Siège social : Hôtel de Ville de CHARTRES

Adresse postale : **5, rue des Louveries 28210 FAVEROLLES**

Fédération ayant agrément au titre de la protection de l'Environnement
Arrêté préfectoral n°2014031-0004

CONTRIBUTION Fédération Environnement Eure et Loir à :

L'ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET D'AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES PAR MISE EN CONCESSION DE LA RN154 ET DE LA RN12 ENTRE ALLAINES-MERVILLIERS (A10) ET LA MADELEINE DE NONANCOURT (RN154)

le débat public de fin 2009 à 2010 a marqué le début de la procédure de « démocratie participative » de ce projet ; aujourd'hui l'enquête publique préalable à la DUP marque la fin de cette procédure.

I. A QUOI SERT CETTE PROCEDURE DE DEMOCRATIE PARTICIPATIVE ?

Nous ne répondrons pas à cette question, mais nous apporterons des éléments qui éclaireront les uns et les autres. Cette procédure de démocratie participative, est relativement récente dans l'histoire de l'aménagement du territoire. Mais c'est une question éminemment politique et les faits rapportés ci-dessous en sont une preuve.

Les associations qui se sont positionnées contre le projet de l'Etat ont toujours eu une attitude d'incitation des citoyens à participer à cette démarche de démocratie participative. L'expression des citoyens est indispensable à la vie démocratique.

Ceci n'a pas toujours été facile pour les responsables associatifs car la réalité des faits a souvent donné raison au fatalisme de certains qui pensaient que, dans ce dossier, déjà, « tout était déjà décidé ».

QUELQUES ELEMENTS HISTORIQUES DE LA DEMARCHE PARTICIPATIVE DE CE PROJET

1. Le Débat Public

Pourquoi faire un débat public, si les préconisations du Président de la Commission Particulière du Débat Public ne sont pas respectées ?

Extrait du Rapport « Compte-rendu du débat public sur le devenir de la RN154 » page 73 (**cf. page 100 de la Pièce K du dossier d'enquête**)

> **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.
> .....

Cette expression de la volonté démocratique des participants au débat public est restée sans effet, donnant raison aux fatalistes. Ce fut le premier coup de canif dans le contrat de confiance entre les citoyens et l'Etat qui propose aux citoyens de s'exprimer et qui ne tient pas compte de son expression.

2. Les deux vagues de concertation

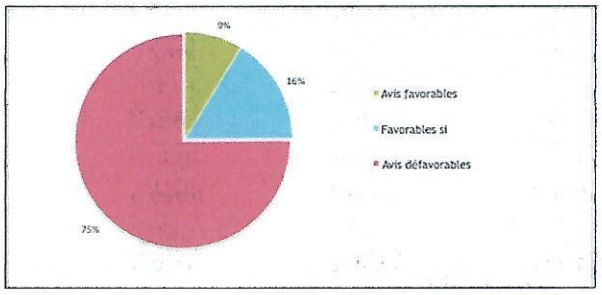
Pourquoi alors organiser une 1ère vague de concertation alors qu'une très grande majorité refuse la modalité de mise en concession.

RESULTATS de la 1ère concertation : schéma de présentation sur la nature des résultats (**page 173 de la Pièce I du dossier d'enquête**) :

Pourquoi organiser une 2ieme vague de concertation alors qu'une très grande majorité refuse la modalité de mise en concession.

RESULTATS de la 2ème vague de concertation : schéma de présentation sur les conditions de mise en concession (**page 210 de la pièce I du dossier d'enquête**)

LES CONDITIONS DE MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE :



Face à ces résultats présentés par la DREAL lors des Comités de suivi, on peut déjà se poser la question de la véritable « Utilité Publique » de ce projet. Pourquoi poursuivre sur la même ligne ?

A moins de croire, que seuls les « grands élus » peuvent « penser » ce qui est d'utilité publique pour les citoyens, ce projet aurait dû s'arrêter depuis longtemps, évitant en cela des frais d'études considérables.

3. La Commission Mobilité 21 et les suites données

En 2012, à la demande du Ministre des Transports, la Commission Mobilité 21 a été créée pour hiérarchiser les infrastructures inscrites au SNIT (Schéma National des infrastructures de transport) ; l'aménagement des RN154 et 12 y était inscrit. Cette Commission a rendu ces résultats : à l'exception du contournement de St Rémy sur Avre, il n'y a pas d'urgence à entreprendre de grands travaux sur ces RN d'Eure-et-Loir.

La Commission Mobilité 21 qui a auditionné les Associations, a apprécié le regard global que nous avons porté sur l'aménagement multimodal de la mobilité des biens et des personnes sur une partie du Grand Ouest. Le projet du Grand Port Maritime Rouen-Le Havre de remise en état d'utilisation de la « voie ferrée du blé » (Orléans – Rouen) est soutenu par les Associations. (cf. **Questionnaire Commission Mobilité 21 : page 117 et suivantes Pièce K du dossier d'enquête**). A notre travail de réflexion sur la mobilité multimodale, on ne peut que rapprocher la remarque de l'Ae sur le projet de la DREAL :

« *Par ailleurs, l'alternative modale consistant à acheminer les céréales vers le port de Rouen par voie ferrée n'est ni étudiée, ni même évoquée.* » (**cf. Avis délibéré de l'Ae page 18 – ou 22 de la Pièce M du dossier d'enquête**).

Rappel des critères devant guider les membres de la Commission : aménagement des infrastructures existantes ; priorité aux déplacements du quotidien ; protection des terres agricoles (cf. Lettre de mission aux membres de la Commission Mobilité 21).

C'est alors que « les grands élus » forts de savoir ce qui est bon pour les citoyens, décident de mentir au Ministre des Transport qui leur écrit après les avoir reçu ainsi que les représentants de l'Etat en département et Région :

Extrait de la lettre du Ministre des Transports aux « grands élus » du 3 février 2014 (**page 91 de la Pièce K du dossier d'enquête**) ; la même lettre a été envoyé au Préfet de Région (**cf. page 148 de la Pièce M du dossier**):

> Dans la mesure où, tant les autorités locales de l'État que les grands élus concernés dont vous-même m'ont tous assuré et continuent à m'assurer qu'une mise en concession de la liaison ne soulève pas de problèmes majeurs notamment d'acceptabilité au plan local, je vous confirme l'accord donné en réunion pour que l'aménagement à 2x2 voies de la liaison entre Nonancourt et Allaines, partiellement en tracé neuf et partiellement par réutilisation de sections déjà aménagées de la RN154 existante, se réalise dans le cadre d'une concession.

Pourquoi une fois encore l'Etat, en février 2014, sous la pression d'une poignée d'élus (dits « grands élus »), décide de poursuivre ce projet que les citoyens ne portent pas ? Quels sont les intérêts qui poussent ces élus à vouloir ce projet autoroutier que pratiquement aucun riverain ne souhaite ? Sont-ce vraiment des intérêts collectifs ? Mais pourquoi ne pas en avoir parlé dans leur programme électoral ?

Pour qu'un projet soit porté par les citoyens il faut tout d'abord que le diagnostic qui étaye le projet soit partagé par tous. Ce projet nous a été « vendu » par la DREAL lors du débat public sur la base d'un double constat tronqué : une situation accidentogène et une augmentation des trafics. Les statistiques de ces dernières années montrent que ces deux affirmations sont erronées (cf. les statistiques fournies régulièrement par la DDT28).

La lecture approfondie de l'Avis délibéré de l'Autorité environnementale nous conforte dans l'idée que hors de la concession « point de salut » (cf. **la remarque de l'Ae page 17 de son Avis ou page 21 de la Pièce M du dossier d'enquête**) :

« Deux motivations récurrentes conduisent à privilégier ou, à l'inverse, à exclure certains scénarios ou certaines variantes :

- *la "lisibilité de l'itinéraire" est fréquemment invoquée pour justifier l'homogénéisation du profil en travers, sans motif de fond, comme si c'était un enjeu en tant que tel ;*
- ***toute option "difficilement intégrable à un réseau concédé" est a priori rejetée.*** *»*

Cette volonté de l'Etat de vouloir à tout prix privilégier la solution autoroutière montre sa détermination à passer outre la volonté des citoyens qui pensent que d'autres solutions existent.

II. ... et l'argument : l'autoroute, c'est bon pour la création d'emplois ?

Depuis que cet argument a été avancé par les « grands élus » nous avons cherché des thèses qui pourraient venir corroborer cette idée que l'autoroute serait le remède à la crise de l'emploi particulièrement dans le nord de notre département.
Notre pays est un des pays européens le mieux équipé en infrastructure autoroutière ; mais hélas ce n'est pas celui qui a le plus bas taux de chômage. Il faut donc chercher ailleurs et ne pas prendre les citoyens pour des « mal-comprenants » et leur faire avaler n'importe quelle affirmation.
Si on regarde ce qui se passe près des nœuds autoroutiers, effectivement on note souvent l'arrivée d'entreprises. On pourrait s'en réjouir mais pour une grande part d'entre elles se sont des délocalisations (fermeture d'entreprises là-bas, et ouverture d'autres ici). En terme global de création d'emplois, le résultat est souvent nul. A ce déplacement d'emplois, il faut ajouter des trajets plus longs pour les salariés qui veulent conserver leur travail.
Sauf à mettre en concurrence les territoires, on ne peut pas accepter que déshabiller Paul, pour habiller Pierre soit une bonne solution. Il faut trouver autre chose ! Nous, citoyens de base, nous préférons la solidarité entre les territoires et les personnes.

A ce sujet, il est intéressant de lire le Rapport spécial n°5 de la Cour des Comptes Européenne qui reste très sceptique sur la capacité de dire qu'une infrastructure autoroutière est porteuse de création d'emplois :
« *Les fonds de la politique de cohésion de l'UE consacrés aux routes sont-ils dépensés à bon escients ?* »
(http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/cont/dv/sr13_05_/sr13_05_fr.pdf).
A l'occasion de la sortie de ce document un communiqué de presse a été élaboré (**cf. pièce jointe 2 annexe**).
Nous nous sommes permis pour en faciliter une lecture rapide de surligner quelques passages essentiels.
La Cour des Comptes Européennes fait entre autres deux remarques, à l'issue de l'étude des projets soumis à contrôle, qui nous apportent de la réflexion dans le cadre de ce projet autoroutier :

- Les prévisions de trafics se révèlent souvent inexactes et du coup le type de route choisi n'est pas le plus approprié
- Les objectifs de développement économique n'étaient pas mesurables et aucune information n'est disponible concernant l'incidence des projets sur l'économie locale ou nationale.

Il s'agit donc d'un argument trop facilement avancé sans aucune justification économique pour être accepté par les citoyens.

En conclusion et sans avoir volontairement repris tous les arguments que nous développons depuis près de 10 ans, nous pensons que ce projet ne peut être déclaré d'Utilité Publique. Les citoyens et de nombreux élus ont été souvent bernés par des grands élus dont nous ne voulons pas connaitre les intentions.

Nous restons persuadés qu'une autre solution existe ; avec nos simples moyens nous avons proposé un projet alternatif à la mise en concession qui tienne compte des besoins de mobilité des usagers au quotidien et de l'état actuel de notre infrastructure routière.
Nous avons élaboré un projet alternatif appelé MOB28 ; nous savons que ce projet est perfectible mais il s'inscrit encore plus aujourd'hui qu'il y a dix ans, dans le cadre de la Transition énergétique.
Nous le savons juste pour l'ensemble des citoyens et respectueux de la doctrine Eviter-Réduire-Compenser car il s'appuie **dès le départ sur l'existant** et minimise au maximum l'impact sur l'environnement.

Ce projet a été évalué très rapidement par le cabinet d'étude qui a réalisé le projet autoroutier – ce qui pose un problème d'indépendance – Dans le dossier d'enquête il faut aller chercher ce projet alternatif à la fin de la Pièce K intitulé « Annexes »...

Pour terminer cette contribution, nous citerons une fois encore l'AE dans son Avis délibéré (cf. **page 21 et 22 de la Pièce M du dossier d'enquête)**:

« ***Au stade d'un dossier ayant vocation à démontrer l'utilité publique d'un projet***, *l'analyse des scénarios et des variantes doit permettre d'apprécier le bilan de l'ensemble des choix possibles parmi les options présentées au cours des différentes concertations, pour le projet complet, mais aussi pour les différents tronçons qui le composent et qui poursuivent des objectifs distincts.* »

Ceci n'a pas été fait ; ce projet n'a pas démontré sa supériorité en matière d'utilité publique.

Martine Trofleau

Présidente de la FEEL