

Compte-rendu des réunions publiques d'information des 14 mars (Dreux) et 15 mars (Chartres) 2012

1- Objet des réunions

Deux réunions publiques d'information sur le projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession autoroutière de la RN 154 et de son tronc commun avec la RN 12, ont été organisées les 14 mars et 15 mars 2012, respectivement à Dreux et Chartres. Elles avaient pour objectif d'informer le public de l'avancée des études et du programme de travail qui sera engagé pour aboutir à la mise à l'enquête publique du projet à la fin de l'année 2013.

Chacune de ces réunions s'est déroulée en trois temps :

- ouverture de la réunion par monsieur le Sous-Préfet de Dreux ;
- présentation du programme d'études et des prochaines étapes de concertation par la DREAL Centre, maître d'ouvrage du projet, suivie d'une présentation de la grille d'analyse par l'assistant au maître d'ouvrage (Iris Conseil, mandataire de l'AMO) ;
- dialogue avec la salle.

Plus de 120 personnes ont assisté à chacune des réunions publiques. Elles ont toutes les deux duré environ 1h45.

2- Introduction et éléments présentés

a) Introduction de Monsieur le Sous-Préfet de Dreux

En introduction, Monsieur le Sous-Préfet de Dreux a rappelé l'historique du projet et ses objectifs. Ainsi, après la réalisation de plusieurs opérations d'aménagement de la RN 154 à 2 x 2 voies, réalisées dans le cadre des contrats de plans Etat-Région, un débat public s'est tenu en 2009 et 2010 afin d'examiner l'opportunité d'accélérer l'aménagement de l'ensemble de l'itinéraire entre Allaines et Nonancourt. La concession était alors présentée comme une solution conciliant un investissement très important avec un délai court de réalisation.

La décision ministérielle du 25 juin 2010, prise à l'issue des conclusions du débat, a retenu le principe d'accélération de l'aménagement de la RN 154 par recours à la concession.

La désignation d'un garant de l'information et de la concertation et l'installation d'un comité de suivi se réunissant à un rythme semestriel ont constitué les premières étapes de la mise en œuvre de cette décision ministérielle.

L'étape qui s'ouvre en ce début d'année 2012 s'inscrit dans l'objectif d'une mise à l'enquête publique du projet en fin d'année 2013. Ainsi, la DREAL Centre, maître d'ouvrage local du projet, engage l'ensemble des études qui permettront la définition progressive du projet en abordant successivement les options de passage puis les tracés. Chacune de ces étapes seront conduites avec des phases d'information et de concertation.

b) Les éléments présentés par la DREAL Centre et son assistant à maîtrise d'ouvrage

DREAL Centre : intervention de M. Olivier de Soras

La DREAL Centre a rappelé le contenu de la décision ministérielle et l'organisation mise en place pour le projet : accélération de l'aménagement par recours à la concession, intégration de la RN12, nomination d'un garant de la concertation, installation d'un comité de suivi.

La composition du comité de suivi se calque sur le principe des 5 collèges du Grenelle de l'Environnement. Ce comité s'est déjà réuni à 3 reprises, à un rythme semestriel (dernière réunion le 19 décembre 2011).

Le calendrier général de l'opération vise une mise en service de l'axe aménagé à l'horizon 2018, le projet se situant actuellement dans une phase d'études préalables à l'enquête publique prévue à la fin de l'année 2013.

Les modalités d'organisation des études et de la concertation prévoient deux phases de concertation qui précéderont le choix de l'option de passage (septembre-octobre 2012), puis celui du tracé préférentiel après le choix de l'option de référence. Une information en continu sera, dans le même temps, assurée notamment par l'intermédiaire du site Internet. La finalité des études consiste à présenter une bande dite de 300 m à l'enquête publique. Dans cette perspective, la première étape des études, qui vient de débiter, vise, dans un premier temps à établir un état initial des territoires.

L'adresse du site Internet (www.154-12.centre.gouv.fr) et les modalités de contact avec la DREAL Centre et le garant ont été rappelées en fin de présentation.

Iris Conseil : intervention de M. Hervé Etave

L'intervention d'Iris Conseil, mandataire du groupement chargé d'une mission d'assistant à la maîtrise d'ouvrage, porte sur la présentation du travail réalisé pour définir une grille d'analyse multicritères. Cet outil d'aide à la décision permettra d'éclairer les choix du maître d'ouvrage, en aidant à établir une comparaison objective des différentes solutions d'options de passages puis de tracés, les unes par rapport aux autres, en fonction de leur capacité à répondre aux fonctionnalités attendues du projet et aux enjeux d'insertion dans l'environnement.

Cette grille d'analyse est inspirée de celle proposée dans le Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT). Les contributions émises sur les fonctionnalités de l'infrastructure dans le cadre du comité de suivi et au travers des expressions des acteurs socio-économiques, du monde agricole et des associations y sont intégrées.

Elle comporte des grands enjeux (trois), eux-même décomposés en plusieurs axes qui sont déclinés en objectifs ou fonctionnalités.

Chacune de ces fonctionnalités est caractérisée par des critères et des indicateurs. Avant d'arrêter définitivement le contenu de cette grille, la DREAL Centre a exprimé le vœu que les acteurs qui le souhaitent puissent proposer des points d'évolution portant tant sur les critères que sur les indicateurs.

Un document présentant le projet de grille est en ligne sur le site Internet du projet. Les contributions sont possibles via ce site qui propose, pour ce faire, un formulaire spécifique.

3- Les principaux points abordés lors des échanges de la réunion de Dreux (14 mars)

Suite aux présentations, des échanges avec le public ont porté sur les questions suivantes :

- Quels sont les aménagements prévus pour réduire la circulation sur les itinéraires de substitution notamment dans le secteur de Nonancourt ?
→ réponse : *Nonancourt est bien intégré dans les études et fait partie des territoires à forts enjeux ;*
- Sur la grille d'analyse, y a-t-il une pondération des différents critères qui la composent ? Qui fixe les modalités d'évaluations des solutions et la qualité de l'évaluation ?
→ réponse : *pas de pondération des critères entre eux, l'évaluation sera proposée par la DREAL Centre et son AMO (assistant à maître d'ouvrage) et soumise à la concertation ;*
- Les prochaines échéances politiques permettront-ils de modifier les décisions ?
→ réponse : *la DREAL travaille dans le cadre de la décision ministérielle du 25 juin 2010 ;*
- L'opportunité d'un projet routier est-elle réelle ? Une alternative ferroviaire est évoquée...
→ réponse : *les études comportent un examen des alternatives, en particulier ferroviaires ;*
- Les finances récupérées via la taxe poids lourds : pourquoi ne pas les utiliser pour aménager l'existant ?
→ réponse : *l'affectation des recettes de l'éco-taxe sont destinées aux gestionnaires des réseaux concernés (Etat, CG). Pour l'Etat, elles sont orientées vers les modes alternatifs, et pour les conseils généraux vers l'entretien du réseau routier départemental ;*
- Est-ce qu'il y aura un itinéraire alternatif à l'autoroute et gratuit ?
→ réponse : *l'obligation de disposer d'un itinéraire de substitution (différent de l'itinéraire alternatif) pour une autoroute ou une 2x2 voies, qu'elles soient à péage ou non est rappelée ; l'itinéraire de substitution permet notamment les circulations des véhicules interdits sur 2x2 voies (engins agricoles, cyclomoteurs, etc.) ;*
- L'intégration de la RN 12 conduira-t-elle à rendre l'axe payant jusqu'en île de France ?
→ réponse : *non, le périmètre du projet concerne le tronçon commun RN12-RN154 (de l'est de Dreux à Nonancourt) ;*
- Quel est le territoire du projet ? Il semble s'être élargi jusqu'à l'entrée de l'Eure-et-Loir vers Paris.
→ réponse : *le périmètre du projet, au niveau de la RN 12, s'arrête aux aménagements à 2x2 voies déjà réalisés, donc à l'est de Dreux ;*
- Pourquoi l'itinéraire serait payant au sud de Dreux alors qu'il ne l'est pas vers Evreux ?
→ réponse : *les investissements réalisés, par le passé, par l'Etat sur les deux départements de l'Eure et de l'Eure-et-Loir, montrant un montant plus important investi en Eure-et-Loir. Les projets restant à réaliser en Eure-et-Loir ne sont pas finançables sur des échelles de temps raisonnables (auparavant les contrats de projet Etat-Région, aujourd'hui les PDMI) ;*
- Tous les tracés seront-ils étudiés ?
→ réponse : *oui, toutes les possibilités seront étudiées, la DREAL repart d'une « page blanche » ;*
- Pendant le débat public, une opposition à la concession est ressortie, pourtant la décision a été prise de réaliser une autoroute.
→ réponse : *le compte-rendu de la CPDP et le bilan de la CNDP publiés à l'issue du débat ne reflètent pas cette appréciation. Le cadre de travail est fixé par la décision ministérielle du 25 juin 2010 ;*

- Des inquiétudes s'expriment quant aux effets des péages et notamment en ce qui concerne le report des trafics sur la RN 154, principalement dans les secteurs où l'aménagement à 2x2 voies est déjà réalisé. Le report des trafics de camions est plus particulièrement évoqué.
→ réponse : l'éco-taxe, qui entrera en vigueur avant l'échéance du projet, vise justement à favoriser les trafics poids lourds sur des axes adaptés ;
- L'information des réunions publiques a été jugé un peu tardive.
→ réponse : une information plus tôt correspondait aux vacances scolaires, et n'a donc pas été retenue. Cependant, la maîtrise d'ouvrage prend note du souhait d'une information plus anticipée pour les prochaines échéances ;
- Le différentiel de coût de péage pour les poids lourds par rapport aux voitures est jugé insuffisant au regard de la dégradation des voiries qu'entraîne un poids lourds par rapport à un véhicule léger et donc du coût d'entretien induit.
→ réponse : le tarif du péage est fixé selon différents critères, avec une moyenne de tarifs trois fois plus élevée pour les poids lourds que pour les véhicules légers ;
- Des représentants d'associations ont reproché à la DREAL Centre de ne pas avoir pu participer aux réunions thématiques « agriculture » et « économie ». Elles demandent également pourquoi les comptes-rendus des groupes de travail auxquels elles ont participé ne sont pas disponibles sur le site.
→ réponse : le choix a été fait de ne pas diffuser de comptes-rendus de réunions de travail qui ne reflèteraient que des réflexions non abouties. En revanche, chacun des comités de suivi a été l'occasion d'un compte-rendu détaillé des actions conduites chaque semestre. Sur les réunions, des séances regroupant les différentes catégories d'intervenants conduiraient à des participants plus nombreux et des échanges réduits d'autant ;
- Il est demandé que la question de la mise en concession soit de nouveau posée.
→ réponse : cette question était au cœur du débat public qui a eu lieu. Le cadre de travail est désormais fixé par la décision ministérielle du 25 juin 2010 ;
- Comment s'assurer que les itinéraires de substitution ne permettent pas aux poids lourds de passer dans les agglomérations.
→ réponse : l'éco-taxe a justement pour objectif d'inciter les poids-lourds à emprunter prioritairement les itinéraires adéquats, donc l'autoroute. Par ailleurs, les maires exercent en agglomération un pouvoir de police et peuvent interdire le trafic poids lourds en transit.

4- Les principaux points d'échanges lors de la réunion de Chartres (15 mars)

Suite aux présentations, des échanges avec le public ont porté sur les questions suivantes :

- Pourquoi la RN 12 deviendrait payante en partie ? Elle reste gratuite dans l'Orne...
→ réponse : seule la concession permet de concilier un investissement important et sa réalisation dans un temps court ;
- Jusqu'à quand la grille d'analyse peut-elle être modifiée ?
→ réponse : jusqu'à mi-avril 2012, cette échéance pouvant être assouplie, si nécessaire, jusqu'à fin avril ;
- L'autoroute permettra-t-elle de désengorger la rocade ouest de Chartres ?
→ réponse : les études en cours ont justement vocation à examiner, entre autres, ces aspects ;
- Le bilan carbone des différentes options sera-t-il évalué et comparé ?
→ réponse : l'évaluation carbone est bien un élément pris en compte dans les études ;

- Les compensations seront-elles évaluées en fonction de l’empreinte carbone ?
→ réponse : c’est un des critères, parmi d’autres, qui sera pris en compte pour évaluer les compensations ;
- Que pense la DREAL des conclusions du CESE sur le SNIT et sur la RN154 ?
→ réponse : l’avis du CESE porte sur le projet global de SNIT et non sur des projets individualisés ;
- Une personne est intervenue pour exprimer son point de vue selon lequel la France n’est pas dans une situation économique favorable. Dans ce contexte, quelle charnière existera-t-il entre les aménagements à 2x2 voies existant et ce qui sera fait ?
→ réponse : les aménagements déjà effectués sont intégrés dans le projet et ne seront pas refaits (sauf besoins ponctuels de mise aux normes : géométrie, collecte et traitement des eaux de surface, etc.) ;
- Qui sera le concessionnaire ?
→ réponse : celui-ci n’est pas connu à ce jour. Sa désignation résultera d’un appel d’offre européen qui sera engagé après la déclaration d’utilité publique ;
- Les prochaines échéances électorales peuvent elles remettre en cause l’autoroute ?
→ réponse : le seul cadre connu à ce jour est celui la décision ministérielle du 25 juin 2010. S’il devait être modifié par une autre décision ministérielle, alors la DREAL prendrait en compte ce nouveau cadre. L’enjeu reste cependant le même : comment concilier un investissement important et une réalisation rapide ;
- Une personne est intervenue pour exprimer son point de vue selon lequel l’autoroute ne respecte pas l’équité sociale. Y-a-t-il un retour vers les citoyens qui ont déjà payé une partie de l’aménagement ? Le contournement de Chartres peut-il, par exemple, être gratuit ?
→ réponse : les études permettront d’étudier d’éventuels aménagements tarifaires, voire des zones hors tarification. La décision ministérielle prévoit cet examen de tarifications adaptées ;
- A qui reviendront les charges d’entretien ?
→ réponse : au concessionnaire pour l’autoroute, aux maîtres d’ouvrage publics (notamment Conseil général) pour les autres réseaux ;
- Est-ce que les collectivités locales seront dédommagées du coût d’entretien des itinéraires de substitution qui seront, du fait des péages sur la voie express, plus empruntés ? Sur ce même thème, une intervention s’inquiète d’un retour financier de l’éco-taxe vers les collectivités qui aurait été réduit ;
→ réponse : l’éco-taxe poids lourds prévoit justement que les recettes, perçues sur le réseau départemental, reviennent aux conseils généraux, après déduction des charges de collecte.
- Y-aura-t-il une enquête domicile-travail dans l’étude de trafic ?
→ réponse : oui, ce sujet fait partie des études ;
- Le coût de l’aménagement des itinéraires de substitution est-il dans le coût du projet ? Ou alors est-ce le Conseil général qui paiera ?
→ réponse : c’est le maître d’ouvrage qui aura à sa charge la réalisation de ces itinéraires. La limitation des accès sur une voie express ou sur une autoroute impose que le projet d’aménagement apporte une réponse à tous les trafics ;
- La directive paysagère de la cathédrale de Chartres doit devenir opposable.
→ réponse : elle ne l’est pas actuellement toutefois la DREAL en appliquera les dispositions.
- Le Conseil général d’Eure-et-Loir a voté une motion contre le financement d’un projet autoroutier.
→ réponse : le maître d’ouvrage n’est pas informé d’une telle motion.

- Les enquêtes démontrent que les poids lourds ne prennent pas l'A10.
→ réponse : le maître d'ouvrage précise que l'application de l'éco-taxe poids lourds vise à ce que le trafic poids lourds emprunte prioritairement les axes aménagés, dont les autoroutes.
- La grille d'analyse est jugée intéressante, mais il est dommage qu'elle n'ait pas existé au moment du débat public même s'il n'y avait pas de tracés. Il y avait des options qui auraient pu être comparées.
→ réponse : la DREAL rappelle que le débat public n'avait pas pour finalité de comparer des tracés mais de juger de l'opportunité ou non d'accélérer l'aménagement de la RN 154.
- Des inquiétudes se font jour quant à la position du tracé de contournement de Chartres. S'il est trop éloigné, il ne sera pas emprunté par les voitures. Il est donc demandé que le projet soit proche du contournement ouest de Chartres.
→ réponse : cette expression sera intégrée dans les études à venir ;
- La grille ne permettra pas de prendre en compte les reports de trafics qui seront dus au péage sur les itinéraires de substitution, notamment en traverse des bourgs aujourd'hui déviés dans les secteurs déjà aménagés à 2x2 voies.
→ réponse : le critère des reports de trafic sera pris en compte dans la comparaison des solutions ;
- Des chiffres plus précis sont demandés concernant le trafic sur les itinéraires de substitution.
→ réponse : les études de trafics ont vocation à préciser le volume des reports de trafics sur les itinéraires de substitution.
- Il est demandé que l'information des réunions publiques se fasse plus tôt.
→ réponse : une information plus tôt correspondait aux vacances scolaires, et n'a donc pas été retenue. Cependant, la maîtrise d'ouvrage prend note du souhait d'une information plus anticipée pour les prochaines échéances.