



PRÉFET DE LA RÉGION CENTRE

LE PREFET,

Achèvement de l'axe RN 154 – RN 12 Installation du comité de suivi

Propos introductif du préfet de région

Chartres le 03 décembre 2010

La réunion d'aujourd'hui constitue une étape importante, attendue du plus grand nombre, relative à ce grand projet de liaison transversale qui fait l'objet de débats depuis trente ans (92 km, trafic de 9.000 à 37.000 véhicules/jour selon les sections, enjeu à la fois local et inter-régional, coût estimé 650-700 M€).

Notre rencontre fait suite à la décision ministérielle en date du 25 juin 2010, rendue à l'issue du débat public, qui comporte plusieurs éléments :

1 / **article 1^{er}** = décision de réaliser l'achèvement de l'itinéraire par recours à la concession.

Cet article appelle trois commentaires :

- cette décision est à mettre en rapport avec le projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT) rendu public en juillet ; ce schéma est gouverné par deux principes, d'une part l'optimisation de notre système de transport, d'autre part la performance énergétique et la réduction de l'empreinte environnementale ; il se traduit par des choix qui, en termes financiers, réservent environ 84 % des engagements au ferroviaire et 4,5 % seulement au routier ; dans ces conditions cette opération doit être considérée pour ce qu'elle est, l'achèvement d'un itinéraire, la critique d'un retour au « tout camion » serait infondée.
- la définition des itinéraires concernés (« *le principe de l'achèvement de l'aménagement de la RN 154 entre Nonancourt et Allaines, y compris la section en tronc commun avec la RN 12, par recours à la concession, est retenu* ») ; la N 12 est donc intégrée au projet.
- la mise en concession = moyen de surmonter les délais excessifs d'un financement par l'État grâce au recours à un partenaire extérieur :
 - qui exécute les travaux pour le compte et sous le contrôle du délégataire, l'État,
 - qui finance les travaux grâce à deux ressources :
 - les péages perçus sur les usagers
 - les subventions d'équilibre apportées par les partenaires du projet
 - qui exploite l'ouvrage pendant la durée de la concession = nous nous engageons avec le concessionnaire dans une relation de long terme.

2 / **article 5** = constitution d'un comité de suivi placé sous l'égide du préfet de région, coordonnateur du projet + éléments relatifs à la composition de ce comité (« *ce comité de suivi associera les services de l'État, les représentants des collectivités territoriales concernées, les représentants du milieu économique, notamment les agriculteurs, les représentants syndicaux et les associations, notamment de protection de l'environnement* »). Au-delà de la composition fixée par mon arrêté en date du 10 novembre et répondant à plusieurs sollicitations, il a été ouvert à trois associations.

3 / **article 6** = désignation d'un « garant de la concertation » par la CNDP « *sous l'égide duquel la concertation et l'information du public seront poursuivies* ».

La désignation de ce garant est intervenue le 3 novembre, le garant est M. le préfet Jean-Yves Audouin qui connaît bien le dossier pour avoir participé aux côtés de notre regretté collègue Alain Ohrel au débat public, la réunion du comité de suivi a été provoquée aussitôt après cette désignation (invitations envoyées le 10 novembre).

4 / **articles 2, 3 et 4** annoncent la poursuite des études, spécialement sur les 9 points énumérés à l'article 4 :

- « - *les modalités de contournement de Nonancourt-Saint-Rémy-sur-Avre, Dreux et Chartres,*
- *les modalités de requalification des infrastructures existantes délestées,*
- *l'intérêt des aménagements pour les projets de développement locaux,*
- *le bilan des aménagements en termes d'émission de gaz à effet de serre,*
- *les modalités prévues de limitation des nuisances sonores engendrées par l'aménagement afin de respecter les seuils réglementaires,*
- *les modalités de préservation ou de protection de l'activité agricole prévues pour minimiser les impacts du projet tant en termes de prélèvement que d'effets de coupure ou d'effets connexes,*
- *les modalités prévues de préservation ou de protection des milieux naturels et des espèces, notamment les mesures envisagées pour éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les atteintes aux continuités écologiques afin d'assurer de manière exemplaire leur prise en compte dans le cadre du projet,*
- *les modalités envisagées de préservation et de valorisation des paysages ainsi que l'intégration paysagère du projet,*
- *les modalités envisagées de préservation ou de protection de l'eau et des milieux aquatiques (qualité des eaux et transparence hydraulique) ».*

La réunion d'aujourd'hui constitue le point de départ d'une démarche qui va nous occuper plusieurs années. Avec pour objectif de réaliser, dans les meilleurs délais possibles, à un coût supportable selon le mode de financement retenu, un projet de haute qualité, nous devons tendre aujourd'hui à nous accorder sur les grandes lignes de la méthode de travail qui doit être la nôtre. Pour organiser nos échanges à ce sujet, je crois utile dès à présent d'identifier trois éléments :

1 / **les études à engager** : la décision ministérielle en précise la liste, celle-ci représente, en volume, près de la moitié du texte de la décision. Il y a donc beaucoup d'études à mener, il ne s'agit pas de refaire ce qui a déjà pu être fait dans un passé plus ou moins ancien ou à l'occasion du débat public, ce n'est pas une fantaisie de la part de l'administration, c'est un préalable pour disposer des éléments techniques indispensables à deux étapes décisives de l'avancement du projet :

- les études de tracé et leurs variantes, l'analyse des impacts et les moyens de les atténuer, les modalités de financement exigibles en vue de la déclaration d'utilité publique du projet,
- les critères en fonction desquels il devra être procédé à la sélection du concessionnaire.

2 / **les organes qui vont concourir à ce travail**, à savoir :

- le comité de suivi : il est défini par la décision du 25 juin, il tient aujourd'hui sa première réunion, il trouvera dans la pratique l'équilibre de son mode de

fonctionnement, c'est à ce stade l'élément du dispositif le plus facile à identifier ;

- le comité de pilotage : il n'est pas prévu dans la décision ministérielle, la conduite de tous les projets de cet ordre en démontre le caractère indispensable, la transparence commande d'en parler dès aujourd'hui ; il s'agit d'une instance au sein de laquelle seront représentés tous les partenaires susceptibles de contribuer au financement du projet à savoir l'Etat, la région Centre, les départements 28, 45, 27 et 61, les agglomérations de Chartres et Dreux ;
- les instances de concertation : à ce propos, deux points sont à examiner avec attention :
 - le périmètre de ces instances de concertation : selon toute probabilité, celui-ci devra être adapté en fonction de la nature des points à examiner, les uns thématiques, les autres à vocation géographique ; je propose que le comité de suivi ait un avis fort à donner sur ce point ;
 - la méthode de fonctionnement de ces instances : il me paraît spécialement important qu'un échange s'instaure au moins à deux stades, celui de la définition des études et celui de l'examen de leurs résultats, de sorte que nous nous donnions le maximum de chances d'examiner ce projet sous tous les angles utiles à sa bonne réalisation ;
- le garant de la concertation : je laisserai le soin à M. Audouin de présenter son rôle et la manière selon laquelle il envisage d'exercer sa mission.

3 / le calendrier : Sur ce point, je crois que l'ambition doit se combiner avec le réalisme. Il est sans doute trop tôt pour dire à quelle date on roulera sur le nouvel itinéraire complètement achevé. Avec pour objectif d'éviter tout retard indésirable, nous devons nous fixer deux cibles, la déclaration d'utilité publique du projet et la passation du marché de concession de l'ouvrage qui sont les points de passage obligés en vue de la réalisation du projet.

La DREAL, au terme de la présentation qu'elle va réaliser après moi, formulera des propositions de calendrier de travail pour tendre à la réalisation de cet objectif, je vous inviterai à nous fournir vos avis à leur propos.

En guise de conclusion provisoire, et eu égard au rôle que me confie l'article 5 de la décision ministérielle, il me paraît utile de préciser les buts et le cadre de la démarche d'études et de concertation que nous engageons aujourd'hui :

- la décision est prise, l'achèvement de l'axe RN 154- RN 12 se fera et se fera selon le mode de la concession,
- d'ici au stade de la déclaration d'utilité publique du projet, il faudra déterminer le tracé de cette infrastructure : je ne sais pas encore où passera cette route, elle passera quelque part et non pas ailleurs ; le choix que nous ferons, quel qu'il soit, ne satisfera pas tout le monde, c'est dans la nature des choses, du moins devons nous faire en sorte qu'en amont de cette décision rien n'ait été négligé pour qu'aient pu être étudiées et soupesées toutes les variantes ;
- les conditions d'accès et de tarification à cet ouvrage ont déjà été débattues au stade du débat public, elles vont devoir être précisées de façon concrète ; l'ouvrage aura un prix qui devra être financé par un mélange de péages et d'impôts ; il nous appartiendra donc de déterminer le bon équilibre entre le niveau de service attendu et le panachage de ces deux ressources ;

- l'intégration économique, écologique, paysagère de cette route doit être particulièrement soignée ; la réglementation l'exige, la décision ministérielle le rappelle de façon détaillée, nous avons en ce domaine l'obligation d'être exemplaires.

La concertation ne doit pas être confondue avec la co-décision : ce sont bien le maître d'ouvrage, l'Etat, et en association avec lui les collectivités qui s'associeront au financement du projet, qui devront en dernier ressort prendre les décisions nécessaires. Ce rappel ne doit pas être mal interprété : s'agissant d'un équipement d'une telle importance, la concertation ne sera pas négligée ou escamotée, elle doit tendre, sur tous les sujets difficiles que j'ai cités -tracé, péages, intégration environnementale- à un partage d'information, au recueil d'avis, à des itérations qui doivent nous permettre, d'une part, d'améliorer techniquement le projet et, d'autre part et surtout, d'en consolider la légitimité. L'idéal serait que même ceux dont le point de vue ne sera pas en définitif retenu aient des raisons de se persuader du bien-fondé des motifs qui l'auront emporté sur leur avis. Peut-être jugerez-vous que cet idéal sera difficile à atteindre, mais je ne renonce pas à nous en rapprocher autant que possible. Cet objectif inspirera des échanges que je souhaite transparents, approfondis et loyaux, je ne demande pas à être jugé sur des intentions mais sur pièces, à chaque étape des travaux qui nous attendent.

* * *