

RN 154 et RN 12

Le projet d'accélération de l'aménagement à 2 x 2 voies



Compte-rendu de la réunion publique d'information du 10 juillet 2012 à Chartres

1- Objet de la réunion

Une réunion publique d'information sur le projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession autoroutière de la RN 154 et de son tronç commun avec la RN 12 a été organisée le 10 juillet 2012 à Chartres. Elle avait pour objectif d'informer le public de l'avancée des études sur ce projet et de présenter les modalités des concertations qui seront mises en œuvre à partir de septembre 2012. Un point particulier a également été fait sur la construction de la grille d'analyse multicritères suite aux remarques transmises, via le site internet du projet, sur la première version de cet outil d'aide à la décision.

Cette réunion s'est déroulée en 3 temps :

- ouverture de la réunion par monsieur le Sous-Préfet de Dreux ;
- présentation de l'avancée des études et du dispositif d'information ainsi que des modalités des concertations à venir, par la DREAL Centre et son assistant à maîtrise d'ouvrage (Iris Conseil, mandataire de l'AMO) ;
- dialogue avec la salle.

Environ 70 personnes ont assisté à cette réunion publique qui a duré 1h45.



2- Introduction et éléments présentés

a) - Introduction de monsieur le Sous-Préfet de Dreux

En introduction, monsieur le Sous-Préfet indique que cette réunion, au cœur de l'été, se tient car le maître d'ouvrage souhaite poursuivre l'information du public sur le projet quelque soit le moment.

Il revient ensuite sur les outils mis en œuvre dans le cadre de la démarche continue d'information :

- le site internet, jugé particulièrement performant au vu du nombre de visites ;
- les communiqués de presse ;
- les points presse du Préfet de région.

Enfin, il précise les objectifs de la réunion : si, sur le fond, les premiers résultats des études ne sont pas encore connus, ce qui ne permet pas encore au maître d'ouvrage de présenter l'état initial du territoire, il reste utile de revenir sur les études qui sont engagées et qui se déroulent aujourd'hui.

Cette réunion d'information générale est donc un préalable nécessaire pour participer aux prochaines phases de concertation qui débuteront en septembre, et dont le dispositif sera présenté.

Pour conclure, il invite chacun à réagir et à poser ses questions, le maître d'ouvrage étant là ce soir pour y répondre.



3 - Les éléments présentés par la DREAL Centre et son assistant à maîtrise d'ouvrage

1) Les études et l'évolution de la grille d'analyse (DREAL Centre : M. Olivier de Soras et IRIS Conseil, assistant du maître d'ouvrage – M. Hervé Etave)

Afin de permettre à chacun (et notamment à ceux qui étaient absents lors de la première réunion) de disposer d'un même niveau d'information, la DREAL Centre revient sur quelques éléments présentés lors des deux premières réunions publiques.

- les objectifs du débat public et ses principales conclusions ;
- la décision ministérielle du 25 juin 2010 ;
- le processus des études qui seront menées jusqu'à mi 2013 et des différentes étapes qui doivent permettre la définition progressive d'un axe préférentiel et de sa bande dite de 300 m à porter à l'enquête publique. Les différentes étapes sont les suivantes
 - analyse de l'état initial des territoires ;
 - identification et comparaison des options de passage en vue d'identifier un fuseau préférentiel ;
 - identification et comparaison des tracés au sein du fuseau préférentiel dans l'objectif de dégager l'axe préférentiel qui sera mis à l'enquête publique.

Les principales modalités d'information et les moyens d'expressions mis en œuvre depuis le début des études sont:

- le site internet du projet : la fréquentation totale depuis son ouverture et jusqu'au 21 juin 2012 est de près de 5000 visiteurs pour plus de 5100 connections avec des pics de fréquentation avant des réunions publiques ou des comités de suivi. Un rappel est effectué sur les possibilités de prises de contact avec le maître d'ouvrage et le garant de l'information et de la concertation ;
- les premières réunions publiques organisées en mars durant lesquelles le maître d'ouvrage a pu répondre aux questions du public. Il est rappelé qu'à cette occasion, la grille d'analyse multicritères, qui servira à la comparaison des différentes options puis des tracés, a été présentée et que des avis sur son contenu ont été sollicités.

Il est précisé que, suite à la période de réserve électorale durant laquelle la DREAL n'a pu communiquer, six fiches thématiques d'information ont été mises en ligne à la mi-juin. Elles ont pour vocation de donner une information générale sur un projet autoroutier dans la perspective de la concertation à venir.

La DREAL se tient à la disposition de tous pour préciser le contenu de ces fiches ou ajouter de nouveaux thèmes en fonction des demandes qui pourront être formulées.



a) Les études – Intervention de M. de Soras, DREAL Centre

La DREAL présente les études déjà engagées. La première étape de ces études consiste à faire un état initial des connaissances du territoire afin de localiser les zones d'intérêt ou à enjeux. Les résultats sont attendus pour la fin juillet. Suite à plusieurs demandes, le nom des bureaux d'études en charge de ces travaux est en ligne sur le site du projet :

- Environnement : les études sont menées par Ecosphère pour la partie nord de la zone de travail (de Nonancourt à l'est de Dreux) et Biotope pour le reste de la zone ;
- Etudes techniques préalables : les études sont menées par EGIS sur toute l'aire d'étude ;
- Trafic : les études sont menées par le CETE Normandie-Centre pour toute l'aire d'étude ;
- Schéma Directeur Paysager : les études sont menées par Arc en Terre sur toute l'aire d'étude.

D'autres études vont être prochainement lancées :

- Etude socio-économique, d'alternative et de cohérence modale qui aura pour tâche de faire un état des développements socio-économiques mais également d'étudier les modes de transports possibles alternatifs dans la préoccupation de maintenir une offre de transport cohérente ;
- Etudes géotechniques : l'analyse débutera par un état des ouvrages existants et se poursuivra par une étude des caractéristiques géotechniques des terrains rencontrés sur la zone devant recevoir l'aménagement.

L'ensemble de ces études va s'étaler jusqu'à la réalisation du dossier d'enquête publique.

b) La grille d'analyse et l'état initial des territoires – Intervention de M. Etave, Iris Conseil, assistant à la maîtrise d'ouvrage

La grille d'analyse servira à comparer entre elles et de façon objective les différentes options de passage puis les variantes de tracé dans le but d'identifier le fuseau puis l'axe préférentiel qui sera étudié finement et porté à l'enquête publique. Elle comporte trois grands enjeux, eux-mêmes décomposés en plusieurs axes qui sont déclinés en objectifs et fonctionnalités.

Une première version a été mise en ligne sur le site internet afin de recueillir l'avis du public et des acteurs institutionnels sur son contenu. De mars à juin 2012, la DREAL a procédé au recueil et à l'analyse de ces contributions.

Les principaux ajustements ont porté sur les axes « biodiversité », « protection des ressources » et « renforcer l'attractivité économique des territoires ».



L'état initial des territoires constitue la première étape des études. Il est réalisé par grandes thématiques : environnement, milieu naturel, milieu humain, milieu physique ainsi que patrimoine et paysage. Des exemples de cartes de synthèse obtenues par thématiques sont présentés en réunion. Au terme des études relatives à l'état initial des territoires, seront réalisées des cartes synthétisant l'ensemble des enjeux qui auront été identifiés, préalable à la définition des options de passage,. Les résultats seront présentés par secteurs d'études mais aussi pour l'ensemble de la zone d'étude.



2) Les modalités d'organisation des concertations à venir – M. de Soras, DREAL Centre

Pour chaque étape de la définition du projet, les études auront pour rôle d'affiner les connaissances sur les territoires concernés. L'information du public s'organise en conséquence afin de permettre une diffusion de la connaissance et un recueil, par le maître d'ouvrage, des réactions du public. Le calendrier est marqué par deux phases de concertation, la première relative à la comparaison des options de passage, la seconde sur la comparaison des variantes de tracés.

Chacune de ces deux phases de concertation, durant lesquelles un enjeu majeur sera de permettre l'expression et le recueil des avis du public, verra la mise en œuvre des actions suivantes :

- la formalisation d'un dossier de concertation présentant les principaux résultats d'études. Ce dossier sera mis à disposition sur le site internet du projet et transmis aux mairies concernées ;
- un document d'information de 4 pages qui sera diffusé dans toutes les boîtes aux lettres des communes concernées ;
- des réunions publiques dans plusieurs communes de la zone de réflexion ;
- une exposition qui sera installée dans plusieurs lieux, à définir, et une permanence assurée par la maîtrise d'ouvrage ou son assistant.

Afin de recueillir les avis du public :

- le document d'information sera accompagné d'une lettre T pour faciliter le retour des avis ;
- un registre d'expression sera mis à disposition dans les lieux d'exposition ;
- des formulaires d'expression spécifiques seront mis en ligne sur le site ;
- les réunions publiques seront enregistrées.

L'ensemble de ce dispositif doit permettre le recueil d'une expression maximale sur le projet.



2) Les principaux points abordés lors des échanges avec le public

- Est-ce que l'itinéraire primitif sera conservé ?
→ réponse : toutes les études antérieures ne sont que partiellement réutilisables. Mais elles sont connues et réexaminées. Désormais, on repart d'une feuille blanche pour étudier un tracé sur l'ensemble de l'itinéraire. Tout est regardé, même les études antérieures.
- L'impact sur les terres agricoles va être important. Il faudrait limiter leur consommation et prévoir une restructuration. Qu'est-il prévu en la matière ?
→ réponse : les aménagements fonciers sont, de droit, proposés aux collectivités. A chaque fois la solution d'un aménagement foncier est choisie et le travail de localisation des emprises du futur projet se fait dans de bonnes conditions.
- Qui a la charge financière de l'aménagement foncier ?
→ réponse : le coût est à la charge du maître d'ouvrage.
- Est-ce que la réutilisation de voies existantes va permettre de corriger des aménagements préalablement réalisés qui ne sont plus aux normes ?
→ réponse : ce qui a été conçu il y a 20 ans peut parfois poser question car les critères d'élaboration des infrastructures n'étaient pas les mêmes. Dans le cadre des études, les sections déjà aménagées qui seront intégrées devront être mises aux normes.
- L'aménagement à 2x2 voies est jugé nécessaire mais le recours à la concession n'est pas souhaitable : « il y a des aménagements à 2x2 voies qui sont gratuits et qui marchent très bien. »
→ réponse : il faut revenir sur les conclusions du débat public : au rythme actuel des financements publics, les perspectives d'un achèvement de l'aménagement à 2x2 voies sont lointaines. Si on veut aller plus vite, avec un tel besoin de financement, il faut savoir mobiliser les fonds rapidement, ce que permet la concession.
- Qu'est-il prévu pour préserver les systèmes d'irrigation ?
→ réponse : il est trop tôt pour parler des rétablissements des réseaux d'irrigation. Cette question rejoint par ailleurs celle de l'aménagement foncier. Elle est intégrée dans la problématique de rétablissement des dessertes des parcelles agricoles. Il faudra regarder comment rétablir les systèmes d'irrigation, mais le principe général consiste à reconstituer, à termes, des systèmes d'exploitation équivalents.
- Mais il n'est pas possible de reconstituer les systèmes d'irrigation à l'identique...



→ réponse : il ne s'agit pas de reconstituer à l'identique mais de reconstituer un système d'exploitation offrant les mêmes fonctionnalités. Si cela n'est pas possible, il y aura des indemnités.

- Qui est le maître d'ouvrage ? L'Etat ou un concessionnaire ?
→ réponse : c'est la DREAL, qui est un service de l'Etat. A ce stade il n'y a pas de concessionnaire. La recherche d'un concessionnaire sera faite plus tard par un appel d'offres européen.
- Les conclusions de la Commission Nationale du Débat Public faisaient apparaître des critiques à l'encontre du maître d'ouvrage. Il lui a notamment été reproché de ne pas étudier toutes les solutions. Est-ce que ces remarques vous ont incité à travailler différemment ?
→ réponse : il y a eu des expressions positives et négatives au cours du débat public. Mais les conclusions ne sont pas apparues à la DREAL comme une critique du travail mené. En ce qui concerne les solutions de tracé, toutes n'avaient effectivement pas été étudiées, ce qui est normal puisque le débat public portait sur le mode de financement et non sur les tracés. L'objectif des études que nous menons actuellement est bien de travailler sur l'ensemble des possibles.
- Peut-on créer une fiche sur la problématique des échangeurs ?
→ réponse : la DREAL ajoutera cette fiche prochainement.
- Les conséquences du report de trafic sur l'environnement sont-elles prises en compte dans l'analyse ?
→ réponse : oui, cet enjeu est pris en compte. L'analyse des trafics (d'échanges et de transit notamment), donc des reports de trafic potentiels, est un des objectifs des études.
- Est-ce que les modèles de calcul de trafics intègrent les difficultés financières qui ne permettraient pas aux usagers de prendre l'autoroute ?
→ réponse : oui, les modèles permettent de tester différentes hypothèses et notamment le report de trafic au regard des prix qui peuvent être pratiqués sur l'autoroute.
- On ne souhaite pas qu'il y ait une autoroute même si cet aménagement est espéré. Le choix de la concession n'est pas satisfaisant, il restreint la volonté politique.
→ réponse : il faut revenir sur les conclusions du débat public : au rythme actuel des financements publics, les perspectives d'un achèvement de l'aménagement à 2x2 voies sont lointaines. Si on veut aller plus vite, avec un tel besoin de financement, il faut mobiliser les fonds rapidement, ce que permet la concession.



- Des indemnités pour les conséquences indirectes subies par les communes sont-elles prévues. Par exemple :
 - le fait d'avoir une commune entre deux autoroutes qui subirait donc, quelque soit le sens des vents, les nuisances acoustiques et la pollution ;
 - le fait d'avoir une perspective de développement obérée (moins de foncier disponible) ?

→ réponse : la maîtrise d'ouvrage s'attache à rechercher un tracé en appliquant la règle d'impact sur les territoires suivante : 1- éviter, 2- réduire, 3- compenser. Il s'agit notamment de ne pas passer au milieu du bâti et de mettre en place des mesures pour compenser les impacts résiduels.

En ce qui concerne la pollution, pour information, les fiches thématiques publiées sur le site indiquent le cadre réglementaire que le maître d'ouvrage devra respecter.

Pour ce qui est des indemnités, il est proposé de préciser la question via le site internet afin d'apporter une réponse après une analyse juridique poussée.

- Les modèles de trafic, au regard des résultats obtenus sur d'autres projets comme l'A 19 (où les trafics seraient deux fois moins importants que prévu) ne sont-ils pas à remettre en cause ?

Dans ce cadre, l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154 ne fonctionnera pas si c'est une autoroute. Le risque est d'avoir une autoroute vide car tout le trafic se reporte sur l'ancienne voie gratuite.

→ réponse : les prévisions comportent par définition des erreurs, mais elles permettent de définir une référence qui est utilisée pour des comparaisons et des ajustements.

Par ailleurs, il faut rappeler que le concessionnaire assume les risques en termes de trafic même s'il l'estime mal. A contrario, il peut y avoir une clause de bonne fortune dans le cas d'un trafic sous-estimé donc de gains plus importants que prévu pour le concessionnaire. Dans ce cas, la collectivité récupère une partie de ce qui est perçu par le concessionnaire.

- Devra-t-on repayer pour emprunter la 2x2 voies au nord de Chartres ?

→ réponse : il faut tout d'abord préciser que quand on dit « on a déjà payé la route » c'est une vision un peu restrictive, puisque le financement public implique tous les contribuables de France et de Métropole.

Dans les hypothèses étudiées, il y a la possibilité que certains tronçons ne soient pas payants. Mais il y a un équilibre à trouver, car il faut que le péage couvre les charges de maintenance et d'investissement pour que la concession soit viable. Certains tronçons peuvent donc être placés hors tarification, mais avec des conséquences sur le coût des péages des autres tronçons et le financement des collectivités.

- Des bruits courent selon lesquels il y aurait une bretelle de prévue entre la RN 12 et la RN 154. La population sera-t-elle consultée sur cette hypothèse ?



→ réponse : cela fait partie des hypothèses possibles mais les options ne seront connues qu'à la fin de l'été. Il est par ailleurs à noter que la seule information fiable à prendre en considération est celle qui provient du maître d'ouvrage et de lui seul : toutes les autres informations n'engagent que ceux qui les diffusent.

- Est-ce que le changement de majorité va conduire à réétudier l'opportunité du projet ?
→ réponse : pour le moment, les études sont le résultat d'une décision ministérielle. Tant que la décision n'est pas modifiée, les études se poursuivent. Si elles doivent être remises en cause il faudra alors définir des conditions de financement sur fonds publics.
- Les remarques formulées par la Chambre d'Agriculture sur la grille d'analyse ont-elles bien été prises en compte dans la mise à jour de la grille d'analyse ?
→ Réponse : c'est bien le cas. La grille d'analyse modifiée est en ligne depuis ce jour.
- L'aire d'étude retenue semblerait rendre impossible l'étude d'un contournement de Dreux par le nord ?
→ réponse : c'est inexact, au contraire l'aire d'étude est suffisamment large pour étudier cette hypothèse.
- Est-ce que, dans le cadre de l'aménagement foncier, le repositionnement des réseaux (repositionnement des routes et enfouissement des réseaux électriques notamment...) sera intégré ?
→ réponse : d'une manière générale, le maître d'ouvrage intervient dans l'emprise du projet. Au-delà, ce sont des travaux connexes qu'il ne mène pas mais qu'il finance. Il faudra définir précisément cela avec le maître d'ouvrage concerné par ces travaux connexes. Mais cela se gère au moment des études de détail. Sur la question de l'enfouissement, cela se gère au cas par cas.
- Est-ce qu'il est toujours question d'une subvention d'équilibre qui sera versée par les collectivités ? On parlait au moment du débat public d'environ 80 millions d'euros.
→ réponse : oui cette subvention d'équilibre est d'ailleurs un élément structurant dans les critères d'analyse des réponses à l'appel d'offres de concession. On parlait effectivement de 80 millions d'euros pour la seule RN 154. Il faut désormais faire une nouvelle analyse en intégrant la RN 12.

A la marge de ces questions-réponses, d'autres remarques ont été faites. Elles ont parfois donné lieu à des échanges entre les personnes du public. :

- Une personne a évoqué le souhait de l'ancien élu, Jean le Lièvre (aujourd'hui disparu), de voir le contournement de Chartres se réaliser par l'est.



Mais en réponse une autre personne a précisé qu'au temps de Jean Le Lièvre, il n'était pas question d'autoroute et que selon lui c'est tout à fait autre chose.

- Une personne a déclaré regretter que la réunion d'information organisée par une association à Fresnay l'Evêque ait tourné à la réunion électorale.

Un élu a précisé qu'il n'avait pas eu la même impression.

➔ *Sur ce point la DREAL a rappelé que chacun est libre d'organiser les réunions qu'il souhaite mais que les seules informations fiables proviennent de la DREAL.*

- Enfin, une personne a souhaité préciser, en conclusion de la réunion, que si on choisit de recourir à la concession c'est parce que l'on n'a pas été capables d'entretenir les réseaux existants (route et fer). Il a ajouté qu'aujourd'hui le train entre Dreux et Chartres ne peut plus être utilisé, et que de ce fait on utilise l'autocar. Ainsi, selon lui, « la boucle est bouclée. »