudice de ceux qui, toujours présents, ont précisément fait vivre le débat. Il aurait souhaité pouvoir résumer quelques contributions écrites intéressantes, mais jamais présentées en réunion publique, mais faute de temps, il ne peut qu'inviter les acteurs du débat à s'y reporter.

Il est noté que la plupart de ces interventions de clôture avaient été préparées et étaient pour la plupart synthétiques et construites.

Le premier intervenant est **M. Alfredo DO ROSARIO**, « citoyen de gauche », qui n'est pas jusqu'à présent intervenu et qui indique avoir traversé cet été l'Espagne pour se rendre au Portugal avec des autoroutes récentes et gratuites. Certes il y a eu là bas des fonds européens, mais pourquoi rien n'a été fait en Eure-et-Loir où on se renvoie la balle et on sort ce projet avant les élections.

**M. Alexandre BARTHELEMY**, secrétaire de l'association A154 – un euro pour la vie, déjà intervenu avec également un cahier d'acteur, rappelle que son association est favorable au projet autoroutier : rapidité de réalisation, sécurité, haut niveau de service. Le tracé sera vu après. Sur le financement, il ne peut être actuellement pris en charge par l'État. S'il y a des dépenses à faire, il y a d'autres projets plus d'intérêt général, la création d'écoles par exemple. Il remercie la Commission pour ce débat. Le Président de la Chambre de commerce et d'industrie d'Eure-et-Loir, **M. Joël ALEXANDRE**, rappelle qu'il est déjà intervenu, a produit un cahier d'acteur et que sa compagnie consulaire était représentée à toutes les réunions. Il se félicite du consensus sur le point désormais acquis de la nécessité de réaliser cet axe à 2x2 voies du Nord au Sud. Pour le financement, il donne la position des CCI de la Région Centre, à savoir que le dossier n'est pas phasable, que le projet doit être réalisé dans son intégralité, car des points de congestion existent et seront encore plus importants (notamment avec l'arrivée du trafic de l'A 19 sur cet itinéraire). Il indique que les chefs d'entreprises, interrogés en amont du débat, ont pour 1 078 d'entre eux signé une pétition pour cette mise à 2x2 voies aux normes autoroutières : il remet les pétitions au Président OHREL qui déclare être pleinement dans son rôle en les acceptant pour être versées au débat.

**M. Michel QUECHON**, membre du parti communiste français (le PCF a produit un cahier d'acteur), indique que le PCF s'est prononcé pour une route à 2x2 voies gratuite. Il rappelle la disparition de l'emploi industriel, s'interroge sur le nombre de poids lourds à l'avenir, souligne la gratuité en Bretagne et s'interroge sur l'utilisation de l'emprunt dans la mesure où on trouve de l'argent pour renflouer les banques. Il se demande également, à partir de l'exemple de l'ouverture d'un échangeur à Illiers sur A11, si le concessionnaire ne va pas demander une contribution d'équilibre pour tous les échangeurs ! Il demande l'accélération en 2x2 voies sur certains segments. En matière de PPP, le mot « public » indique que l'État met de l'argent. Il note que les gouvernements en place, et la politique en place, font tout pour concéder au privé, aux multinationales des services, du marché. Au nom de l'ASCVEG Garnay, **M. Bertrand THIERRY** rappelle qu'il s'est souvent exprimé, mais qu'il dépassera le temps de parole, n'ayant pas les moyens de se payer une page de « pub » dans les journaux. Il remercie la Commission pour son écoute et son impartialité, et notamment la disponibilité du Secrétaire général. Il s'interroge sur l'arrivée tardive de contributions (le Conseil général et Dreux agglomération) en fin de débat qui ne reprennent en rien ce qui a été dit dans le débat, d'où le sentiment pour lui d'avoir été un peu berné. Il revient sur les questions de péage ouvert, de répartition des trafics pour indiquer que les élus sont là pour bien gouverner. Il souligne que dans le débat Castres-Toulouse, les élus nationaux et de collectivités avaient pris position au départ, ce qui n'a pas été le cas pour

la RN154 où la discussion n'a eu lieu qu'entre associations. Il se demande si la CPDP pourra apporter au ministre des éléments fiables et crédibles pour qu'il puisse prendre une décision sereine, réfléchie et argumentée. M. Sarkozy a dit que nous dépensons trop et mal.

**M. Eric CHEVÉE**, Président du mouvement démocrate d'Eure-et-Loir indique que le MODEM est intervenu très tôt dans le débat par un cahier d'acteur, estimant le sujet extrêmement important pour le Département, et même « *identitaire* » en période d'élections régionales, car il s'agit de se relier à Orléans. Il se dit assez d'accord avec les premières conclusions : peu de monde, dans le public associatif qui a participé au débat est favorable à la concession autoroutière payante du moins telle qu'imaginée par le maître d'ouvrage ; grand consensus pour un aménagement à 2x2 voies sur la totalité de l'axe, ce qui est nécessaire tant pour le développement que pour la sécurité. Il demande en priorité le traitement du Sud de Chartres et la RN12 - Saint-Rémy-sur-Avre. Il relève que le coût de la section Sud est égal à la subvention d'équilibre. Il regrette que les hypothèses alternatives n'aient pas été suffisamment chiffrées : il y aurait environ 120 à 130 M€ à économiser. En y ajoutant l'économie de la subvention d'équilibre, 25 M€ d'économies sur la mise aux normes ce que nous avons déjà financé entre Chartres et Dreux, ce que peut mettre le Conseil général comme il le fait pour des sorties, ce qui serait financé pour assurer la gratuité pour l'Eure-et-Loir, on en arrive petit à petit à un financement résiduel. Il convient donc de rechercher des solutions nouvelles de financement pour arriver à une 2x2 voies totalement gratuite sur la totalité de l'axe. Quant à un financement par la Région, il n'y en aura pas en cas de concession.

Le Député-Maire de Chartres, **M. Jean-Pierre GORGES**, remercie la Commission pour le travail colossal qui a été fait. Il entend répondre sur sa non-présence dans les différents débats. Il est à l'origine de la question posée, comme élu en 2002 où il n'a pu que constater qu'il faudrait 60 à 70 ans de contrats de plan pour mener à bout l'opération. De plus, la situation pour Chartres devenait difficile. Dès lors, il convenait de trouver une solution : celle de la concession est largement utilisée par les communes. Pourquoi se poser des questions pour une route ? Il estime qu'il fallait laisser le débat s'installer. Mais la Ville de Chartres, l'agglomération chartraine, le Syndicat mixte d'études ont fait des propositions. Il note un consensus sur l'urgence de réaliser ce tronçon pour des raisons de sécurité et de développement. S'il y a des questions sur la gratuité des parties existantes et sur les tracés futurs, il indique qu'il y a une multitude d'expériences, ce qui démontre que tout est possible. En décidant en 2002, on serait au terme de l'opération. Aujourd'hui ce sera pour 2018. On ne peut attendre 2070. « *Les années passent, les Euréliens souffrent* ». Tout ne pourra être gratuit. 60 % des réalisations sont payées par les Euréliens. De plus, 60 % du trafic vient de l'extérieur : il est normal que l'utilisateur paye. Ce sont les fonds européens qui ont financé en Espagne et au Portugal et maintenant ce sont les camions de ces pays qui transitent et perturbent l'agglomération. Il est temps de prendre cette décision et assumer ses responsabilités. Il ne sera pas le Maire qui aura laissé ce chantier en plan comme il a pu le trouver en 2002. Telles ont été ses principales interventions.

**Mme Martine TROFLEAU**, association La Presle, déjà intervenue, remercie la Commission pour l'énorme travail de synthèse et un travail bien fait. Elle se dit surprise par les trois questions posées, particulièrement la troisième qu'elle estime tronquée d'entrée. Il n'y a pas qu'une seule solution, dominante, présentée au simple citoyen qu'on prend pour un imbécile. La première synthèse fait apparaître que la concession n'est pas l'unique solution : il y a les propositions des associations et la demande d'un affinement de la réflexion. Estimant qu'il convient de se tourner vers l'avenir et non vers le passé, elle demande dans l'esprit du Grenelle de reprendre les indicateurs de développement durable, plus particulièrement deux d'entre eux : le bilan carbone, qui a donné lieu à un atelier de la CPDP, est à faire sur le projet du maître d'ouvrage, mais aussi sur l'option proposée par des associations. Elle cite un autre indicateur, celui de l'artificialisation des terres, point important vu lors de la réunion Agriculture. Là également elle demande des comparaisons. Enfin, elle rappelle la nécessité de penser à l'artisanat, avec la nécessité d'une forte desserte du terrain. Une autoroute n'irrigue pas un département, mais renforce les métropoles.

Pour Agir Unis A154, **Laurent BORDEAU**, intervenant régulier dans le débat, développe trois points. Le premier concerne la sécurité : il pense que l'autoroute n'est pas une solution à l'insécurité et développe plusieurs arguments, notamment la situation de l'accidentologie locale et sa concentration sur un secteur. Il fait référence aux résultats sur la RN10. Le deuxième concerne le développement économique pour lequel il estime qu'il faut donner accès au plus grand nombre, ce qui n'est pas la caractéristique de la solution autoroutière. Il relève que le directeur du Port de Rouen s'est prononcé pour une 2x2 voies. Quant au péage, il souligne que les entreprises ont déjà de très lourdes charges : la voie, selon lui, doit être gratuite. Son troisième point est relatif à la congestion de l'agglomération chartraine : son cahier d'acteur fait part de la stabilisation du trafic. Il y a par ailleurs des solutions alternatives, examinées notamment par le Conseiller général Christian GIGON, que son association trouve très pertinentes.

Pour le MEDEF, intervient **M. Philippe BEL**, qui est « du Loiret » et qui pour autant est très intéressé par la RN154, constate l'absence de liaisons ferroviaires et routières et, de ce fait, la « progressive distanciation » entre l'Eure-et-Loir et la Région Centre, avec les conséquences en matière économique et sociale. Pour le rail, il faut une liaison Orléans-Chartres qui aille jusqu'à Rouen dont le coût est de 200 M€ pour le moins. Mais la route est complémentaire. Tout est urgent : 200 M€ d'un côté, 650 M€ de l'autre. Depuis le Grenelle, il est clair que les fonds publics pourront éventuellement financer le ferroviaire. Pour la route, si on entend tenir le délai, il faudra à la fois des fonds publics et la participation des usagers. C'est ce qui s'est fait partout dans les autres départements de la région Centre. Pourquoi pas ici ? Il fait part de sa position : l'addition des financements publics et des financements privés. Enfin, M. BEL insiste sur l'intérêt de la liaison à hauteur d'Artenay en prolongement de l'A19 au lieu d'une liaison à Allaines avec un tronçon qui posera des problèmes sur l'A10.

**Mme Germaine FRAUDIN**, pour l'AVERN, participante au collectif des cinq associations du Nord, intervenante permanente dans le débat, avec un cahier d'acteur, remercie la CPDP : le débat va lui manquer. Elle remercie également le maître d'ouvrage qui a écouté attentivement les solutions alternatives qu'une réunion, devrait permettre de chiffrer. Elle invite à se reporter sur le site pour prendre connaissance de sa dernière contribution, confirmant son analyse de la situation post-Grenelle : rareté et coût des hydrocarbures, influence des politiques publiques sur la redéfinition du rôle de la route pour les transports de personnes et le fret routier. Elle laisse le solde de son temps de parole aux autres.

**M. Didier BERTHUY**, association «Jouons collectif A154», acteur très régulier du débat, intervient d'abord sur l'aspect environnemental en rappelant le besoin de produits agroalimentaires. Les terres agricoles d'Eure-et-Loir, déjà handicapées par la pollution des eaux, doivent être protégées de l'autoroute. La préservation des milieux naturels, des réserves en eau, de la biodiversité des trames vertes et bleues est essentielle. Pour lui, il faut concilier activité économique, environnement et tout simplement vie humaine. Il y ajoute l'importance de la diminution des émissions de gaz à effet de serre, et les efforts à faire sur l'automobile. Il rappelle également les conséquences en termes de santé publique. Sur le projet lui-même, il estime que l'infrastructure doit être au service des Euréliens avec une desserte fine des territoires. L'autoroute rejettera le trafic sur le réseau secondaire qui est déjà dangereux, ce qui aggravera l'insécurité routière. Pour le financement, le coût de la solution autoroutière, pour l'État, les collectivités et les Euréliens sera, selon lui, du même ordre que celui d'un aménagement public en 2x2 voies, d'où sa position pour la solution de l'aménagement de l'existant. Il invite l'Eure-et-Loir, l'État et les collectivités à se prendre en main, même au prix d'une hausse de la fiscalité locale. Il constate, en faisant référence aux récentes délibérations du Conseil général et de l'agglomération de Dreux qui demandent une concession autoroutière gratuite que personne en réalité ne veut l'autoroute. Il critique celui qui, pour soutenir la concession, avait annoncé l'invasion de 10 000 véhicules jour après l'ouverture de l'A19, conteste également ceux qui ont avancé qu'une autoroute était moins polluante qu'une 2x2 voies et que la gratuité serait possible, en faisant expressément référence à l'élu de la première circonscription.

**M. Eric BERNARD**, représentant la CGT-SNPTRI de la Direction interdépartementale des routes Nord-Ouest [DIRNO à Rouen], qui est déjà intervenu, tient à faire part avec ses collègues présents dans la salle de son vif mécontentement de la présentation et de l'orientation du projet, proportionnel au « mépris » du maître d'ouvrage par le truchement de leur employeur. Pourtant dès le 13 novembre 2009, la CGT-SNPTRI est intervenue dans le débat, mais les personnels restent ignorés. Il rappelle qu'en septembre 2006, le Directeur des routes de l'époque les avait assurés qu'aucun réseau ne serait privatisé ou concédé. Où en est-on aujourd'hui ? À une concession, alors qu'il suffirait de multiplier par trois les 50 M€ pour réaliser l'aménagement. Utilisant les termes de « mensonge, de mystification, de fosoiseur », il fait part de la détermination des personnels à ne pas

se laisser enterrer. Il dénonce le coût d'un tel débat, financé par les contribuables et considère qu'il est face à « des pompiers pyromanes aveuglés par la culture du résultat, de la rentabilité et du profit, sans être certain qu'ils soient capables d'éteindre le feu ». Il demande que soit achevée en 2x2 voies la partie Sud, ne pas charger le citoyen contribuable d'un nouvel impôt et de respecter les personnels de la Dirno, en faisant référence à leur action lors des récentes chutes de neige. Il termine en indiquant qu'au-delà de la sécurité pour les utilisateurs, le maintien des réseaux des RN10, 154 et 23 est aussi celui de toute une économie. Il cite la fermeture d'autoroutes concédées, comme l'A84 au Sud de Caen pour cause de neige.

Il est relayé par **M. Jean-Yves RIOLET**, de la même organisation, qui revient sur le financement. Faisant référence au rapport n° 186 (session 2007-2008) de la Commission des affaires économiques du Sénat, il indique que le coût d'une 2x2 voies est deux à trois fois moins élevé qu'une autoroute. De plus, il s'étonne de la faible dotation du plan de modernisation des infrastructures pour la région Centre en citant des chiffres, alors que les RN10 et 154 sont restées dans le giron de l'État. Il invite à regarder les travaux des associations, comme l'AVERN il y a des économies à faire, ce qui permettrait une 2x2 voies généralisée, gratuite, pour tout le monde avec un véritable développement économique.

Le tirage au sort fait intervenir, pour les trois derniers inscrits, **M. Patrick MULET**, Eure-et-Loir Nature, qui s'est déjà largement exprimé, avec également un cahier d'acteur. Il fait part de sa position sur l'absence d'avenir d'une autoroute réalisée pour transporter du soja du Brésil pour alimenter des animaux qui se nourrissent habituellement d'herbes ou pour véhiculer des produits entre la Hollande et l'Espagne. C'est l'inverse d'un développement durable et raisonnable. Il développe par ailleurs la nécessité de reconfigurer les transports entre lieu de travail et le domicile, en délocalisant au maximum les entreprises, ce qui est particulièrement sensible en Eure-et-Loir de plus en plus lieu de cités-dortoirs, alors que le travail se situe en Île-de-France. Il conclut sur la « diminution des transports » qui permettrait de pratiquer une économie moins absurde.

**M. Michel COHU**, membre de la même association, souligne d'abord la qualité des travaux présentés et la restitution des différentes séances d'audition, en notant qu'ils ont apporté un certain nombre d'éclairages nouveaux. Eure-et-Loir Nature a souhaité que le débat permette une réflexion globale sur le contournement Ouest de la région parisienne. À cet égard, il regrette que le débat se soit cantonné à une approche locale, la traversée de l'Eure-et-Loir. Il réitère l'opposition de son association à l'option autoroutière, notamment pour la question de la maîtrise de l'espace et sa fragmentation. Pour elle, l'autoroute est un signal fort en faveur du trafic routier et de la vitesse, ce qui va à l'encontre de l'indispensable maîtrise de l'usage de la route, alors que les avantages économiques supposés ne compensent pas ses conséquences sur l'environnement. À l'inverse, l'association est favorable à toute solution d'aménagement pour fluidifier et sécuriser le trafic, et donc à l'hypothèse d'une 2x2 voies, à condition d'étudier les impacts de la traversée de la zone de protection spéciale Natura 2000 Beauce-Conie, d'être attentif à la traversée de la vallée de l'Eure et enfin de renoncer

au contournement Ouest de l'agglomération drouaise trop pénalisante pour les milieux naturels, alors que d'autres solutions ont été proposées localement. Il se félicite que la dénonciation de l'aspect binaire, qui caractérisait le dossier d'origine, ait été entendue puisque d'autres pistes ont paru ouvertes.

Le dernier intervenant inscrit est **M. Jean ROUME**, ASCVEG, présent régulièrement aux réunions, qui revient sur l'importance du travail réalisé par les acteurs du débat. Pour sa part, il rapproche le coût avancé de 650 M€ à celui, qu'il n'est pas le seul à citer de 260. Il explique, en citant de nombreuses références sur d'autres opérations autoroutières, que le coût retenu au kilomètre par le maître d'ouvrage, très élevé, est étonnant alors que le relief de l'Eure-et-Loir et la largeur de la Blaise ne justifient pas des ouvrages considérables. Le débat est faussé, selon lui, depuis le début : le délai annoncé de 2070, l'impossibilité d'envisager un financement au fil de l'eau... Pour lui, l'étude des coûts est à approfondir sérieusement.

**M. AUDOUIN**, membre de la CPDP, constate que ce débat relativement dense a pu se tenir en 80 minutes et en remercie les intervenants

**Le Président Alain OHREL**, aux dernières minutes du débat public, se dit sensible aux appréciations qui ont été portées sur son déroulement. Il souhaite «faire aimer le débat public», alors qu'il s'agit d'un dispositif encore récent. Il souligne que ce n'est pas un échange aimable et approximatif sur le ton de la conversation, mais que c'est, au sens strict et précis, une procédure. C'est une condition de légalité à l'égard de lourds investissements (dépassant un certain montant ou d'une certaine nature). Le devoir de la CPDP est de faire en sorte qu'il y ait des conditions d'impartialité, d'équivalence entre les intervenants, de transparence dans les informations, d'argumentations à la base des interventions et aussi d'indépendance de la part des membres de la Commission, comme étant la condition de sa neutralité. Pour démontrer l'utilité de la procédure, il donne des statistiques en indiquant que 80 % des décisions prises par le maître d'ouvrage se sont différenciées du dossier de base, suite au débat public.

La loi limite au plus à quatre mois la durée du débat, ce qui est pour le Président trop peu pour permettre évidemment de générer une solution alternative détaillée. Il est logique que le maître d'ouvrage s'emploie à redéfinir inlassablement dans les mêmes termes son projet qu'il ne peut changer à chaque rencontre. C'est pourquoi, il reconnaît que le débat public ne peut être véritablement un lieu de co-construction, ce qu'il estimait pourtant possible quand il a commencé à s'engager dans ces activités. Pour autant, si le maître d'ouvrage n'est en rien dessaisi de son pouvoir de décision, il le fait sous l'éclairage des informations, des objections des suggestions, des propositions et contre-propositions faites au gré du débat.

Sur les trois questions qui ont été posées à chaque réunion du débat sur la RN154, le Président conclut en indiquant que la troisième, celle du financement est une « clé à prises multiples », ce qui doit conduire à rechercher, dans la combinaison des solutions, le moyen de concilier l'urgence, la nécessité de faire, mais aussi des demandes qui paraissent antinomiques si on s'en tient

à une seule : le public démontrera une fois de plus sa fécondité. Quand bien même le débat va être clos, la réflexion reste engagée. Elle est entièrement remise au maître d'ouvrage pour qu'il recherche des solutions concertées et adaptées à la vraie nature du problème posé. Il remercie le Préfet de la région Centre qui avait ouvert les travaux d'être présent pour la clôture.

**M. Bernard FRAGNEAU**, Préfet de la région Centre, justifie sa présence par l'invitation du Président de la CPDP dont il rappelle l'indépendance. Il est là pour clore la soirée, et non le débat. Sur les trois questions posées sur l'opportunité, les délais et le financement de l'aménagement de la RN154, les deux premières ont reçu manifestement une réponse majoritairement positive. Fallait-il du reste un débat pour cela ? Sur la troisième, il relève que l'éclairage dont bénéficiera le ministre sera pour le moins contrasté. À la lecture des documents qui lui ont été communiqués, il ne se dégage pas, pour lui, une opinion très clairement majoritaire sur le financement par recours à la concession. Il note aussi une forte invitation à l'imagination pour trouver une autre solution. Il revient sur la procédure, les deux mois pour la rédaction du rapport, les trois mois au terme desquels le ministre devra prendre une décision motivée. Il convient donc de mettre à profit ces cinq mois pour continuer à travailler en dehors des réunions publiques, car le dossier n'est pas clos ce soir. Il espère que l'enrichissement de ce qui s'est passé ces dernières semaines éclairera le ministre.

Après avoir indiqué qu'il n'avait quant à lui aucune connaissance de ce qui pourrait être retenu, d'autant que le rapport n'est pas encore remis, il tient à souligner que la décision ministérielle interviendra dans le cadre, non pas de la région Centre et du département d'Eure-et-Loir, mais au vu de critères nationaux. Ce projet est évidemment en concurrence avec d'autres, notamment au vu de la situation actuelle des finances publiques. Il invite les intervenants du débat à ne pas oublier que le destinataire du rapport a des décisions similaires à prendre ailleurs qu'en Eure-et-Loir et que cela influencera aussi sa décision.

Pour avoir déjà vécu deux débats publics, il est convaincu que c'est la clarté des messages qui seront passés – ou leur non-clarté - qui aura une influence sur la décision ministérielle.

## B) Synthèse des délibérations des collectivités territoriales

Il a été rendu compte des réunions publiques, dans le chapitre précédent. Les cahiers d'acteur - nombreux dans ce débat – et listés en annexe ont fait l'objet d'une large diffusion et la plupart de leurs auteurs sont intervenus lors des réunions du débat public. En ce qui concerne les contributions et délibérations de collectivités ou d'organismes, leur sort est inégal. Elles ont été systématiquement mises en ligne sur le site de la CPDP. Leur diffusion relève de la responsabilité de ceux qui en sont à l'origine, par exemple un maire pour la délibération de son conseil municipal.

Certains n'ont pas cru devoir se manifester dans les réunions du débat public. C'est pourquoi il a paru utile de résumer, autant que faire se peut, les positions prises, tout en sachant qu'une délibération vaut par l'intégralité de sa présentation : le lecteur est donc invité à se référer, s'il souhaite approfondir, au site Internet de la CPDP ou au CD en annexe.

### 1 | Conseil régional Centre

Le Conseil régional, dans ses séances des 17 et 18 décembre 2009, a souhaité participer activement au débat public et montrer son engagement renouvelé pour l'amélioration des conditions de circulation sur la RN154. Il a choisi de ne plus subventionner de projets routiers pour se concentrer sur le mode ferroviaire, dans la logique du Grenelle : il met en avant ses initiatives pour la ligne voyageurs entre Orléans et Voves. Pour la RN154, il rappelle expressément à l'État ses obligations en la matière, mais admettrait toutefois de participer partiellement au financement de son aménagement, dans certaines conditions et en tout état de cause, celle de sa gratuité.

### 2 | Conseil économique et social de la Région Centre - Bureaux des Conseils économiques et sociaux de la Région Centre et de la Région Haute-Normandie

- Dans sa séance plénière du 9 décembre, après une réunion d'information le 5 novembre à Artenay, le CESR Centre s'est prononcé en faveur d'une vision interrégionale et intermodale de la liaison Orléans-Chartres-Rouen prenant en compte les questions de sécurité et d'aménagement. C'est pourquoi, il s'est également prononcé pour la réalisation en 2018 d'une liaison ferroviaire et d'une liaison expresse en 2x2 voies continue d'Orléans à Rouen. L'ensemble de l'assemblée s'est prononcé pour la recherche de financements novateurs pour la réalisation simultanée de ces deux infrastructures, mais des divergences sont apparues sur la participation des usagers. Après débat, en définitive, la contribution des usagers a été exclue à la majorité.

- L'avis commun aux deux Bureaux des CESR Centre et Haute-Normandie (janvier 2010) souligne :

- l'importance de la liaison Rouen-Orléans comme contournement de l'Île-de-France pour désengorger la région capitale et fluidifier les relations interrégionales ;

- la complémentarité entre la route et le rail, deux modes qu'il n'y a pas lieu d'opposer ;
- une liaison économique majeure, notamment pour les ports de Rouen et du Havre ;
- un outil de desserte des territoires et des populations, ce qui tend à privilégier une route express en 2x2 voies par rapport à une autoroute à péage.

Dès lors, les deux CESR demandent :

- la réalisation de la 2x2 voies à l'échéance 2018 ;
- la réalisation à la même échéance d'une liaison ferroviaire – voyageurs et fret – de Rouen à Orléans ;
- la prise en compte simultanée de ces deux projets, avec la recherche d'un mode de financement novateur.

### 3 | Conseils généraux

Les Conseils généraux de l'Eure-et-Loir, du Loiret et de l'Orne, qui souhaitent une solution globale, optent clairement pour une autoroute à réaliser rapidement. Celui de l'Orne qui ne traite que du tronçon commun RN12-RN154 souhaite un traitement global de la RN12 d'Est en Ouest allant de Dreux à Alençon. Le Conseil général de l'Eure a fait connaître sa position hors délai.

Le Conseil général d'Eure-et-Loir, le 25 janvier 2010, par 22 voix pour et 7 contre, dans une délibération qui s'est appuyée largement sur le dossier proposé au débat, a souligné l'impératif de l'aménagement de la RN154 en raison de son impact positif à tous points de vue. Il s'est prononcé, de même, sur l'accélération de la réalisation des travaux. Il se résout à la solution de la concession autoroutière, en raison des contraintes financières actuelles face aux impératifs de délai. Il conviendra de faire payer les usagers en transit. Dans ces conditions, il pose, en cas de mise en concession, les exigences suivantes : une réalisation de bout en bout tout en assurant une irrigation satisfaisante du territoire Eurélien, la réalisation à cette fin de plusieurs échangeurs (énumérés), un système de péages ouverts permettant la gratuité des trajets internes à l'Eure-et-Loir, une exemplarité dans l'exécution du projet, l'un des premiers après le Grenelle. Le Département entend aussi empêcher les transferts de trafic sur son réseau, sauf desserte locale.

La communauté de communes du Bassin de Mortagne-aux-Perches (Orne) s'est ralliée, le 28 décembre 2009, à l'unanimité, à la position du Conseil général demandant que l'ensemble du tracé de la RN12 entre Alençon et Paris soit aménagé en voie express à 2x2 voies avec carrefours dénivelés. Il est relevé que l'Orne a été plus présent dans le débat que l'Eure.

### 4 | Communes ou groupements de communes

Les délibérations, présentées parfois sous forme de vœux ou d'avis, prises après la décision de la CNDP du 7 janvier 2009 d'organiser un débat public, ont été votées dans bien des cas à l'unanimité.

## Autour de CHARTRES

### *Le Syndicat mixte d'études et de programmation en charge du SCOT de l'agglomération chartreuse*

Il s'est très tôt positionné en faveur d'une autoroute. Dès le 22 juin 2009, sur 65 votants, 1 voix contre et 10 abstentions, l'organisme délibérant représentant 39 communes, souligne la nécessité d'achever rapidement par mise en concession l'aménagement de la RN154 et inscrit le projet au SCOT. Le contournement Est de Chartres est un des maillons essentiels pour parvenir à rééquilibrer les futurs pôles de développement identifiés dans le SCOT. Il est demandé au maître d'ouvrage d'étudier les possibilités de gratuité pour les Euréliens avec différentes formules possibles de péages, ainsi que les mesures à prendre pour éviter les transferts de trafics sur les itinéraires de substitution.

Dès mars 2009, **LEVES** indique rester favorable à une 2x2 voies gratuite entre Chartres et Dreux, en demandant qu'on soulage les axes qui traversent la commune : une éventuelle autoroute payante au Sud de Chartres pourrait être envisagée, à condition de respecter le Grenelle (en diminuant par exemple le nombre de km et en ne suivant pas l'actuelle RN154).

La commune de **CHAMPHOL** a délibéré deux fois. Le 8 avril 2009, elle souhaite la prolongation de la RD823 afin de répartir le trafic sur divers axes, suite à la suppression de l'entrée/sortie RD6-RN154 en cas de concession. Elle sollicite des études pour des voies nouvelles pour désenclaver la commune. Le 28 août, elle demande un aménagement complet de l'itinéraire, le respect de l'environnement et notamment la protection des vallées, la gratuité totale (comme dans l'Eure), le maintien des entrées/sorties existantes, deux études complémentaires de contournement (Est à Dreux et Ouest à Chartres), enfin l'étude d'une bretelle de liaison entre A10 et A11, à la limite des trois départements.

**SAINT-PREST** a également délibéré deux fois. Le 18 juin, se considérant la plus touchée parmi les 39 communes du pays chartrain, elle souligne ses particularités : traversée de la vallée de l'Eure, proximité d'un collège et de nombreuses zones habitées « existantes et futures ». Elle demande dès lors qu'on étudie d'autres solutions, n'étant pas actuellement favorable au contournement Est de Chartres. Le 18 décembre, la commune confirme son opposition au projet Est, en autoroute ou en 2x2 voies, et demande la complète gratuité du réseau routier existant ainsi que du futur contournement Ouest.

Au Nord-est, la commune de **GASVILLE-OISIEME**, en juin, se prononce contre le projet qui « casserait » tout l'Est de Chartres. Elle demande un tracé qui passerait beaucoup plus loin (7 à 10 km) et un projet de qualité pour les habitants actuels et les générations futures.

À **JOUY**, le conseil municipal, le 19 octobre, est globalement favorable au projet de l'objectif d'une meilleure sécurisation et d'une amélioration de la fluidité d'où, concession pour le Sud, y compris le contournement Est de Chartres, et maintien de la gratuité pour le Nord.

**CLERVILLIERS**, le 30 octobre, est d'avis assez favorable pour la concession des paries Poisvilliers-Allaines et Nonancourt- Dreux Sud. Elle est défavorable pour la partie centrale

La commune de **GELLAINVILLE** soutient, le 23 novembre, la proposition qui sera le plus rapidement mise en place.

La commune de **MAINVILLIERS**, le 3 décembre, est favorable à l'aménagement de la RN154 pour sécuriser l'axe ainsi que la rocade Nord-ouest. Le conseil municipal est défavorable au péage sur les parties déjà aménagées avec des fonds publics. Il se prononce clairement pour une 2x2 voies gratuite sur l'ensemble du parcours (irrigation du territoire, moins de prélèvements de terres agricoles, complémentarité avec le développement du ferroviaire entre Orléans et Chartres).

La commune de **VIERVILLE**, le 9 décembre, demande la poursuite de l'aménagement de la RN154, par la mise en 2x2 voies dans un délai de moins de dix ans, avec un aménagement foncier agricole et forestier de qualité préservant l'agriculture. En cas de mise en concession autoroutière, elle juge indispensable la prise en compte de l'impact économique, environnemental et social du projet, la réalisation d'un diffuseur entre Chartres et Allaines, le maintien du diffuseur d'Allaines et une tarification préférentielle pour les Euréliens. Il est noté que cette rédaction se retrouve dans plusieurs délibérations.

Dans une délibération du 16 décembre, la commune de **LUCE** se prononce en faveur d'une 2x2 voies qui permettrait une meilleure irrigation des territoires et assurerait la gratuité de l'ensemble du parcours. Elle se prononce pour le contournement de Chartres par l'Est.

## Autour de DREUX et au Nord de CHARTRES

### *La Communauté d'agglomération de Dreux*

Le 25 janvier 2010, elle se prononce pour une voie à haut niveau de service, éloignée des zones urbanisées et n'écarte pas l'hypothèse d'une autoroute concédée d'usage en partie gratuit. Plus précisément, elle demande la réalisation de l'aménagement de la RN154 par un projet ayant rapidement un impact positif sur le territoire avec la réalisation du barreau Est, la gratuité de l'axe pour les habitants, la réalisation du contournement Ouest en s'éloignant au maximum des bourgs et hameaux ruraux, la création des mesures compensatoires décrites (murs anti-bruit...), l'absence de trafics supplémentaires dans tous les villages, au moins deux échangeurs aux extrémités Nord et Sud du contournement Ouest, enfin, en cas de concession, d'une part un système de péage ouvert, d'autre part le maintien des diffuseurs existants et des tronçons aménagés.

### *Le pays Drouais*

En janvier 2010, par 57 pour, 1 contre et 13 abstentions, il exprime son attachement à une solution d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN154 de Nonancourt à Allaines, rejetant totalement le seul aménagement de la portion Sud Chartres-Allaines. En cas de concession, il est demandé de préserver au maximum les richesses environnementales ainsi que la qualité des paysages et le patrimoine bâti, d'assurer l'irrigation du territoire (une liste d'échangeurs est produite), de confirmer la gratuité du tronçon commun RN12-RN154, et d'aménager une interconnexion réaliste avec la RN12, relevant que le projet ne règle que partiellement la situation de la RN12 de Dreux à Nonancourt, dont la traversée de Saint-Rémy.

La communauté de communes des **QUATRE VALLÉES**, le 18 février 2009, sous le titre « modernisation de la RN154 - priorité à la sécurité routière et à l'aménagement du territoire » demande un aménagement sécurisé, réalisé rapidement, avec priorité aux déviations des bourgs, une bonne irrigation et un renforcement de l'attractivité plus particulièrement pour les cantons de Nogent-le-Roi (son siège) et de Châteauneuf-en-Thymerais, ce qui impose le maintien de l'accès à la RN154 depuis la RD26 et également la préservation du développement économique de la vallée de la Saule. Il convient de pérenniser la situation des villages qui ont bénéficié de contournements, comme Le Boullay-Mivoye, ce qui impose la gratuité, comme cela existe actuellement de Lèves à Marville, pour éviter les trafics de substitution.

La commune de **CHALLET**, le 15 mai, souhaite maintenir l'accessibilité de la portion Chartres-Dreux. En cas d'autoroute, elle demanderait le maintien de son accès et un échangeur à Tremblay-les-Villages, pour éviter le trafic sur les voies de substitution avec, en outre, la gratuité pour les Euréliens. Pour l'intégralité du trajet Nonancourt-Allaines, elle demande le respect du Grenelle, la prise en compte des zones Natura 2000 et des perspectives sur la cathédrale, ainsi que la préservation des terres agricoles et la mise en place de protections végétales et acoustiques.

À **ESCORPAIN**, le 21 novembre, le conseil municipal s'oppose nettement au projet autoroutier : en 2018, il ne resterait plus pratiquement qu'à financer l'aménagement des contournements de Chartres et Dreux, et réaliser la déviation de Saint-Rémy-sur-Avre Nonancourt. Pourquoi alors cette autoroute qui ne prévoit aucun échangeur sur le secteur de Brezolles, alors que le département a besoin d'un axe routier qui irrigue le territoire ? Le transfert sur les départementales générerait de nombreuses nuisances. Enfin, il faut se situer dans les conclusions du Grenelle.

**MARVILLE-MOUTIERS-BRULÉ** désapprouve, le 3 décembre, le projet de mise en concession, au motif que le cœur de la commune recevrait, du fait du péage, le report du trafic : nuisances et insécurité de la population.

À **DAMPIERRE-sur-AVRE**, le 11 décembre, le conseil municipal est favorable à l'aménagement de la RN154 de Nonancourt à Allaines mais aux conditions de l'intégration, dans le projet, du tronçon commun de la RN12 de Cherisy à Vert-en-Drouais, avec contournement à l'Est et à l'Ouest de l'agglomération de Dreux, et de la réalisation, comme prévu, du tronçon commun de la RN12 de Nonancourt à Dampierre en 2x2 voies, avec diffuseur au carrefour de Godeneval. Il n'y pas eu de majorité pour ou contre la solution autoroutière.

Le conseil communautaire de la **COVAL (Val d'Avre)** demande, à la majorité, un tracé enterré et non visible des lieux habités, avec aménagement et sécurisation de la partie Ouest de la RN12 avec aménagement du carrefour de Godeneval. Dans l'hypothèse du tracé Sud, il demande un diffuseur complet à Saint-Lubin-des-Jonchères.

La commune de **MEZIERES-en-DROUAI**, le 18 décembre, se prononce à l'unanimité pour la solution alternative qui consiste à limiter la concession au seul tronçon Chartres-Allaines, pour le refus de la concession pour Dreux-Chartres, et pour le tracé Est afin de contourner l'agglomération de Dreux.

Les élus des communes rurales d'**ALLAINVILLE**, **BOISSY-en-DROUAI**, **GARANCIERES-en-DROUAI**, **LOUVILLIERS-en-**

**DROUAI** et **VERT-en-DROUAI (canton de Dreux-Est)** ont estimé que le projet de concession était une « réponse forcée à une question fermée ». Dans ces conditions, ils se prononcent contre le péage, contestent les accès limités engendrés par le projet, regrettent l'importance de l'emprise foncière, soulignent le risque de trafic parallèle sur les voies de substitution, et demandent en définitive qu'on aménage et poursuive l'existant. Si nouvelle infrastructure routière il doit y avoir, il convient de préserver la qualité de vie en milieu rural, l'existence de ha-meaux, d'assurer le maillage avec les communes avoisinantes, de prévoir les mesures de protection visuelle et phonique, enfin de poursuivre les aménagements de la RN12 en cohérence avec ceux de la RN154.

La commune de **GARNAY** a produit en janvier 2010 un document important par son argumentation, qui aurait pu être diffusé en cahier d'acteur, s'il avait été déposé dans les délais. Elle se prononce clairement pour l'amélioration des voies routières existantes avant de construire des voies nouvelles. L'argumentation majeure consiste à indiquer que les financements demandés ne sont pas hors de portée, avec le concours de tous les partenaires. Elle souligne nettement les approches différentes du dossier : prise en compte des contournements des deux agglomérations ou strict aménagement de la RN154. Le lecteur est invité à se reporter à l'annexe.

La communauté de communes du plateau de **BREZOLLES**, le 16 janvier 2010, considère que la RN12-RN154 constitue la voie essentielle de désenclavement pour sa population. Elle demande la mise en œuvre de solutions qui devront minimiser l'impacte sur l'environnement et prendront en compte le foncier agricole concerné qui devrait faire l'objet d'un remembrement d'importance. En cas de concession, elle demande la gratuité pour les Euréliens et l'aménagement d'itinéraires secondaires. Elle s'oppose à tout projet qui ne traiterait que Chartres-Allaines.

Le conseil municipal de **SAINT-REMY-sur-AVRE** propose, par 23 voix pour et une abstention, d'achever l'aménagement de la RN12-RN154 afin que Saint-Rémy-sur-Avre soit déviée au plus vite. Souhaitant que l'Eure-et-Loir ne soit pas marginalisé, la commune demande des protections pour ses populations et la préservation de l'environnement, ainsi qu'un accès facilité dans les deux sens à l'ensemble des communes de la COVAL.

Le conseil communautaire du VAL d'AVRE, à la majorité, demande que l'ensemble des élus se mobilise afin de trouver des solutions financières publiques pour une réalisation en 2018. Toute autre solution ne pourra être étudiée qu'après avoir constaté une impossibilité objective. Il demande que l'Eure-et-Loir ne soit pas écarté des grands courants d'échanges et ne soit pas marginalisé.

### *Au Sud de CHARTRES*

Le 2 mai 2009, la commune de **FRESNAY-l'ÉVÊQUE**, se déclare favorable à l'aménagement de la RN154 pour améliorer sécurité et transit, mais défavorable à certaines solutions qui pourraient être proposées. Elle met en avant Natura 2000 qui la concerne et soulève les questions des liaisons avec A10 qui la concerne déjà directement et qui serait consommateur d'espaces) et A19, et la charge du transfert au département des portions de routes déclassées.

**ALLONNES**, le 19 octobre, s'oppose à l'autoroute et privilégie la 2x2 voies : meilleure irrigation par la mise en place de plusieurs entrées/sorties, moins d'emprises foncières, préservation des communes situées sur les itinéraires de substitution menacées en cas de concession.

**YMONVILLE**, le 23 novembre, refuse la mise en concession puisque, dans ce cas, tous les travaux, déjà réalisés, de déviations n'auraient servi à rien. La délibération cite le chiffre, relevé à Allonnes, de 4 000 v/jour sur l'itinéraire de substitution. De plus, l'autoroute irrigue moins et impose une emprise foncière supérieure. Enfin, un péage pour le seul tracé Sud serait injuste : pourquoi le premier grand aménagement routier d'Eure-et-Loir, enfin, réalisé serait-il payant ?

La commune d'**OUARVILLE**, le 1er décembre, demande la poursuite de l'aménagement de la RN154 dans les conditions qui seront reprises dans la délibération du conseil communautaire de la **BEAUCE ALNÉLOISE**.

**ALLAINES-MERVILLIERS**, le 9 décembre, a souhaité que soient différenciées les réflexions sur le contournement de Chartres et celles concernant le projet en zone rurale. La commune s'oppose à l'autoroute entre Chartres et Allaines pour privilégier une 2x2 voies : meilleure gestion de l'espace, aménagement du territoire qui maintient entrées et sorties desservant les villages, confortation du réseau secondaire dans ses fonctions habituelles.

**VOVES**, par délibération du 10 décembre, se prononce sur les deux possibilités. Dans l'hypothèse de la poursuite de l'aménagement de la RN154 en 2x2 voies, le conseil municipal demande son achèvement dans un délai de dix ans, avec un aménagement foncier agricole et forestier aux fins de préserver l'agriculture. Dans l'hypothèse de la concession, il émet plusieurs vœux : prise en compte de l'impact économique, environnemental et social du projet sur le territoire de la communauté de communes, inscription d'un diffuseur à l'intersection de la RD17 au Sud de Chartres, maintien du diffuseur d'Allaines ainsi la réalisation d'un carrefour autoroutier A10/RN154, mise en place d'une tarification spéciale pour les Euréliens, réduction de l'impact des itinéraires de substitution sur la sécurité et le cadre de vie des communes traversées, maintien des liaisons Est-Ouest structurantes, enfin aménagement foncier et forestier de qualité.

À **PRUNAY-LE-GILLON**, le conseil municipal se prononce contre le transfert de la RN154 dans une concession autoroutière (lettre du 6 janvier 2010).

**THEUVILLE**, le 14 janvier, soutient un aménagement en 2x2 voies de Dreux à Allaines au regard d'une meilleure irrigation du territoire par des diffuseurs tous les 10 Kms, la gratuité pour éviter que les poids lourds se reportent, du fait du péage, dans les traversées de villages.

Le conseil municipal de **BONCE**, le 15 janvier, demande la mise en 2x2 voies dans un délai maximum de dix ans. En cas de concession, elle juge indispensable la création d'un échangeur au niveau de l'intersection RN154-RD17, une tarification préférentielle pour les Euréliens, et un aménagement foncier agricole et forestier de qualité préservant l'agriculture.

**GUILLEVILLE**, le 15 janvier, souhaite, comme d'autres communes, qu'on dissocie la réflexion sur le contournement de Chartres et le projet d'aménagement du Sud de la RN154. Elle rappelle sa situation en zone Natura 2000. Elle privilégie un

péage, en cas de concession à Allaines, tout en privilégiant un raccordement à A10 au Nord de Trancrainville.

**Le conseil communautaire de la BEAUCE ALNÉLOISE**, le 27 janvier, demande à l'unanimité la poursuite de l'aménagement de la RN154, par mise en 2x2 voies dans un délai maximum de dix ans, avec un aménagement foncier agricole et forestier de qualité préservant l'agriculture. En cas de mise en concession, elle juge indispensable la prise en compte de l'impact économique, environnemental et social du projet, la réalisation d'un diffuseur intermédiaire entre Chartres et Allaines, le maintien du diffuseur d'Allaines et une tarification préférentielle pour les eulériens, la réduction de l'impact des itinéraires de substitution, l'élaboration d'un plan de circulation avec le Conseil général (mise en place de la taxe poids lourds), ainsi que le maintien en parallèle de liaisons Est-ouest structurantes permettant de conserver la cohésion territoriale.

**PEZY**, le même jour, reprend la plupart des éléments de la communauté de la Beauce Alnéloise.

Le conseil municipal de **PRASVILLE**, convoqué avant la clôture du débat, mais qui, pour des raisons propres, n'a pu se réunir le 29 janvier, demande la poursuite de l'aménagement de la RN154 par mise en 2x2 voies dans un délai rapide. En cas de concession autoroutière, il demande un échangeur pour ses habitants et pour le trafic généré par les carrières.

## IV Les apports et enseignements du débat public

### A - Les principaux apports du débat

Structuré par la CPDP autour de l'opportunité et des différents enjeux du projet, le débat a fortement mobilisé les milieux associatifs et les représentants du monde économique et agricole. Seuls les élus directement concernés par l'hypothèse d'un passage sur leur territoire ou par son impact négatif indirect se sont impliqués dès les premières séances publiques. Les comptes-rendus et les cahiers d'acteur relatent donc essentiellement les positions de ceux qui ont fait vivre le débat par leur constance et leur assiduité. La lecture des délibérations des collectivités locales, dont le Département et les deux principales agglomérations, et qui n'ont été connues que dans les dernières semaines, voire les derniers jours du temps du débat, permet d'avoir une vue plus complète de la diversité des positions.

**Le maître d'ouvrage a posé, lors de chaque réunion, le problème en ces termes : faut-il achever l'aménagement de la RN154 ? Dans l'hypothèse d'une réponse affirmative, faut-il accélérer les travaux ? Si oui, quel financement est mobilisable et dans quels délais ?**

**L'adhésion à la nécessité d'achever rapidement l'aménagement à 2x2 voies de la RN154 pour des raisons de sécurité est le seul point qui recueille une quasi-unanimité.**

**Les aspects du projet qui donnent lieu à des positions très contrastées concernent les enjeux de cet aménagement et les réponses qui leur sont apportées par le maître d'ouvrage :** l'adaptation de la solution autoroutière à la demande de déplacements actuelle et future, la prise en compte des exigences environnementales prescrites par la loi « Grenelle 1 » et les choix d'itinéraires pour les sections restant à réaliser, les prélèvements fonciers agricoles et le transport des céréales, l'impact du projet sur l'économie et enfin et surtout les modalités de financement et l'impact de la concession sur la vie locale.

#### *L'adaptation de la réponse autoroutière aux besoins de déplacement*

**C'est autour d'une divergence d'analyse sur la vocation de la RN154 que s'est cristallisé le débat sur ce point.** Son inscription dans un « maillage » du réseau routier national à caractéristiques autoroutières a été rejetée par les associations de défense de l'environnement comme étant de nature à créer un appel au trafic de transit, alors que les milieux économiques et le CESR de la région Centre et le bureau du CESR Haute-Normandie l'ont au contraire identifiée comme un enjeu important. La fonction de liaison régionale avec Orléans et interrégionale avec la Haute et la Basse-Normandie qu'assure la RN154 (avec, pour certains, le

tronc commun RN12-RN154) a été plus fréquemment identifiée et activement défendue par les Conseils généraux d'Eure-et-Loire, du Loiret et de l'Orne, par le Conseil régional du Centre et par le Grand Port Maritime de Rouen. Mais en l'absence des usagers longue distance lors des réunions publiques, ce sont les déplacements actuels et à venir à l'échelle locale qui ont focalisé l'intérêt des associations et de la majorité des collectivités. Cette situation, assez classique, trouve, dans le cas présent, une justification particulière dans les 60 % du trafic actuel imputables à des déplacements internes au département ou l'ayant pour origine ou destination.

Les prévisions de trafic ont été jugées insuffisamment justifiées. La diminution constatée ces dernières années a conduit les associations et la FNAUT à contester la fiabilité des projections en raison des paramètres utilisés pour leur modélisation. Ils leur apparaissent irréalistes ou dépassés au regard d'évolutions inévitables : changements des comportements, impératifs du Grenelle de l'environnement, incertitudes sur le taux de croissance du PIB et augmentation prévisible du coût des carburants. Ces prévisions ont au contraire été défendues, et même renforcées, par les milieux économiques et l'association « Dévier Saint-Rémy », pour laquelle l'allègement du trafic sur le tronc commun RN12-RN154 est une revendication impérieuse. Un atelier réunissant des représentants des associations et la maîtrise d'ouvrage, chacun accompagné d'experts, s'est conclu sur la demande d'un nouvel examen de cette question. Chacun a compris que la « concédabilité » de la RN154 est très liée aux trafics attendus et cette conviction est d'autant plus forte que le maître d'ouvrage, sur la base de perspectives jugées optimistes par certains et sous-estimées par d'autres, fait état d'un besoin de subventionnement de l'opération en solution « de base », de 50 à 100 M€.

**Ces divergences sur la vocation de la voie se retrouvent dans les positions quant à son statut réglementaire : autoroute ou route à 2x2 voies, express ou non.**

Outre la place de la RN154 dans le réseau national, c'est la perception de l'acuité des problèmes à régler et la pertinence de la réponse routière proposée qui ont conduit les parties au débat à des conclusions différentes quant au statut de la voie future et à l'ampleur des aménagements restant à réaliser. Le débat a fait apparaître deux types de positions :

**D'une part, les partisans d'une route à 2x2 voies, sécurisée, d'accès facile et gratuit,** qui optimise le réseau existant sans chercher à améliorer les performances de l'axe routier en temps de parcours, argument auquel les associations et nombre de collectivités sont moins sensibles qu'à celui de la qualité de la desserte fine des territoires indispensable au tissu économique et à la vie locale. Le Conseil régional Centre et quinze communes ou groupements de communes se prononcent nettement en faveur d'une route à 2x2 voies « classique ». Le CESR Centre remet

également en cause l'autoroute considérant qu'une route express serait un meilleur compromis entre l'ensemble des impératifs économiques, sociaux et environnementaux.

**D'autre part, les partisans d'une autoroute concédée créant rapidement un itinéraire homogène à haut niveau de service** et éloignant le trafic des deux agglomérations. Cette hypothèse a les suffrages des milieux économiques, d'une association en faveur de la sécurité, Un € pour la vie, de l'agglomération de Dreux et du Député-maire de Chartres qui y voient une solution aux problèmes de circulation que leur crée le trafic de transit. Les Conseils généraux d'Eure-et-Loir, du Loiret et de l'Orne se rallient à ce choix. Quatre communes sont plus partagées, mais acceptent, soit le principe d'une autoroute en raison de l'urgence, soit une solution mixte avec une autoroute limitée à une partie (Chartres-Allaines le plus souvent) et une 2x2 voies classique pour le reste de l'itinéraire. Quatre délibérations ne prennent pas nettement position. Il faut néanmoins noter que l'adhésion à la mise en concession s'accompagne de l'exigence d'aménagements complémentaires et de conditions tarifaires préférentielles pour le trafic local dans toutes les délibérations des collectivités d'Eure-et-Loir.

**Enfin, l'alternative ferroviaire a été longuement évoquée et réclamée notamment pour le fret**, mais elle est apparue à regret, comme peu réaliste à court terme et ne pouvant en tout état de cause se substituer à la route, seule à même d'assurer une desserte fine d'un territoire comme l'Eure-et-Loir. La réalisation simultanée d'une liaison ferroviaire, voyageurs et fret de Rouen à Orléans a été demandée par les bureaux des CESR Centre et Haute-Normandie et par la FNAUT.

### *La prise en compte des enjeux environnementaux et les choix d'itinéraires pour les sections restant à réaliser*

Le premier aspect traité a été celui de la compatibilité du projet du maître d'ouvrage avec l'article 10 de la loi dite Grenelle 1. Or, **pour les associations, l'opportunité ne découlant pas uniquement de l'utilité, c'est la compatibilité du projet présenté par le maître d'ouvrage avec les exigences de la loi qui a été contestée et non le principe d'un aménagement de la RN154.** Outre leur position vis-à-vis de la solution autoroutière comme réponse à des besoins locaux et aux problèmes de sécurité et de congestion, les associations considèrent que le projet ne prend pas suffisamment en compte les exigences environnementales et n'est pas en cohérence avec le constat figurant dans le dossier. Le point qui a le plus focalisé l'attention a été celui du bilan carbone (ou évaluation carbone), sur lequel le dossier est assez laconique et s'attarde essentiellement sur des données et objectifs nationaux. Concernant la RN154, il se limite à émettre l'hypothèse d'un accroissement des émissions de gaz à effet de serre (GES) dû à l'augmentation de trafic, accroissement qui serait en partie compensé par la fluidité. Intervenant dans le temps de préparation et pendant le Sommet de Copenhague sur le climat, la demande d'une évaluation carbone du projet a été récurrente et un travail restreint et contradictoire en atelier avec

associations, maître d'ouvrage et experts de part et d'autre, a apporté des éclairages sur les difficultés d'une telle évaluation. Cet atelier n'a pas mis un terme aux débats et des réponses plus précises restent en attente. Seul point d'accord, mais fallait-il un débat pour cela ? Les émissions de GES sur une route à 2x2voies dont la vitesse est limitée à 110 km/h sont moins importantes que celles dégagées sur une autoroute sur laquelle on peut atteindre 130 km/h.

### *Les choix privilégiés par le maître d'ouvrage pour les sections restant à réaliser*

Les choix d'itinéraires ayant la préférence du maître d'ouvrage ont été abordés lors de chaque réunion, bien qu'il ait, avec constance, reporté le débat sur ces questions à la concertation préalable à l'enquête publique. **Cette attitude a créé une réelle frustration du côté du public qui, sans exiger de tracés précis, a considéré que l'examen de chacune des hypothèses à niveau égal d'approfondissement faisait partie du débat et était nécessaire à la prise de décision.** Si les contournements de l'agglomération de Chartres par l'Est et de celle de Dreux par l'Ouest, recueillent l'adhésion des collectivités locales les plus importantes, ils sont largement contestés par les associations de défense de l'environnement et par les communes concernées par ces esquisses de fuseaux qui mettent en avant les traversées de points très sensibles tant au plan écologique qu'au plan paysager comme les vallées de l'Eure et de la Blaise, les zones classées Natura 2000 et les ZNIEFF. La déviation du tronc commun RN12-RN154 à Saint-Rémy-sur-Avre/Nonancourt par le Sud a des partisans, habitants de Saint-Rémy-sur-Avre notamment, invoquant l'impact d'un passage au Nord sur la vallée de l'Avre, et à l'inverse des opposants au passage au Sud et prônant le passage au Nord comme étant plus court.

Plusieurs associations réunies dans un collectif, ont proposé en fin de débat des solutions alternatives comportant l'amélioration sur place de la rocade Ouest de Chartres, l'achèvement de la rocade Est de Dreux exigée également par la Communauté d'agglomération préalablement à la déviation Sud et un passage en tunnel sous la voie actuelle de la RN12 dans sa traversée de Saint-Rémy-sur-Avre/Nonancourt.



## Les prélèvements fonciers agricoles et le transport des céréales

La consommation d'espaces cultivés a été au centre des préoccupations de la profession agricole et ses représentants ont plaidé pour la solution la moins consommatrice qui leur semble être une route à 2x2 voies passant au Nord de Saint-Rémy-sur-Avre et le plus près possible de l'actuelle RN154 dans les sections restant à réaliser au Sud de Chartres. Le maître d'ouvrage n'a pu répondre précisément à leurs interrogations sur les emprises de la future voie, donnant une fourchette allant de 390 à 500 ha selon le projet et le statut de la voie, précisant néanmoins que l'emprise d'une route express était sensiblement plus réduite que celle d'une autoroute. Seul l'engagement d'un large remembrement a été acté. La mise en avant des bénéfices apportés par une autoroute à l'acheminement des céréales a été contestée par la profession agricole et par le Grand Port Maritime de Rouen qui craignent que le renchérissement du coût de transport dû au péage ne nuise à leur compétitivité.

## L'impact de l'autoroute sur l'économie

La réalisation d'une voie Nord-sud à haut niveau de service apparaît essentielle et urgente aux milieux économiques. Elle éviterait la marginalisation du département, serait indispensable au développement des pôles de compétitivité existant autour de la pharmacie et de la cosmétique et permettrait de retenir les entreprises existantes et d'en attirer de nouvelles. **Ce lien direct entre autoroutes et essor économique a été contesté par les associations** qui privilégient une desserte de qualité aisément accessible par les entreprises et l'artisanat d'ores et déjà présents.

## Les modalités de financement

**Le financement de l'aménagement par le recours à la mise en concession comme alternative à la mise à 2x2 voies progressive sur fonds publics, a été au cœur des débats, comme il l'a été dans la présentation orale du projet par le maître d'ouvrage. Il a donné lieu à l'expression d'une opposition à son principe même, très largement partagée, tant par les associations, le CESR Centre et la FDSEA, que par de nombreux élus. Ce rejet s'est vivement manifesté à chaque réunion publique et a été repris dans la presque totalité des cahiers d'acteurs et contributions.** Seuls le réseau des CCI, une association et quelques délibérations intervenues en fin de débat, viennent nuancer cette position majoritaire, encore que ces dernières soient assorties de réserves importantes. Plusieurs arguments sont venus justifier cette opposition :

- La mise en concession des sections déjà réalisées à 2x2 voies, ou en cours, par des financements publics : **s'acquitter d'un péage pour emprunter une voie aujourd'hui gratuite apparaît inacceptable, les usagers considérant qu'ils payent trois fois l'infrastructure : une fois par leurs impôts, une seconde par la subvention d'équilibre nécessaire à la mise en concession et une troisième fois par le péage.**
- Le poids dans le budget des ménages du coût des trajets domicile-travail.
- La comparaison avec la RN154 dans l'Eure et d'autres voies express libres de péage et le sentiment d'inégalité du traitement

réservé aux Euréliens.

- La conviction que les écarts de délais de réalisation entre les deux termes de l'alternative étaient délibérément exagérés et d'ailleurs fluctuants.
- Les conséquences du report du trafic sur la voirie locale des véhicules légers et des poids-lourds ne souhaitant pas acquitter le péage, qui alarment les communes concernées par ces itinéraires de substitution et sont fermement opposées à un retour de l'insécurité.
- L'inadaptation aux besoins locaux de la solution autoroutière qui limite le nombre des accès depuis la voirie secondaire.
- Le maintien du service public de la route.

**Outre ces arguments portant sur le principe d'une autoroute payante, le débat a fait apparaître une mise en cause du recours à la concession comme réponse unique à la diversité des problèmes posés par l'aménagement de la voie, alors même que certaines sections, et en particulier le tronçon commun RN12-RN154, ne peuvent être soumises à péage.** L'hypothèse de concession partielle de l'itinéraire, portant sur la section Chartres-Allaines, a également été évoquée à plusieurs reprises, sans recueillir l'adhésion ni des opposants à toute solution autoroutière ni celle de ses défenseurs. Elle a été jugée peu intéressante par le maître d'ouvrage, car, bien que financièrement équilibrée, elle n'apporte qu'une solution partielle à la traversée du département en reportant l'achèvement de la partie Nord à des délais lointains.

**Les collectivités acceptant le principe d'une mise en concession comme seule solution permettant une réalisation rapide, et notamment les Conseils généraux d'Eure-et-Loir et du Loiret ainsi que la Communauté d'agglomération de Dreux et le Député-Maire de Chartres, accompagnent leur accord de nombreuses exigences.** Elles concernent en particulier la création de diffuseurs complémentaires, l'installation de péages ouverts entre les agglomérations, voire à l'entrée et à la sortie du département pour assurer la gratuité des déplacements locaux, ou, à défaut, une tarification préférentielle pour les Euréliens.

**La dernière phase du débat a été l'occasion d'apporter au public des éclairages nouveaux sur les diverses possibilités de financement d'un ouvrage que les budgets publics ne peuvent prendre en charge sans phasage.** Bien que considérés sans intérêt par le maître d'ouvrage qui les juge incompatibles avec les capacités financières de l'État et moins performants que le contrat de concession, les divers modes de partenariat ont été présentés. La possibilité de conjuguer différents modes de financement en fonction des sections : la maîtrise d'ouvrage publique, les contrats de concession et les contrats de partenariat public-privé régis par l'ordonnance du 17 juin 2004, est apparue envisageable. Si ces solutions ont été écartées par certains participants qui ne veulent pas s'engager dans une recherche de compromis, elles ont été jugées suffisamment intéressantes par d'autres pour mériter un approfondissement.



## B - Les enseignements du débat

- **Les conclusions du Grenelle de l'environnement auquel le mouvement associatif a largement participé confortent la légitimité des citoyens à porter un jugement sur l'opportunité d'un projet.** Ils sont très vigilants sur le respect de l'esprit et de la lettre des textes. La précision des « conditions » autorisant l'extension du réseau autoroutier : sécurité, congestion, besoins locaux, exige des justifications très étayées. Considérée isolément, chacune de ces questions, même si elle correspond à la situation locale, n'appelle pas nécessairement une réponse autoroutière dans l'esprit du public et de nombreux élus. Pour de très nombreux participants, l'opportunité ne découle pas uniquement de l'utilité du projet. **La réponse aux questions à l'origine du projet doit également être proportionnée aux enjeux environnementaux et ruraux et être adaptée aux besoins locaux.** Même lorsqu'il s'agit d'une infrastructure d'intérêt national, le niveau local, qui est celui du territoire concerné, prime largement dans le débat. Cet aspect n'est pas nouveau, mais se trouve très conforté par les évolutions législatives dont la notion de « maillage » n'est indirectement évoquée que dans la perspective du Schéma national des infrastructures de transport encore à l'état de projet. Seuls les milieux économiques, les régions et leurs diverses assemblées volent au secours d'une vision élargie de la fonction d'une infrastructure.

- **L'intitulé du dossier du maître d'ouvrage : « RN154 : projet d'achèvement par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise en 2x2 voies progressive » d'une part, le titre du débat « Devenir de la RN154 » d'autre part** et enfin, l'attitude du représentant de la maîtrise d'ouvrage affirmant qu'il était ouvert à toute proposition **ont semblé, au moins dans un premier temps, permettre un débat itératif et fécond** entre plusieurs questions : faut-il achever l'aménagement ? En comparant les alternatives figurant en tête du dossier, quel type d'aménagement faut-il faire et avec quelle prise en compte des questions locales ? À quel rythme ? Avec quels financements ? La réalité a montré que les questions du maître d'ouvrage concernaient une problématique beaucoup plus étroitement cernée, centrée sur le financement, avec une réponse : la concession. Elle a été présentée par la maîtrise d'ouvrage comme la seule compatible avec une adhésion (devenue rapidement consensuelle) à l'intérêt d'achever rapidement la mise à 2x2 voies de la RN154, les financements publics n'étant pas en mesure d'assumer la charge

financière du projet dans des délais courts et les solutions « hybrides » de partenariat public-privé étant considérées comme inadaptées ou manquant de réalisme économique.

- **On ne peut guère s'étonner, dans ce cas, du rejet très massif du recours à la concession et au statut autoroutier de la voie** de la part d'une population et de très nombreux élus qui empruntent gratuitement une route qui est ou sera très vite mise à 2x2 voies sur près de 40 % de sa longueur actuelle et qui leur assure un très bon niveau de service dans ses parties aménagées. **Restreindre le débat à la question de la concession ne pouvait conduire qu'à cette position majoritairement négative.**

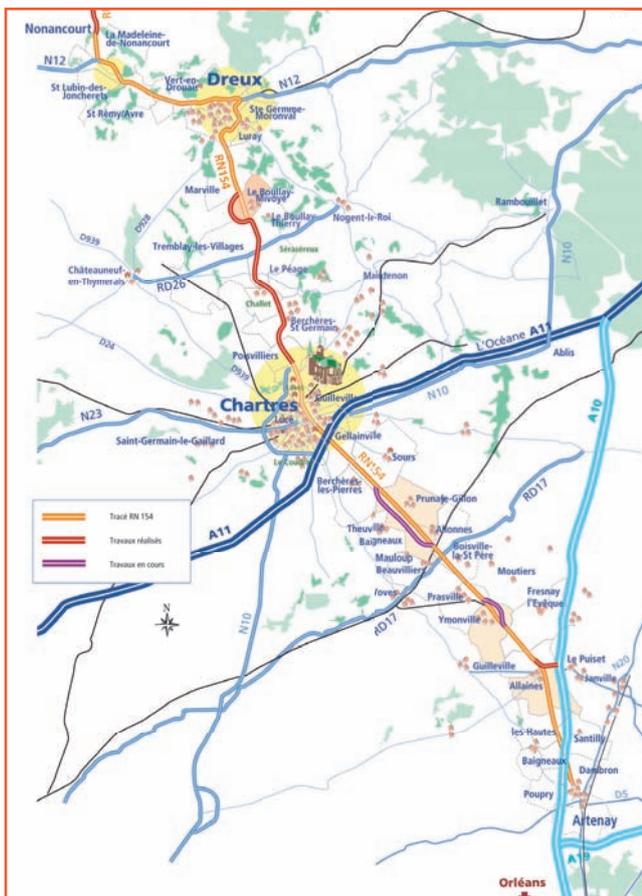
- **Pour faire évoluer le débat, il aurait été souhaitable que le maître d'ouvrage proposât des solutions concrètes aux interrogations légitimes que ce changement de statut de la voie suscite** tant auprès des citoyens que des communes aujourd'hui délestées du trafic de transit. De même renvoyer à l'enquête publique les études et débats sur les territoires susceptibles d'accueillir la nouvelle infrastructure, ne pouvait être interprété que comme un refus de débattre. Quant à repousser l'examen de solutions alternatives issues du débat à une phase ultérieure à la décision du ministre, comme l'a fait le représentant du maître d'ouvrage, cela a suscité une grande incompréhension, le public considérant que cela faisait partie des éclairages nécessaires à la prise de décision de poursuivre ou non le projet.

- **Le débat a mis en évidence deux visions très différentes de l'aménagement de la voie :**

- d'une part, celle de la maîtrise d'ouvrage, de représentants du monde économique et de certaines collectivités locales qui correspond à un projet unitaire sur l'ensemble de l'itinéraire Nonancourt-Allaines, homogène dans ses caractéristiques comme dans son financement : une autoroute concédée.

- d'autre part, celle de la quasi-totalité des associations de défense de l'environnement et, en ce qui concerne le financement, de certains élus qui, partant d'une analyse par segments de cet axe du Nord au Sud, demandent un aménagement et un mode de financement différencié et adapté à chaque contexte particulier, prenant en compte les problèmes propres à chaque section : le tronçon commun RN12-RN154, le passage au droit de l'agglomération de Dreux, l'achèvement de la section courante entre le Sud de Dreux et Chartres, le contournement de l'agglomération chartraine et l'achèvement de la section courante entre Chartres et Allaines. Les défenseurs de cette vision plaident pour la sécurisation par mise à 2x2 voies de l'axe, mais également pour un traitement moins radical des contournements d'agglomération (y compris pour Saint-Rémy-sur-Avre/Nonancourt pour lequel une proposition de passage enterré sur place de la voie a été proposée par un Collectif d'associations sans avoir pu être expertisée et qui suscite des réactions vives des riverains). Certains de ces opposants à la réalisation d'une autoroute concédée sur l'ensemble de l'axe se montrent intéressés par des solutions hybrides, mêlant financements publics, partenariat public-privé et même recours à la concession selon les différentes parties de l'itinéraire.

- **Une des difficultés de ce débat a tenu à l'expression tardive de la plupart des Collectivités locales et responsables élus.** On peut comprendre qu'ils aient souhaité avoir connaissance des débats avant d'arrêter leurs positions. Néanmoins, et dans ce cas particulier d'un débat dont l'enjeu le plus important était le financement public ou privé, il est regrettable que seul l'État se soit exprimé sur ce point. La Région Centre a fait savoir qu'elle apporterait un financement, mais seulement dans le cas d'un financement public de l'aménagement. Dans les derniers jours du temps du débat, les collectivités locales qui ont accepté le principe de la mise en concession, ont assorti leur accord de conditions de tarification ou de gratuité partielle qui devraient avoir pour conséquence d'alourdir la subvention d'équilibre. Elles n'ont pas, pour autant, exprimé de position sur l'éventualité d'une participation financière.
- **L'aménagement de la RN154 présente une urgence particulière dans la traversée de Saint-Rémy-sur-Avre et Nonancourt.** Elle a été reconnue par tous, même si le choix de l'itinéraire de contournement fait débat. Les nuisances subies par les riverains et les difficultés des usagers de la route sont issues bien davantage de la RN12 que de la RN154. Le fait d'englober dans un même et seul projet, y compris dans ses délais de réalisation et ses modes de financement, le traitement du tronçon commun RN12-RN154 et la mise à 2x2 voies de la RN154 de Dreux à Allaines, peut se justifier par les opportunités financières offertes par la mise en concession. Néanmoins, le renoncement éventuel à un aménagement rapide de l'ensemble de l'axe RN154 ne doit pas faire obstacle à la recherche de financements permettant de réaliser au plus vite cet aménagement du tronçon commun RN12- RN154 à la charnière de deux régions.



**En conclusion** de ce compte rendu, nous recommandons avec force que le maître d'ouvrage reprenne rapidement une concertation ouverte avec l'ensemble des acteurs locaux et qu'il ne ferme la porte à aucune solution d'aménagement ou de financement avant qu'elle n'ait été sérieusement explorée. À ce titre, il nous apparaît nécessaire qu'il étudie, en concertation avec les acteurs locaux, les diverses solutions alternatives d'aménagement, dont certaines qu'il a évoquées lui-même dans son dossier pour pratiquement les écarter en réunion publique, et d'autres qui émanent du débat.

Il est par ailleurs particulièrement important que toutes les solutions de financement envisageables et abordées, lors de la réunion consacrée à cette question, soient examinées sérieusement, sans a priori sur la prééminence et la supériorité de la mise en concession, seule à même, selon le maître d'ouvrage, d'apporter une réponse satisfaisante à la question posée. Comme cela a été évoqué, l'exploration de modes de financement conjuguant financements publics pour certaines parties, partenariat public-privé permettant un préfinancement de travaux par le privé et/ou éventuellement mise en concession pour d'autres nous apparaît comme un travail préalable nécessaire à la décision et de nature à lui donner un sens pour tous ceux qui se sont impliqués dans le débat.

À cet égard, il n'est pas douteux qu'il faille admettre que le recours éventuel au contrat de partenariat public-privé peut fort bien ne concerner qu'une section seulement du trajet (ou un ensemble homogène de travaux tels que ceux concernant le raccordement RN12-154). Il faut l'admettre aussi, de façon symétrique, pour la concession. Le maître d'ouvrage conclut invariablement à la non-pertinence du recours à d'autres solutions que la concession en faisant spécialement le constat qu'il y aurait équivalence de dépense entre un PPP et le recours au fil de l'eau budgétaire. Peut-être est-ce vrai si on compare les deux systèmes appliqués à la totalité du trajet. Or tel n'est pas du tout le sens de l'approfondissement dont il est fait état et que réclament nombre d'acteurs du débat. Il s'agit d'approfondir des modalités de financement susceptibles d'être utilisées et très largement diversifiées aussi bien en ce qui concerne les formes juridiques que la nature des travaux ou l'identité des contributeurs, et conduisant à une solution consensuelle.



## Annexes

---

- 1) Lettre de saisine de la CNDP
- 2) Décision de la CNDP - Organisation du débat public
- 3) Décision de la CNDP - Nomination du Président
- 4) Décision de la CNDP - Nomination des membres de la CPDP
- 5) Décision de la CNDP - Validation des modalités d'organisation du débat et acceptation du dossier
- 6) Liste des acteurs rencontrés par la CPDP avant et durant le débat
- 7) Liste des études mises à la disposition du public
- 8) Liste des cahiers d'acteur
- 9) Liste des contributions et des délibérations enregistrées dans le cadre du débat public
- 10) Liste des sigles dans le compte rendu

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE



Le ministre d'État

Le secrétaire d'État  
chargé des transports

Paris, le 7 - NOV. 2008

Monsieur le Président,

Nous vous prions de trouver ci-joint un dossier de saisine relatif à l'accélération de l'aménagement de la RN 154 par mise en concession autoroutière en vue de son examen par la Commission nationale du débat public que vous présidez.

Du fait de sa proximité avec l'Ile-de-France, la région Centre possède un réseau dense, mais essentiellement radial, d'infrastructures routières et ferroviaires. Les liaisons transversales sont limitées en nombre et en qualité. Les ouvertures récentes (A28 et A85) ou prochaines (A19) corrigent le dispositif sans toutefois répondre totalement aux besoins de déplacements et de desserte du territoire régional et interrégional.

La route nationale 154 assure la liaison entre Rouen (A13) et Orléans (A10), via Evreux, Dreux et Chartres.

L'aménagement à 2 x 2 voies de cet itinéraire, avec statut de route express, a été décidé par le ministre chargé des transports en 1994. Cette décision a été publiée au JO du 3 juillet 1996. Elle a par la suite été confirmée par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) de décembre 2003, puis le Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires d'octobre 2005.

Aujourd'hui, l'aménagement de la partie nord de l'itinéraire assurant la traversée de l'Eure, de l'A13 à la limite du département, est terminé. La partie sud, entre l'A10 et Nonancourt, dans la traversée de l'Eure-et-Loir, reste pour l'essentiel à aménager en 2 x 2 voies : dans cette partie, seule la section entre Chartres et Dreux a été aménagée soit à peine un tiers de l'itinéraire.

.../...

Monsieur Philippe DESLANDES  
Président de la Commission Nationale du  
Débat public  
6 rue du Général Camou  
75007 PARIS

La route nationale 154 constitue un axe important pour l'aménagement et le développement des territoires de l'Eure-et-Loir et du Centre, avec des points de congestion reconnus dans les traversées d'agglomération. En outre cet axe présente une accidentologie parmi les plus élevées de France. Elle remplit une fonction économique essentielle pour ce département, aussi bien pour ses relations internes que pour ses relations avec Orléans, Rouen et la Normandie. Les activités économiques sont variées : à l'agriculture, la cosmétique et la pharmacie, s'ajoutent les carrières et la logistique, dont la région Centre s'est fait une spécialité en raison de sa position géographique.

Aussi, afin d'accélérer la mise à 2 x 2 voies sur la totalité de l'axe, et compte tenu des conclusions de la consultation locale engagée par le préfet d'Eure-et-Loir en avril 2006, le précédent ministre des transports a demandé le 24 juillet 2006 à la direction régionale de l'équipement du Centre, maître d'ouvrage déconcentré, d'étudier l'hypothèse d'une autoroute concédée et non plus d'une route express financée sur crédits budgétaires. Il lui a été également demandé de préparer un dossier de saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP). En effet, bien que le projet ait fait l'objet d'une décision ministérielle en 1994, le changement de son mode de financement, la modification du principe de contournement de Dreux et Nonancourt ainsi que son coût global (700 M€) font de la saisine de la CNDP une étape nécessaire.

Conformément aux dispositions de l'article L. 121-8 du code de l'environnement, le dossier de saisine présente les objectifs et les principales caractéristiques du projet ainsi que les enjeux socio-économiques, son coût estimatif et l'identification de ses impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

La partie « étude de contexte » du dossier de saisine montre qu'un travail important de consultation a été d'ores et déjà réalisé et en présente les principales conclusions et points saillants. L'organisation d'un débat public ou d'une concertation adaptée, selon le choix de la Commission, permettrait d'éclairer le maître d'ouvrage sur les caractéristiques et les modalités de poursuite du projet :

- la mise à 2 x 2 voies progressive conformément à l'avant projet sommaire de 1994, sur des crédits budgétaires, soit la situation « au fil de l'eau », avec une échéance vers 2025-2030 ;
- l'aménagement plus rapide de la RN 154 par mise en concession, avec ses corollaires en matière d'itinéraires de substitution et de système d'échange.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de notre considération distinguée.



Jean-Louis BORLOO



Dominique BUSSEREAU

---

SEANCE DU 7 JANVIER 2009

---

DÉCISION N° 2009/01/NDCA/1

---

**PROJET D'ACHEVEMENT DE L'AMENAGEMENT DE LA RN 154  
PAR MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE  
ITINERAIRE NONANCOURT-DREUX-CHARTRES-ALLAINES**

---

**La Commission nationale du débat public,**

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et du Secrétaire d'Etat chargé des transports en date du 7 novembre 2008, reçue le 18 novembre 2008 et le dossier joint relatif au projet d'achèvement de l'aménagement de la RN 154 par mise en concession autoroutière,
- après en avoir délibéré,
- considérant que, l'ensemble de la liaison entre Rouen et Orléans ayant été classé en grande liaison d'aménagement du territoire lors de la réunion du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003, les objectifs assignés au projet revêtent un caractère d'intérêt national,
- considérant que les enjeux en termes d'aménagement du territoire sont importants pour le développement de la Région Centre,
- considérant que les impacts sur l'environnement, par la traversée de trois zones classées Natura 2000 dont deux sites d'intérêt communautaire, et sur les paysages remarquables sont significatifs,
- considérant que les impacts socio-économiques de la liaison qui relie les principaux pôles de développement économique, d'Orléans à Nonancourt, sont importants,
- considérant que le projet comporte plusieurs modalités de financement,

**DÉCIDE :**

**Article unique :**

La Commission nationale du débat public a décidé d'organiser elle-même un débat public sur le projet d'achèvement de l'aménagement de la RN 154 par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2x2 voies progressive, et de confier l'animation de ce débat à une commission particulière.

Le Président



Philippe DESLANDES

---

SEANCE DU 7 JANVIER 2009

---

DÉCISION N° 2009/02/NDCA/2

---

**PROJET D'ACHEVEMENT DE L'AMENAGEMENT DE LA RN 154  
PAR MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE  
ITINERAIRE NONANCOURT-DREUX-CHARTRES-ALLAINES**

---

**La Commission nationale du débat public,**

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et du Secrétaire d'Etat chargé des transports en date du 7 novembre 2008, reçue le 18 novembre 2008 et le dossier joint relatif au projet d'achèvement de l'aménagement de la RN 154 par mise en concession autoroutière,
- vu la décision n° 2009/01/NDCA/1 du 7 janvier 2009 décidant l'organisation d'un débat public,
  
- après en avoir délibéré,

**DÉCIDE :**

**Article unique :**

De nommer Monsieur Alain OHREL Président de la Commission particulière du débat public sur le projet d'achèvement de l'aménagement de la RN 154 par mise en concession autoroutière.

Le Président



Philippe DESLANDES

---

SEANCE DU 4 FEVRIER 2009

---

DÉCISION N° 2009/09/NDCA/3

---

**PROJET D'ACHEVEMENT DE L'AMENAGEMENT DE LA RN 154  
PAR MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE  
ITINERAIRE NONANCOURT-DREUX-CHARTRES-ALLAINES**

---

**La Commission nationale du débat public,**

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, et son article R.121-7,
  - vu la lettre de saisine du Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et du Secrétaire d'Etat chargé des transports en date du 7 novembre 2008, reçue le 18 novembre 2008, et le dossier joint relatif au projet d'achèvement de l'aménagement de la RN 154 par mise en concession autoroutière,
  - vu la décision n° 2009/01/NDCA/1 du 7 janvier 2009 décidant l'organisation d'un débat public,
  - vu la décision n° 2009/02/NDCA/2 du 7 janvier 2009 nommant M. Alain OHREL Président de la Commission particulière,
- 
- sur proposition de M. Alain OHREL,
  - après en avoir délibéré,

**DÉCIDE :**

**Article unique :**

Sont nommés membres de la Commission particulière du débat public sur le projet d'achèvement de l'aménagement de la RN 154 par mise en concession autoroutière :

- Mme Marie Bénédicte AGUILA
- Mme Claude BREVAN
- M. Jean Yves AUDOUIN
- M. Jacques PAVAUX

Le Président

  
Philippe DESLANDES

---

SEANCE DU 2 SEPTEMBRE 2009

---

DÉCISION N° 2009/45/NDCA/5

---

**PROJET D'ACHEVEMENT DE L'AMENAGEMENT DE LA RN 154  
PAR MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE  
ITINERAIRE NONANCOURT-DREUX-CHARTRES-ALLAINES**

---

**La Commission nationale du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et du Secrétaire d'Etat chargé des transports en date du 7 novembre 2008, reçue le 18 novembre 2008, et le dossier joint relatif au projet d'achèvement de l'aménagement de la RN 154 par mise en concession autoroutière,
- vu sa décision n° 2009/01/NDCA/1 du 7 janvier 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2009/02/NDCA/2 du 7 janvier 2009 nommant M. Alain OHREL, Président de la Commission particulière,
- vu la lettre conjointe du Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer et du Secrétaire d'Etat chargé des transports en date du 10 juillet 2009, transmettant le projet de dossier devant servir de base au débat public,
- sur proposition de M. Alain OHREL,
- après en avoir délibéré,

**DÉCIDE :**

**Article 1 :**

Le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

**Article 2 :**

Le débat public aura lieu du 12 octobre 2009 au 28 janvier 2010.

**Article 3 :**

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le Président

*Reulandes*  
Philippe DESLANDES

## LISTE DES ACTEURS RENCONTRÉS PAR LA CPDP AVANT ET DURANT LE DÉBAT

DATE	LIEU	CPDP	INTERLOCUTEUR
13/03/09	MEEDDAT	Président OHREL Claude BREVAN Jean CHANUT	M. PIASCHEZIK, 3 personnes, Olivier de SORAS, DRE Centre
26/03/09	PRÉFECTURE D'EURE-ET-LOIR	Commission / Jean CHANUT	Sénateurs et Députés d'Eure-et-Loir et Président du Conseil régional
31/03/09	SÉNAT	Commission / Jean CHANUT	Sénateur Alberic de MONTGOLFIER, Député Philippe VIGIER
13/05/09	CCI 28	Commission / Jean CHANUT	M. Pierre LEGER, <i>Vice-président</i> , M. Pierre-Marie ISIDORE, <i>Chargé de mission</i>
13/05/09	CHAMBRE D'AGRICULTURE	Commission / Jean CHANUT	M. LIROCHON, <i>Président</i> , 2 personnes
13/05/09	PERMANENCE IBIS	Commission / Jean CHANUT	«Collectif Drouais pour une alternative à l'autoroute» : Mme FRAUDIN, M. THIERRY, Mme SEUGE, M. LATOUR, M. BATON
28/05/09	PERMANENCE IBIS	Commission / Jean CHANUT	M. Jean-Pierre BARNAGAUD, <i>Directeur «Eure et Loir Nature»</i> , 1 personne et la FDSEA, 2 personnes
28/05/09	MAIRIE DE CHARTRES	Commission / Jean CHANUT	M. Jean-Pierre GORGES, <i>Député-Maire</i>
28/05/09	PERMANENCE IBIS	Commission / Jean CHANUT	M. Laurent BORDEAU, 3 personnes « <i>Agir Unis A 154</i> »
28/05/09	PERMANENCE IBIS	Commission / Jean CHANUT	M. Didier BERTHUY, 2 personnes « <i>Jouons collectif A 154</i> »
28/05/09	PERMANENCE IBIS	Commission / Jean CHANUT	M. François BREDON, 4 personnes « <i>Saint-Prest Environnement</i> »
28/05/09	PERMANENCE IBIS	Commission / Jean CHANUT	M. Christian GIGON, <i>Conseiller général, Maire de Champhol</i>
28/05/09	BUREAUX COSMETIC VALLEY	Commission / Jean CHANUT	M. Jean-Louis ANSEL, <i>Directeur général</i>
12/06/09	HÔTEL DE RÉGION CENTRE	Commission / Jean CHANUT	M. Xavier BEULIN, <i>Président du CESR</i> , 5 personnes
12/06/09	HÔTEL DE RÉGION CENTRE	Commission / Jean CHANUT	M. BODIN, <i>Vice-président de la région Centre</i> M. MORIN, <i>chargé de mission</i>
12/06/09	HÔTEL DU DÉPARTEMENT 45	Président OHREL Bénédicte AGUILA Jean CHANUT	M. DOLIGE, <i>Président du Conseil général du Loiret</i> M. ANDRIEU, <i>Président de la Commission Infrastructures</i>
16/06/09	PERMANENCE IBIS	Commission / Jean CHANUT	Mme DEJONGHE, <i>Présidente «Un Euro pour la Vie»</i> , 2 Personnes
26/09/09	MAIRIE DE SAINT RÉMY S/AVRE	Commission / Jean CHANUT	M. Patrick RIEHL, <i>Maire, Vice-président du Conseil régional</i> , 3 personnes
26/09/09	MAIRIE DE SAINT RÉMY S/AVRE	Commission / Jean CHANUT	M. Gérard DANIEL, <i>porte-parole de «Dévier St Rémy»</i> , 4 personnes
26/09/09	MAIRIE DE DREUX	Commission / Jean CHANUT	M. Gérard HAMEL, <i>Député-maire</i> ; M. Olivier MARLEIX, <i>Président du Pays Drouais</i>
01/10/09	HÔTEL DE RÉGION CENTRE	Commission / Jean CHANUT	M. Xavier BEULIN, <i>Président</i> , membres du CESR bureau, 2 représentants du CESR de Haute-Normandie
21/10/09	CHAMBRE D'AGRICULTURE	Jean CHANUT	M. Eric THIROUIN, <i>Président de la FDSEA</i> , 9 membres
14/10/09	PERMANENCE IBIS	Jean CHANUT	Mme Monique FOUQUET, <i>Présidente du syndicat du Pays de Beauce</i> et M. Guillaume GILLE
16/10/09	CINÉCENTRE DREUX	Commission	M. Emmanuel BRIDRON, <i>Président des Jeunes Agriculteurs d'Eure-et-Loir</i>
21/10/09	CHAMBRE D'AGRICULTURE	Jean CHANUT	M. Eric THIROUIN et Mme PICARD FDSEA
21/10/09	PERMANENCE IBIS	Jean CHANUT	M. DUVAL, <i>Président du Conseil de Développement de Chartres</i>
23/10/09	GPM LE HAVRE	Président Alain OHREL, Jean-Yves AUDOUIN, Jean CHANUT	M. TERNON, <i>Responsable massification des trafics</i>
23/10/09	GPM ROUEN	Président Alain OHREL, Jean-Yves AUDOUIN, Jean CHANUT	M. Philippe DEISS, DG ; M. Christophe DUPONT ; M. François PEREZ <i>du Service économie et développement ; M. Manuel GABORIEAU Direction commerciale et communication du GPM de Rouen</i>
03/11/09	SALLE OSCAR SAINT-RÉMY-SUR-AVRE	Jean CHANUT	M. Gérard DANIEL, <i>Président du collectif Dévier St Rémy</i>
05/11/09	ARTENAY	Jean CHANUT	CESR Centre
13/11/09	PERMANENCE IBIS	Jean CHANUT	M. Daniel FRARD, <i>Maire de Vernouillet</i>
09/12/09	HÔTEL DE RÉGION ORLÉANS	Jean CHANUT	CESR Centre
19/01/10	CINÉCENTRE DREUX	Président Alain OHREL, Claude BREVAN	M. Daniel COLLEU, <i>Maire de la Madeleine de Nonancourt</i>
25/01/10	CONSEIL GÉNÉRAL CHARTRES	Jean CHANUT	Assemblée session extraordinaire

## LISTE DES ÉTUDES MISES À LA DISPOSITION DU PUBLIC

- Déviations d'Ymonville – mise à 2x2 voies de la RN154  
*Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique*  
février 2005
- Route nationale 154 – Aménagement de l'itinéraire entre Prunay-le-Gillon et Allaines (A10) à 2x2 voies  
*Dossier de concertation – Béture*
- Aménagement de la RN154  
*Etude d'évaluation des incidences sur la Zone de Protection Spéciale « Beauce et Vallée de la Conie » - Biotopie*
- Echangeur A11 – RN10 – RN154  
*Etude de faisabilité*
- Contournement Est de Chartres – opération 21D28A  
*Avant-projet sommaire – I Documents de synthèse*
- Contournement Est de Chartres – opération 21D28A  
*Avant-projet sommaire – II Documents techniques (2 volumes)*
- Contournement Est de Chartres  
*Dossier géotechnique – Avant-projet – sommaire*
- Contournement Est de Chartres – Echangeur RN154 – A11 – RN10  
ZAC Conditions de passage sous l'A11  
*Recherche de faisabilité – Echangeur variantes*
- Contournement Est de Chartres – Déviation de la RN154  
*Approche paysagère des Belvédères*
- Contournement de Saint-Rémy-sur Avre et Nonancourt  
*Analyse paysagère des options Nord et Sud*
- Déviations de Saint-Rémy-sur-Avre  
*Etudes préliminaires – Documents techniques*
- Déviations Est de Dreux – Jonction RN12 – RN154  
*Etudes préalables*
- Déviations Est de Dreux  
*Etudes préliminaires*
- Tronc commun RN12 – RN154 entre Dreux et Nonancourt  
*Avant-projet sommaire – dossier d'étape*  
décembre 2003
- Dreux – Nonancourt, RN12/RN154  
*Avant-projet sommaire d'itinéraire – rapport*  
décembre 2005
- RN12/RN154 – Dreux – Nonancourt  
*Diagnostic écologique – Etude faune et flore*
- Liaison RN12/RN154 Contournement Ouest de Dreux  
*Etude environnementale au stade préalable – CETE*  
Institut d'Ecologie Appliquée
- Variante échangeur RN10 – RN154 avec le regroupement de deux péages
- Chartres déviation de la RN154  
*Approche paysagère – Belvédères*
- Chartres déviation de la RN154  
*Notice paysagère – Echangeur RN154 – RN10 – A11*
- Rocade Nord-est de l'agglomération chartraine
- Pré diagnostic à l'aménagement des abords de la déviation de la RN154 au Nord-est de l'agglomération chartraine
- Rocade Nord-est de Chartres – Variante 5B – Echangeur RD939
- Contournement Est de Chartres – Variante 5B –  
*Analyse paysagère*
- Rocade Nord-est de Chartres – Franchissement de la Vallée de l'Eure -  
*Etude d'intégration dans le site*
- Contournement de Chartres – Raccordement Sud-est à la RN154  
*Comparaison des variantes*
- Contournement Est de Chartres  
*Etude comparative de variantes.*

## LISTE DES 22 CAHIERS D'ACTEUR

- Agir Unis A 154**  
novembre 2009
- Eure-et-Loir Nature**  
novembre 2009
- AVERN (Association agréée de protection de l'environnement sur 75 communes du Drouais)**  
novembre 2009
- 1 € pour la Vie**  
novembre 2009
- Saint-Prest Environnement**  
novembre 2009
- Jouons Collectif! A 154**  
novembre 2009
- Collectif «Dévier Saint-Rémy»**  
novembre 2009
- ACTS (Association Contre le Tracé Sud)**  
décembre 2009
- FEEL (Fédération Environnement Eure-et-Loir)**  
décembre 2009
- MoDem d'Eure-et-Loir**  
décembre 2009
- Famille Rousseau**  
décembre 2009
- ASCVEG (Association de Sauvegarde du Cadre de Vie et de l'Environnement de Garnay)**  
janvier 2010
- FNAUT Région Centre (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports)**  
janvier 2010
- Champhol**  
janvier 2010
- Grand Port Maritime de Rouen**  
janvier 2010
- PCF (Fédération du Parti Communiste d'Eure-et-Loir)**  
janvier 2010
- Réseau des CCI du Centre**  
janvier 2010
- Pays de Beauce**  
janvier 2010
- Conseil général de l'Orne**  
janvier 2010
- Chambre d'agriculture d'Eure-et-Loir**  
janvier 2010
- FDSEA 28 (Fédération des Syndicats d'Exploitants Agricoles d'Eure-et-Loir) et JA 28 (Jeunes Agriculteurs d'Eure-et-Loir)**  
janvier 2010
- VIVAVRE (Association Vivre en vallée d'Avre et respecter l'environnement)**  
janvier 2010

## LISTE DES CONTRIBUTIONS ET DELIBERATIONS ENREGISTREES DANS LE CADRE DU DEBAT PUBLIC

### 63 CONTRIBUTIONS

- Contribution Schéma de cohérence territoriale de l'agglomération de Chartres  
22 06 2009
- Contribution N° 1 de la CCI d'Eure-et-Loir  
30 06 2009
- Contribution N° 2 de la CCI d'Eure-et-Loir  
29 09 2009
- Contribution N° 3 de la CCI d'Eure-et-Loir  
26 11 2009
- Motion de la plate-forme interconsulaire de la région Centre  
05 11 2009
- Motion du réseau interconsulaire de l'Eure  
04 11 2009
- Contribution Le Crampon à Malices  
12-10-2009
- Contribution Le Crampon à Malices  
10 12 2009
- Contribution collectif ACTS, ASCVEG, VIVAVRE, AMPVCV, AVERN
- Contribution collectif Alternative à l'A154  
16-10-2009
- Contribution collectif Alternative à l'A154  
28 11 2009
- Contribution collectif Alternative à l'A154  
07-12-2009
- Contribution collectif Alternative à l'A154 Bilan atelier  
11-01-2010
- Contribution collectif Alternative à l'A154 Prospective  
28 01 2010
- Contribution agricole ACTS
- Contribution VIVAVRE
- Contribution AVERN  
16 10 2009
- Contribution AVERN «Déplacements»  
22 10 2009
- Contribution AVERN «Environnement»  
13 11 2009
- Contribution AVERN «Economie»  
7 11 2009
- Contribution AVERN «Auditions»  
28 11 2009
- Contribution AVERN - VIVAVRE  
19 01 2010
- Contribution CGT SNPTRI  
13 11 2009
- Contribution de François RICHARD  
20 11 2009
- Contribution de Jean ROUME : «Analyse des données de trafic et d'accidentologie»
- Contribution de Jean ROUME : «Vers la fin de l'insécurité routière»  
22-01-2010
- Contribution de Jean ROUME : «Evolution du trafic»
- Contribution de Pierre LANERY  
20 11 2009
- Contribution de Alain DECARNIN  
13 10 2009
- Contribution Jouons Collectif ! A 154  
17 11 2009
- Contribution du collectif des habitants de Marville-Moutiers-Brûlé  
25 11 2009
- Contribution de Roger LEJUEZ  
27 11 2009
- Contribution de la CCI d'Alençon  
01 12 2009
- Contribution de la CCI d'Alençon  
28 01 2010
- Contribution de la FNAUT région Centre  
05 11 2009
- Contribution de Saint-Prest Environnement  
28 11 2009
- Contribution de Agir Unis A 154  
10 12 2009
- Contribution de Michel PLOVIE
- Contribution de Dominique BUREAU
- Contribution de la FEEL  
21 12 2009
- Contribution de l'AIDIL  
04 01 2010
- Contribution de l'ADTT  
27 12 2009
- Contribution de Josette MALAIZE  
31 12 2009
- Contribution de Michel DAUVILLIER  
06 01 2010
- Contribution de la Chambre d'agriculture d'Eure-et-Loir  
07 12 2009
- Contribution de l'UNICEM Centre  
11 01 2010
- Contribution d'Europe Ecologie  
11-01-2010
- Contribution de Serge FAUVE
- Contribution de Christian GIGON  
11 01 2010
- Contribution mairie d'Escorpain  
11 01 2010
- Contribution de Marc FIALIP  
15 01 2010
- Contribution de Michel COHEN, MAPPP  
19 01 2010
- Contribution Beauce de Janville  
08 12 2009
- Contribution collectif Dévier Saint-Rémy  
19 01 2010
- Contribution D. GRIMAUULT  
19 01 2010
- Contribution mairie de Saint-Lubin-des-Joncherets  
21 01 2010
- Contribution commune du Centre LECLERC de Saint-Lubin-des-Joncherets et de l'entreprise SACRED  
15 01 2010
- Contribution de Roch SANNIER  
24 01 2010

- Contribution de Stephen KERCKHOVE
- Contribution du Dr HAAG  
26 01 2010
- Contribution de l'association Autoroute Atlantique-Rhin-Rhône  
22 01 2010
- Contribution de Daniel TARDY,  
Conseil économique, social et environnemental  
22-09-2009
- Présentation Powerpoint de Daniel TARDY, CESE, infrastructures  
et développement durable des territoires  
22-09-2009

## 46 DÉLIBÉRATIONS

- Délibération de la commune de Fresnay-l'Évêque  
12 05 2009
- Délibération de la commune de Lèves  
18 03 2009
- Délibération de la commune de Challet  
15 05 2009
- Délibération de la commune de Gasville-Oisème  
18 06 2009
- Délibération de la commune de Champhol  
08 04 2009
- Délibération de la commune de Champhol  
28-08-2009
- Délibération de la commune d'Allonnes  
19 10 2009
- Délibération de la commune de Saint-Prest  
18 06 2009
- Délibération de la commune de Saint-Prest  
18 12 2009
- Délibération de la communauté de communes des 4 Vallées  
18 02 2009
- Délibération de la commune d'Ymonville  
23 11 2009
- Délibération du Conseil économique et social régional Centre  
09 12 2009
- Avis commun des CESR Centre et Haute-Normandie  
janvier 2010
- Position du Bureau du CESR de Haute-Normandie  
21-12-2009
- Délibération de la commune de Gellainville  
23 11 2009
- Délibération de la commune de Marville-Moutiers-Brûlé  
03 12 2009
- Délibération de la commune de Voves  
10 12 2009
- Délibération du Conseil général de l'Orne  
30 11 2009
- Délibération de la commune d'Allaines-Mervilliers  
09 12 2009
- Délibération de la commune d'Escorpain  
21 11 2009
- Délibération de la commune de Theuville  
14 01 2010
- Délibération de la commune de Mézières-en-Drouais  
18 12 2009
- Délibération de la commune de Lucé  
16 12 2009
- Délibération de la commune de Clévilliers  
12 01 2010
- Délibération de la commune de Prunay-le-Gillon  
06 01 2010
- Délibération de la commune de Mainvilliers  
03 12 2009
- Délibération de la commune de Dampierre-sur-Avre  
11 12 2009
- Position du Conseil général d'Eure-et-Loir  
25 01 2010
- Délibération du Conseil général d'Eure-et-Loir  
25 01 2010
- Délibération de l'agglomération de Dreux  
25 01 2010
- Délibération du Pays drouais  
25 01 2010
- Délibération de la commune de Saint-Rémy-sur-Avre  
22 01 2010
- Délibération de la COVAL  
21 01 2010
- Délibération de la commune de Jouy  
19 10 2009
- Position du Conseil général du Loiret  
21 01 2010
- Position des communes d'Allainville, Boissy-en-Drouais,  
Garancières-en-Drouais, Louvilliers-en-Drouais, Vert-en-Drouais  
25 01 2010
- Position de la commune de Garnay  
23 01 2010
- Délibération de la commune de Guilleville  
15 01 2010
- Délibération de la commune d'Ouarville  
01 12 2009
- Délibération de la commune de Pezy
- Délibération de la communauté de communes du plateau de Brezolles  
16 01 2010
- Délibération de la commune de Prasville  
29 01 2010
- Délibération de la communauté de communes  
du Bassin de Mortagne-au-Perche  
28 12 2009
- Délibération de la commune de Vierville  
09 12 2009
- Délibération de la commune de Boncé  
15 01 2010
- Délibération du conseil communautaire de la Beauce alnéoise  
27 01 2010

## LISTE DES SIGLES DANS LE COMPTE RENDU

**ACTS** : ASSOCIATION CONTRE LE TRACE SUD

**ADEME** : AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAÎTRISE DE L'ÉNERGIE

**ADTT** : ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF EN TOURAINE

**AIDIL** : ASSOCIATION INTERCOMMUNALE POUR LA DÉFENSE DES INTÉRÊTS LOCAUX

**AMPVCV** : ASSOCIATION MARVILLE PRÉSERVATION ET VALORISATION DU CADRE DE VIE

**APSI** : AVANT-PROJET SOMMAIRE D'ITINÉRAIRE

**ASCVÉG** : ASSOCIATION DE SAUVEGARDE DU CADRE DE VIE ET DE L'ENVIRONNEMENT DE GARNAY

**AVERN** : ASSOCIATION VERNOLITAINE POUR UN ENVIRONNEMENT RESPECTUEUX ET NOUVEAU

**CCI** : CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE

**CESR** : CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL RÉGIONAL

**CETE** : CENTRE D'ÉTUDES TECHNIQUES DE L'ÉQUIPEMENT

**COVAL** : COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU VAL D'AVRE

**CNDP** : COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

**CPDP** : COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

**DATAR** : DÉLÉGATION À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET À L'ATTRACTIVITÉ RÉGIONALE

**DGITM** : DIRECTION GÉNÉRALE DES INFRASTRUCTURES, DES TRANSPORTS ET DE LA MER

**DIACT** : DÉLÉGATION INTERMINISTÉRIELLE À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET À L'ATTRACTIVITÉ RÉGIONALE (REMPLACE LA DATAR)

**DIRNO** : DIRECTION INTERDÉPARTEMENTALE DES ROUTES NORD-OUEST

**DRE** : DIRECTION RÉGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT

**DREAL** : DIRECTION RÉGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT ET DU LOGEMENT

**DSP** : DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC

**DUP** : DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

**FDSEA** : FÉDÉRATION DÉPARTEMENTALE DES SYNDICATS D'EXPLOITANTS AGRICOLES

**FEEL** : FÉDÉRATION ENVIRONNEMENT EURE-ET-LOIR

**FNAUT** : FÉDÉRATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS

**GART** : GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DES TRANSPORTS

**GES** : GAZ À EFFET DE SERRE

**CGT-SNPTRI** : CONFÉDÉRATION GÉNÉRALE DU TRAVAIL – SYNDICAT NATIONAL DES PERSONNELS TECHNIQUES DES RÉSEAUX ET INFRASTRUCTURES

**GLAT** : GRANDE LIAISON D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

**INRETS** : INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SÉCURITÉ

**LGV** : LIGNE À GRANDE VITESSE

**LOTI** : LOI N° 82-1153 du 30/12/1982 D'ORIENTATION DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

**MAPP** : MISSION D'APPUI DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ

**MEEDDAT** : MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

**MO** : MAÎTRE D'OUVRAGE OU MAÎTRISE D'OUVRAGE

**MODEM** : MOUVEMENT DÉMOCRATE

**PCF** : PARTI COMMUNISTE FRANÇAIS

**PIB** : PRODUIT INTÉRIEUR BRUT

**PIG** : PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

**PLU** : PLAN LOCAL D'URBANISME

**PPP** : PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ

**RFF** : RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

**SAFER** : SOCIÉTÉ D'AMÉNAGEMENT FONCIER ET D'ÉTABLISSEMENT RURAL

**SAU** : SURFACE AGRICOLE UTILE

**SCOT** : SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

**SETRA** : SERVICE D'ÉTUDES SUR LES TRANSPORTS, LES ROUTES ET LEURS AMÉNAGEMENTS

**SNCF** : SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

**SNIT** : SCHÉMA NATIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

**TER** : TRANSPORT EXPRESS RÉGIONAL

**TGV** : TRAIN À GRANDE VITESSE

**UNICEM** : UNION NATIONALE DES INDUSTRIES DE CARRIÈRES ET MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

**VIVAVRE** : VIVRE EN VALLÉE D'AVRE ET RESPECTER L'ENVIRONNEMENT

**ZICO** : ZONE IMPORTANTE POUR LA CONSERVATION DES OISEAUX

**ZNIEFF** : ZONE NATURELLE D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE, FLORISTIQUE ET FAUNISTIQUE

**ZPS** : ZONE DE PROTECTION SPÉCIALE

## *Contenu du CD :*

- Les lettres officielles
- Le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse
- Les journaux du débat édités par la CPDP
- Les 22 cahiers d'acteur
- Les 63 contributions
- Les 46 délibérations d'institutions
- Les verbatim des réunions publiques
- Le compte rendu de la CPDP et le bilan de la CNDP

**cndp**  
Commission particulière

du débat public  
Devenir de la RN 154

