



Direction régionale de l'Environnement, de
l'Aménagement et du Logement du Centre

**Comité de Suivi du projet d'aménagement
de la RN154 et de la RN12
Préfecture d'Eure-et-Loir – Chartres – 12 juillet 2011**

Relevé de conclusions

Service Déplacements Infrastructures Transports
Département Infrastructures et Déplacements

La décision ministérielle du 25 juin 2010, prise à l'issue du débat public sur le devenir de la RN 154, mené d'octobre 2009 à janvier 2010, prévoyait la mise en place d'un Comité de Suivi du projet. Le Comité de Suivi a été mis en place par monsieur le Préfet de la région Centre, le 3 décembre 2010 à Chartres. Il comporte 80 membres répartis en 5 collèges : services de l'État, élus et représentants des collectivités territoriales, milieu économique, syndicats et société civile, associations.

* * *

Le 12 juillet 2011 s'est tenue la deuxième réunion du Comité de Suivi. La séance est ouverte à 16h10 par M. le Préfet de la région Centre, coordonnateur du projet et président du Comité de Suivi.

Le Préfet a rappelé les attendus de la décision ministérielle du 25 juin 2010 qui prévoit le lancement des études et de la concertation en vue de l'enquête d'utilité publique du projet d'aménagement de la RN154 et de la RN12, en Eure-et-Loir, par concession autoroutière.

Le Préfet a précisé qu'il a confié à M. Silhol, Sous-préfet de Dreux, une mission particulière auprès des élus concernés par le projet.

Le projet qui sera mis à l'enquête publique devra impérativement découler des études et procédures nécessaires et dûment enchaînées, afin d'assurer la sécurité juridique du dossier. Ainsi, même si les calendriers sont serrés, toutes les solutions seront examinées avant de procéder au moindre choix.

Au cours de la première réunion du Comité de Suivi (décembre 2010), les membres du comité avait été sollicités pour contribuer à la définition des fonctionnalités attendues du projet RN154-RN12. Une synthèse des contributions, reçues par la DREAL Centre et exprimées par les élus auprès de M. Silhol, constitue le cœur de l'ordre du jour de cette seconde réunion du Comité de Suivi.

[le diaporama présenté en séance est téléchargeable – cf. *in fine*]

1) Synthèse des contributions sur les fonctionnalités

Les contributions reçues mettent en exergue quatre thèmes principaux :

- la limitation des emprises foncières du projet,
- l'irrigation du territoire : desserte des zones d'activités et raccordements avec la voirie locale,
- le souhait de « gratuité » de l'infrastructure pour les trajets locaux,
- la prise en compte de l'environnement et de l'intégration de l'aménagement.

Les élus rencontrés par M. le Sous-préfet de Dreux se sont exprimés sur les mêmes thèmes ainsi que sur :

- la nécessité d'éloignement du trafic de transit des zones habitées,
- l'accroissement du potentiel d'aménagement du territoire,
- la séparation des espaces proches des agglomérations.

2) **Suite du travail** : de l'expression des fonctionnalités vers une grille d'analyse des projets

L'ensemble des contributions sur les fonctionnalités servira de base à l'élaboration de la grille d'analyse des variantes potentielles de tracé.

L'élaboration de cette grille d'analyse constituera la première mission confiée au prestataire qui va être recruté pour assister la DREAL Centre. Cet assistant à maîtrise d'ouvrage (AMO) s'appuiera également sur un travail collaboratif avec les membres du Comité de Suivi. Les modalités de travail seront proposées en septembre.

Par ailleurs, les études existantes seront analysées afin de déterminer l'état des connaissances sur le territoire potentiellement traversé par l'aménagement. Une liste des études complémentaires sera établie et les grandes lignes des cahiers des appels d'offres pourront être abordées avec les membres du Comité de Suivi lors du travail collaboratif à venir.

Le calendrier prévisionnel des études et procédures est présenté et décliné par semestre.

Un site internet dédié à l'opération sera ouvert dans les prochains mois. Il permettra la mise en ligne d'informations et offrira les moyens de contacter le garant ainsi que l'équipe de maîtrise d'ouvrage.

3) **Échanges avec les membres du Comité de Suivi**

M. Hamel (député-maire de Dreux), souhaite que soit prise en compte la délibération du conseil d'agglomération de Dreux qui préconise un aménagement de la traversée nord de Dreux et une jonction avec la RN154 par l'ouest au niveau de la « Pyramide ». Les réserves foncières existent et la commune de Dreux n'est pas défavorable au principe de cet aménagement par le nord.

M. Thirouin (président de la FDSEA d'Eure-et-Loir), rappelle son attachement à la limitation des emprises foncières. De son point de vue, un passage au nord de Dreux garantirait la préservation des terres à l'est de l'agglomération. Il souhaite une rencontre entre la profession, la préfecture et la DREAL afin d'évoquer ces questions foncières.

Réponse de M. le Préfet de région : la préoccupation d'une moindre consommation d'espace foncier, notamment agricole, est partagée par la maîtrise d'ouvrage. Cependant le choix du tracé n'est pas encore arrêté et une analyse détaillée des enjeux rencontrés sur l'ensemble du territoire demeure un préalable indispensable.

Mme Fraudin (présidente de l'association AVERN) prend acte du fait que toutes les solutions seront étudiées et souhaite des précisions sur les déclarations de M. Hamel.

M. Hamel : l'agglomération et la ville de Dreux ne souhaitent pas exclure l'étude d'une solution en traversée nord de Dreux.

M. Riehl (maire de Saint-Rémy-sur-Avre) souhaite que le trafic ne passe plus dans la commune de Saint-Rémy-sur-Avre. Pour cela, il lui paraîtrait peu opportun qu'un péage soit implanté au nord de Nonancourt, hypothèse qui inciterait les usagers qui connaissent la zone à sortir de la section tarifée.

M. Frard (Conseil général d'Eure-et-Loir, maire de Vernouillet) estime que l'intégration de la RN12 dans le programme de l'aménagement de l'axe RN154 constitue une avancée importante imposant désormais de réfléchir à la localisation de la jonction entre ces deux voies. De plus, même si la gratuité est une fausse question puisque le coût sera inévitablement supporté par quelqu'un, il faut se poser la question de l'équilibre financier du projet, donc procéder à un comparatif des tracés en fonction des recettes générées.

M. Lethuillier (maire de Cherisy, président de la communauté de communes « des Villages du Drouais ») demande si le contournement est de Dreux, au plus près de la zone urbaine, sera étudié.

Réponse de M. le directeur de la DREAL Centre : il sera nécessaire d'étudier toutes les hypothèses en intégrant les coûts de construction et d'exploitation, les trafics et les tarifications, la localisation des péages et, en conséquence, les bilans financiers qui en résulteront.

M. Préveaux (maire de Gellainville) attire l'attention sur les bouchons quotidiens que subissent les habitants de sa commune. Il est impératif de dévier le trafic.

Réponse de M. le directeur de la DREAL Centre : la synthèse des fonctionnalités qui a été présentée propose comme objectif que l'infrastructure future capte le trafic de transit et décharge le réseau secondaire.

Mme Foissotte (représentante du collectif « Dévier Saint-Rémy ») rappelle les difficultés de vie des habitants de Saint Rémy-sur-Avre et donc la nécessité de dévier le trafic pour éviter les bouchons.

Réponse de M. le Préfet de région : plus le trafic sera fluide sur le nouvel aménagement plus il sera attractif pour les usagers.

M. Hyest (Président de la fédération nationale des SAFER et 1er vice président de la Chambre d'Agriculture de l'Eure) demande que soient définies le plus rapidement possible les localisations de tracés afin que le monde agricole puisse prévoir les conventions foncières. De son point de vue, l'infrastructure future ne doit pas devenir systématiquement une limite entre zone urbaine et zone agricole.

Réponse de M. le Préfet de région : M. Silhol a rendu compte des expressions des élus lors des rencontres qu'il a organisées. A Chartres, il a été déclaré souhaitable de préserver l'espace entre l'aménagement et la commune pour l'implantation des zones d'activités artisanales et urbaines. Toutefois, la localisation du contournement de Chartres n'est pas encore décidée. Le partage entre zone urbaine et zone agricole est nécessaire afin de préserver les exploitations agricoles.

M. Thirouin affirme que les agriculteurs sont tout à fait opposés à cette vision du contournement qui s'apparenterait à une rocade urbaine. Pour Dreux, la FDSEA insiste pour un contournement au moyen du barreau Est et une traversée Nord de Dreux, en suivant l'actuelle RN 12 afin de préserver les structures agricoles. Il demande que soit opéré un recensement des communes qui ont déjà été remembrées.

Réponse de M. le Préfet de région : en aucun cas les projets n'entraîneront un enclavement de terres agricoles. La création de franchissements suffisants pour faciliter les activités économiques notamment agricoles comme l'irrigation du territoire font partie des fonctionnalités largement exprimées.

MM. Hamel et Riehl affirment qu'il est primordial d'éviter les conflits qui pourraient ralentir le projet, que ces conflits soient entre personnes ou entre collectivités. L'information et la concertation sont essentielles.

Réponse de M. le préfet de région : le rôle de M. Audouin, garant nommé par la CNDP, consiste précisément à veiller à la concertation et à l'information autour du projet, en continuité de l'écoute mise en place lors du débat public.

4) Intervention de M. Audouin, garant de l'information et de la concertation

M. Audouin constate le travail mené depuis le mois de décembre et observe qu'il lui semble cohérent avec l'objectif recherché de la participation des acteurs locaux. Le futur site Internet du projet, qui permettra de laisser des messages au garant, lui semble un bon outil.

L'association des départements et régions limitrophes de l'Eure-et-Loir, élargissant le périmètre géographique fixé lors du débat public qui s'est tenu en 2009 – 2010, apparaît intéressante.

M. Audouin rappelle qu'un bon dossier doit étudier toutes les variantes possibles. Dans le calendrier présenté par la DREAL, deux semestres sont importants : le second de 2011 et le second de 2012.

Un nouveau mode de tarification, la franchise kilométrique, résultant d'un autre débat public, est à l'étude. Il sera intéressant de suivre les conclusions qu'en tirera le ministère.

5) Conclusion

M. le Préfet rappelle que l'information (documents du premier Comité de Suivi) est déjà accessible par l'intermédiaire du site internet de la DREAL Centre et souhaite que l'usage de ces supports dématérialisés soit encouragé. L'information déjà en ligne sera complétée par les documents de la seconde réunion du Comité de Suivi. Par la suite, le site dédié au projet prendra le relais.

Un rythme semestriel apparaît cohérent avec le programme de travail et le prochain Comité de Suivi sera programmé en décembre prochain. Monsieur le préfet de région lève la séance à 17h50.

* * *

L'ensemble des documents présentés au cours de la réunion du 12 juillet 2011 et le présent relevé de conclusions sont accessibles sur le site de la DREAL Centre :

<http://www.centre.developpement-durable.gouv.fr/>

(rubrique : Transports > Développement des infrastructures routières et ferroviaires > Infrastructure routière)

Tous les documents seront accessibles sur le site de l'opération dès sa mise en place.