

Concertation préalable réglementaire Aménagement de la RN 13 entre Evreux et Chauffour-lès- Bonnières

Réunion de bilan de la concertation
du 1^{er} décembre 2022
A Pacy-sur-Eure



Plus de 100 participants sont venus s'informer sur le bilan de la concertation du projet de réaménagement de la RN13. Ils ont pu écouter les garants et le maître d'ouvrage et poser leurs questions dans une atmosphère sereine.

Transcription de la concertation préalable relative à l'aménagement de la RN 13 Réunion Bilan

La réunion s'est tenue le 1^{er} décembre 2022 à Pacy-sur-Eure, à 18 h 30.

Étaient présents en tribune :

Jean-Louis LAURE et Dorine BREGMAN, garants de la Commission nationale du débat public (CNDP)

Jean-Louis JOUVET, DREAL Normandie (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement)

Jérôme FOSSE, Direction de la construction de la Société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN)

Guy DOSSANG, conseiller régional élu dans l'Eure

Laurent Mary, Directeur Général Adjoint Transports et Aménagement du territoire, à la Région Normandie

Denis PORET, chef de mission RN 13 à la Région Normandie

Jean-François HENRIC, animateur de la réunion – EGIS Conseil

Accueil

Jean-François HENRIC, animateur : Bonsoir à tous. Vous commencez à me connaître, moi je connais à peu près tout le monde dans la salle. Merci d'être venu nombreux à cette réunion de présentation du bilan de la concertation par les garants de la CNDP. Je vais tout de suite laisser la parole à M. le Maire pour un petit mot d'introduction.

M. Leloutre, maire de Pacy-sur-Eure : Merci, ne vous inquiétez pas, je vais être très court. Je vous remercie déjà pour ce bilan, on voit à peu près les mêmes têtes dans chaque réunion. Merci à vous pour tous les échanges qu'il y a pu avoir sur cette concertation. Merci aussi aux personnes qui ont organisé cette concertation, sans qui ça ne pourrait pas fonctionner. J'espère que cette concertation sera très positive, surtout dans le choix que nous avons fait. Je ne sais pas si nous avons tous fait le même choix, mais nous, au niveau de Pacy, nous avons fait un choix précis. On attend la réponse, qui ne sera certainement pas aujourd'hui mais dans un temps assez lointain. Il me semble que c'est dans un an la décision totale, n'est-ce-pas ?

Animateur : On va vous expliquer tout ça.

M. Leloutre, maire de Pacy-sur-Eure : OK. Je vais donc laisser les gens prendre la parole, ils s'y connaissent nettement mieux que moi. Je vous souhaite une bonne soirée, merci.

Animateur : Merci M. le Maire. Je vais tout de suite donner la parole aux garants de la CNDP qui vont présenter les objectifs et le contenu de la réunion de ce soir. Je vais faire le tour de table maintenant si vous le voulez. Les garants de la CNDP, M. LAURE et Mme BREGMAN, les représentants de la maîtrise d'ouvrage, M. JOUVET de la DREAL, M. FOSSÉ de la SAPN, M. DOSSANG, conseiller régional, M. MARY, DGA en charge des transports et de l'aménagement du territoire à la région, et M. PORET, chef de mission en charge du projet. Je laisse donc la parole à la CNDP tout de suite, M. LAURE.

Séquence 1 : Le bilan des garants

Jean-Louis Laure : Je vais demander qui n'est jamais venu à une réunion publique. Deux personnes ? Très bien. Là, vous allez rentrer directement dans la phase finale de ce long processus. Les autres, vous allez pouvoir prendre connaissance de ce bilan également. Il faut rappeler que cette concertation a eu lieu et s'est terminée le 23 octobre. Dans le délai d'un mois nous avons, Mme BREGMAN et moi-même, l'obligation de rendre notre bilan qui a été rendu et publié. Nous vous dirons tout à l'heure où vous pourrez le trouver, il est déjà accessible depuis une dizaine de jours.

Ce soir nous aurons deux temps : un premier temps où nous, garants, allons vous présenter le contenu de ce bilan, c'est-à-dire ce que nous avons retenu de cette concertation, et un deuxième temps où les représentants de la maîtrise d'ouvrage s'exprimeront à nouveau, non pas pour dialoguer avec nous – car nous n'allons pas nous répondre et argumenter – mais simplement pour donner le point de vue du maître d'ouvrage.

Pendant cette concertation, beaucoup de questions ont été posées, notamment sur l'utilité de la concertation, les modalités de la décision, sur ce qui va se passer après, comment seront équilibrés les arguments des uns et des autres pour prendre la décision. Nous sommes arrivés à cette étape, la concertation est finie mais aujourd'hui vous allez pouvoir juger, si je puis dire, l'intérêt d'avoir participé, pour l'essentiel d'entre vous, à cette procédure réglementaire.

Ce soir, je vais vous rappeler très rapidement le rôle des garants au sein de la CNDP. Je vous présenterai également ce qu'on a appelé le profil de la concertation, c'est-à-dire l'ambiance générale et les tonalités. Ensuite, Dorine BREGMAN vous présentera les arguments. Tous ces éléments sont, bien sûr, inscrits dans le bilan de la concertation des garants. Nous vous ferons part ensuite de l'avis que nous avons émis sur cette procédure avant de passer aux questions et à nos recommandations faites aux maîtres d'ouvrages et auxquelles le maître d'ouvrage a l'obligation de répondre dans un délai de deux mois, donc deux mois après le 23 novembre.

Un mot sur la CNDP. C'est une autorité administrative indépendante qui a pour mission de garantir ce droit fondamental, pour tout un chacun, d'être informé et de pouvoir participer aux décisions relatives à des projets liés à son environnement.

Il existe six principes importants à rappeler : d'une part l'indépendance et la neutralité, deux principes qui s'appliquent particulièrement aux garants que nous sommes. L'indépendance signifie que nous n'avons aucun intérêt ni avec les porteurs de projets ni les projets présentés à la concertation. La neutralité car nous ne donnons pas d'avis sur les projets – au contraire par exemple d'un commissaire enquêteur dans une phase qui viendra peut-être plus tard – mais simplement un avis sur le processus de concertation.

Un autre principe très important pour la commission est la transparence. Tout doit être clair et transparent pour tous, notamment la qualité de l'information et l'argumentation. Nous l'avons souvent rappelé dans ces réunions, il ne s'agit pas de dire si l'on est pour ou contre, même si on peut bien sûr l'exprimer, mais il faut dire pourquoi on développe ses positions. Et ce sont aussi ces arguments que nous avons repris dans le bilan qui vous sera présenté.

Le principe d'égalité de traitement, toujours un peu délicat, mais quels que soient les compétences et le statut, la valeur de chacun a la même parole. Cela est très important même si, bien entendu, nous avons reçu par exemple de la part de collectivités locales des délibérations qui ont tout leur poids en tant que telles. L'inclusion, c'est-à-dire que la CNDP s'efforce de faire participer à ses concertations, et aux débats publics dans son ensemble, l'ensemble des publics y compris ceux qui peuvent être un peu éloignés dans la décision.

Où en est-on de la concertation ? Je viens de le dire, elle est terminée et le bilan a été rendu. Nous sommes aujourd'hui dans cette réunion publique, que nous avons souhaité organiser en accord avec la maîtrise d'ouvrage, pour vous présenter le résultat de cette concertation. Bien entendu, c'est un document assez synthétique par rapport à tout ce qui s'est dit, et la réunion de ce soir sera encore plus synthétique. Ce qui est important c'est que vous en preniez connaissance sur internet, si vous n'avez pas pu le faire encore. Et peut-être que vous – qui vous êtes beaucoup investi pour certains, notamment dans des contributions très argumentées – pourriez nous dire, à nous garants, si ce que nous avons dit, raconté et rapporté vous semble être ce qui a été exprimé pendant cette procédure.

Un petit mot, et rappel, sur ce que nous avons appelé profil de la concertation. Il s'agit d'un projet routier classique de mise à 2x2 voies. Il y en a beaucoup en France porté par l'État d'une part, mais aussi par la Région Normandie dans un mode de gouvernance assez particulier et avec SAPN, qui est ici également sur la table. C'est le fait que cette route soit 2x2 voies et fasse une certaine importance en termes de linéaire qui justifiait la saisine de la commission. Un contexte particulier, puisqu'il s'agit de la réinscription dans le paysage territorial d'un projet ancien réactualisé de façon assez explicite, mais évidemment, comme vous avez eu l'occasion de le dire dans nos réunions, il y a une question qui se pose : pourquoi remet-on à l'ordre du jour un projet dont on parle depuis maintenant des dizaines d'années ?

Peut-être que les acteurs pourront, ensuite, préciser leur rôle au sein de cette gouvernance. On rappelle qu'il y a eu un protocole d'accord, une convention entre ces 3 acteurs porteurs de projets. C'est un projet qui a été vivement débattu par certains d'entre vous qui avez participé à des réunions où la parole était libre et les arguments forts. Nous avons pu, et c'est ce que nous recherchions, débattre de l'opportunité – c'est-à-dire se demander s'il faut faire ce projet, et si oui réfléchir aux alternatives et les options les plus adaptées.

Nous avons constaté, pour ce qui nous concerne et avec l'expérience d'autres concertations, une mobilisation assez large et l'échange de nombreux arguments, ce qui est très positif et une réussite pour nous. Donc c'est une procédure réglementaire qui est assez formelle mais qui a été assez partagée par les uns et les autres. Le projet a été quelquefois secoué, mais la participation a été tout à fait satisfaisante du point de vue des garants.

C'est l'utilité du débat public, et nous allons voir ensemble ce qui va en sortir. Vous n'aurez sans doute pas ce soir toutes les réponses à vos questions, tous les choix n'auront pas encore été fait, mais des orientations qui seront présentées tout à l'heure et nous considérons que c'est cette capacité de l'intelligence collective qui est ici valorisée.

La participation que nous qualifions de régulière et effective, puisque nous avons le devoir de la qualifier, d'une part car il y a eu de nombreux outils et différents canaux qui ont été mis à disposition pour donner son avis, notamment le site internet et les réunions publiques.

Il y a eu 315 contributions en ligne auxquelles le maître d'ouvrage a répondu en totalité, quelquefois avec un délai de quelques jours, voire semaines compte tenu de la complexité des questions posées et aussi de l'affluence à la fin de la procédure. 7 réunions publiques en plénière ou en atelier thématique ont été organisées depuis le début de la concertation, du 5 septembre au 23 octobre.

Nous avons constaté aussi de plutôt positif, une montée en puissance et ce qu'on pourrait appeler un apprentissage partagé à la fois du maître d'ouvrage, s'il me permet de le dire, qui s'est investi de plus en plus fort dans cette concertation au fur et à mesure des questions des uns et des autres et une montée en compétence du public qui, au fur et à mesure de ces échanges et réunions publiques, est devenu plus à même de poser ses arguments et de participer.

Sur la tonalité générale de la concertation, on a eu un déroulement assez actif et contributif malgré des moments de tension avec, par exemple, la première réunion qui s'est tenue à Chaufour où on sentait une opposition assez marquée. Finalement, les réunions se sont bien passées et chaque fois nous, garants, n'avons pas eu à faire la police, ce qui est plutôt positif.

Chacun a su porter ses arguments, quelquefois extrêmement organisés et forts, ainsi que les oppositions mais toujours dans un climat d'écoute et de compréhension mutuelle. Il y a eu aussi, surtout pour cette concertation, des demandes très précises de type « j'habite à tel endroit au bord de la route », « mon exploitation agricole va être touchée », qui demandent des réponses personnelles et qui échappent parfois à la concertation dans son ensemble. D'une façon générale, les critiques étaient assez argumentées, c'est-à-dire qu'on apporte beaucoup d'eau au moulin de la contradiction. Et nous avons constaté que lorsqu'il y avait un soutien, il était moins fort parce que quelquefois moins argumenté. Ce sont des choses qui arrivent.

La déviation de Chaufour qui a été un point important de fixation de l'attention, que nous avons considéré un peu comme un débat dans le débat et qui pouvait être traité comme tel. Certains se sont bien attachés à ce projet de déviation de Chaufour, à celui des barreaux autoroutiers, mais beaucoup moins au reste de l'ensemble dans la cohérence de l'infrastructure routière.

Concernant les points qui ont été discutés sur le plan formel, il y a eu la validité de certaines hypothèses, c'est-à-dire que certains d'entre vous se sont demandé : « comment fait-on pour calculer les emprises foncières ? Donnez-nous des justifications. Comment fait-on pour calculer la question du bruit ? », etc. Le maître d'ouvrage a pu, notamment au travers d'une note que nous avons voulu qu'il produise sur ces questions des estimations foncières, apporter quelques éléments de réponses.

Il y a eu, et ça a beaucoup marqué le débat, des incompréhensions sur la présentation des scénarios, c'est-à-dire qu'il y avait deux scénarios de projet où la position du maître d'ouvrage était assez explicite, et c'était son droit. Un scénario de mise à 2x2 voies de la nationale et donc qu'il y avait une préférence affichée qui permettait la discussion autour de tout ça. Et puis, il y avait le scénario de référence qui était un scénario, comme son nom l'indique, de comparaison mais qui a été très souvent repris comme une hypothèse valide et discutée en tant que telle. C'est vrai qu'il y a eu des confusions autour de ça, le résultat étant quand même que chacun a pu s'exprimer et c'est une très bonne chose.

Il y a eu quelques interrogations aussi sur la procédure, j'en ai parlé tout à l'heure : à quoi cela va servir ? Et bien ce soir vous allez le voir et vous aurez aussi quelques explications sur le processus de décision. Je passe la parole à Mme BREGMAN qui va poursuivre sur la synthèse des arguments.

Dorine Bregman : Merci beaucoup, Jean-Louis. Bonsoir à toutes et à tous, je suis très heureuse d'être présente pour cette réunion publique qui est probablement la dernière au cours de laquelle nous nous verrons. Peut-être qu'il y aura une autre réunion ultérieurement, mais on vous en parlera un peu plus tard dans la présentation.

Toujours est-il que dans cette concertation, comme vient de vous le dire mon collègue, Jean-Louis LAURE, il y a eu énormément d'arguments échangés : 315 contributions sur le site internet, c'est assez remarquable, en plus des arguments qui ont été échangés pendant les 7 réunions publiques. Ce que je vais vous présenter peut aussi bien être des contributions sur internet que des prises de paroles en réunions publiques. C'est les arguments globaux, de façon transversale, que je vais vous résumer maintenant. Comme le disait Jean-Louis, on ne va pas non plus rentrer dans les détails.

Il y a un sujet important à prendre en compte qui est le passé et le maintenant. Aujourd'hui, comment ce projet est-il évalué ? Comment est-il perçu par les usagers que vous êtes à différents titres de cette route nationale 13 dans sa portion entre Chaufour et Évreux ? La toile de fond de l'actualité a joué un rôle assez important puisqu'on a à faire, aujourd'hui, à des mutations importantes que vous connaissez tous et auxquelles vous vous êtes beaucoup référé.

D'abord l'enjeu du réchauffement et du dérèglement climatique que nous avons ressenti depuis quelques années, mais qui a été particulièrement sensible en septembre après un été caniculaire, avec deux autres aspects qui se sont renforcés : la crise énergétique liée à la guerre en Ukraine – tout le monde était en train de remplir son réservoir d'essence avec des augmentations de tarifs importantes. La conséquence de cette guerre repose aussi sur la question de la souveraineté alimentaire puisqu'on a tous fait l'expérience de ne plus trouver de produits, tels que la moutarde ou le cornichon, en supermarché. On sait très bien qu'il y a aussi un sujet côté céréales qui est très important dans cette région. Cette proximité avec le monde agricole, puisque c'est un autre des aspects remarquables de cette concertation, c'est que globalement entre Chaufour et Évreux, nous sommes sur un territoire rural où la présence des agriculteurs se traduit par la richesse des terres agricoles et une sorte de familiarité parce que ces engins agricoles on les voit passer en saison, il y a tout un réseau de sociabilité. Tout ça a été la première toile de fond, je dirais.

Ensuite, les arguments qui ont été échangés ont porté sur l'opportunité globale. Ce qu'on signifie par-là c'est : faut-il vraiment faire, ou non, ce projet ? Là nous avons toute une série d'arguments, que je réorganise, présentés à différents moments des interventions et des contributions.

Le sujet c'était effectivement l'obsolescence du projet, précisément au regard du changement climatique. Ensuite de ce point de vue, et ça se déroule d'une façon assez logique, il a semblé que ce projet pouvait ne pas prendre en considération des évolutions sociétales : la crise sanitaire, la crise du Covid, le télétravail, est-ce que les gens ont autant besoin de se déplacer qu'avant ? Quels sont les impacts sur les modes de déplacement et sur les rythmes de vie des gens ?

Ensuite, il y a eu effectivement une remise en question des objectifs affichés qui ont mené parfois à une forme d'incompréhension, voire de contestation. Le meilleur exemple est le fameux gain de temps qui a été beaucoup cité, parfois c'est 2 minutes, parfois 4 minutes. Le gain de temps n'a jamais été un objectif du projet, d'ailleurs le maître d'ouvrage l'a dit et redit dans ses réponses aux contributions sur le site internet. Le gain de temps est potentiellement une conséquence de la mise à 2x2 voies, à l'origine ce n'est pas l'objectif recherché.

Évidemment, il y a aussi eu des arguments en faveur du projet, et le cas échéant en faveur d'un des scénarios de projet, on va y venir dans le détail. Il y a eu des arguments qui,

évidemment, ont été présentés dans le cadre des contributions et des délibérations de certaines collectivités locales, pas toutes, on y viendra. Le cas échéant, il y a eu dans ces délibérations un vote et en l'occurrence un choix d'un de scénarios de projet, on y viendra également.

À partir de là, on déroule des arguments thématiques, vous allez retrouver tous les thèmes débattus notamment pendant les réunions publiques. Il y a des aspects financiers qui sont le coût du projet lui-même. Est-ce qu'on dépense entre 90 et 250 millions d'euros d'argent public pour mener à bien un des deux scénarios de projet, puisque c'était les hypothèses présentées ? Est-ce que c'est vraiment pertinent ? Cela a été longuement interrogé.

Le deuxième aspect thématique est l'aspect économique, c'est-à-dire les économies des territoires, leur attractivité. Dans l'aspect économique, il peut y avoir des aspects très positifs tels qu'une amélioration de la liaison entre Chaufour et Évreux pour la circulation des personnes (pour des gens qui vont à des rendez-vous médicaux à Évreux, des gens qui circulent pour différentes raisons sur le territoire). Il y aussi des aspects considérés comme négatifs. Est concerné par ce sujet la fameuse déviation de Chaufour qui effectivement, dans ses aspects économiques les plus négatifs, porte sur les commerces de Chaufour impactés par la déviation (restaurants, hôtels, boulangerie etc.).

Puis, il y a un autre sujet, qui est un peu en creux mais qui est aussi à souligner et qu'on retrouve dans la compréhension de certains aspects du projet au regard des itinéraires de substitution. C'est-à-dire qu'il y a eu des interrogations, par exemple, sur des reports de circulation : est-ce qu'il n'y aurait pas des reports de circulation passés sur Pacy-sur-Eure par exemple avec les itinéraires de substitution et avec le détournement des engins agricoles ?

Je continue sur les aspects écologiques et environnementaux qui étaient et qui restent des aspects positifs dans le traitement de cette route qui n'est plus aux normes environnementales. Mais là aussi, il y a un revers de la médaille. Il y a toujours un prisme par lequel on voit les choses en rose ou en moins rose. Quand on les voit en moins rose, on se demande toujours quel est l'impact environnemental et quel est le sens en termes d'écologie d'avoir un projet de route à 2x2 voies qui incitent à rouler plus vite alors que nous sommes en phase de réduire notre consommation d'énergie en général et que tout nous pousse à une forme de sobriété énergétique.

Le sujet suivant a beaucoup occupé puisqu'on parle de mobilité et pour cause il s'agit d'une route. Ce sont des sujets qui marquent. Nous avons trois volets :

- la déviation de Chaufour qui a été beaucoup discuté avec beaucoup d'arguments regroupant l'aspect économique,
- le sujet de la construction du barreau autoroutier, relié ou pas à la déviation avec des trajets différents,
- ensuite, il y a tout ce qui concerne l'échangeur numéro 15 et les différentes hypothèses portant sur ce qu'on fait de l'échangeur numéro 15 dans le sens Rouen-Paris/Paris-Rouen. Là, on a eu un certain nombre d'expressions qui portaient sur le maintien de cet échangeur qui pour pas mal de riverains est tout à fait important.

Je voudrais ajouter que tous les arguments ont fait preuve d'une expertise d'usage très fine. C'est-à-dire que ce tronçon de la RN13, ce n'est pas juste une voie qui traverse un territoire qui relie deux points urbains Chaufour et Évreux. En fait, c'est un canal, c'est l'image utilisée, qui irrigue tout le territoire. D'autant plus qu'il y a des territoires de part et d'autre de la RN13 qui se sont posés beaucoup de questions, c'est pourquoi j'en viens aux itinéraires de substitutions et aux pistes cyclables car évidemment ce sujet a beaucoup porté, en particulier, pour les personnes qui habitent ces communes partagées par la RN13 et qui se sont demandé

: « Dans mes trajets quotidiens domicile-travail, ou pour d'autres activités, comment vais-je faire ? »

Sur les pistes cyclables spécifiquement, les observations ont consisté très précisément à demander des pistes réalisées dans les règles de l'art, en sites autonomes qui faisaient d'ailleurs partie des scénarios de projet. D'autres questions ont été soulevées concernant les moyens de transport alternatifs. On a beaucoup parlé de train, de transports interurbains, de liaisons entre des systèmes de transports entre les Yvelines et Évreux et les leurs qui ne sont pas nécessairement adaptés aux usages sociaux que vous en avez. Je pense notamment aux familles domiciliées dans les Yvelines avec des enfants scolarisés dans l'Eure. Ce sont tous ces enjeux qui ont été traités et mis en avant.

Les enjeux agricoles et fonciers, pas de surprise, sont un des sujets les plus mis en avant et discutés. Évidemment, il y a un sujet majeur dans les emprises agricoles qui seraient mobilisées pour réaliser un des deux scénarios de projet. Cette mobilisation n'a pas manqué évidemment d'apporter des arguments au moulin du questionnement de la pertinence du projet, c'est pour cela que je reviens à ma toile de fond de l'actualité, tout est lié. La question de la souveraineté agricole se pose elle aussi dans ces termes-là très concrètement : comment réaliser un projet qui prévoit des emprises qui vont jusqu'à plus d'une centaine d'hectares de terres agricoles ? J'ajoute que c'est la raison pour laquelle le barreau autoroutier et la déviation de Chauffour ont autant mobilisé et cristallisé ces argumentations car c'est là que ces emprises agricoles et foncières sur les terres agricoles seraient les plus importantes.

Dernier point, la sécurité routière. C'est très intéressant car la sécurité routière est un enjeu. Tout le monde nous a dit, y compris dans l'étude de contexte que mon collègue, Jean-Louis LAURE, avait réalisé avec ma prédécesseure, qu'il y a un vrai enjeu de sécurité routière sur cette route. Il y a des carrefours qui ne sont pas du tout sécurisés, des problématiques de dépassement, des problématiques de changements de vitesse avec vitesse principale sur un tronçon qui fait moins de 30 km, des zébras sur lesquels parfois il faut stationner au milieu de la route pour arriver à la traverser ou pour reprendre la RN13.

Enfin, en termes de poids dans les arguments, ce n'est pas la sécurité routière qui est le plus ressortie. Il y a quand même parfois une forme de déni de l'impact de la sécurité routière. On a beaucoup entendu des arguments du type « ce n'est pas la route qui est dangereuse, mais les gens qui conduisent mal » qui ont tendance à minimiser l'argument de la sécurité routière alors que c'était, et ça reste, un enjeu pour cette RN13.

Je vais passer plus vite sur les préoccupations car finalement c'est les points que je viens d'évoquer. Le fait que la RN13 soit un axe de circulation de transits fins, de trajets pendulaires domicile-travail, qu'il dessert le territoire avec de l'habitat résidentiel, des exploitations agricoles, des activités économiques. Je ne l'ai pas évoqué non plus, mais il y a un certain nombre d'entreprises (centre équestre, pépinière...), qui animent le territoire et le maillent d'une façon assez fine, sur le tracé, on y viendra.

L'articulation du projet avec les intérêts et les préoccupations des acteurs des Yvelines est un autre vrai enjeu. Il y a eu clairement un sujet d'articulation, que ça concerne le monde économique ou les agriculteurs qui font aussi partie du monde économique parce que ce sont aussi des activités économiques.

Je reviens sur cette idée de projet daté, voire obsolète. D'une manière générale, cette perception qu'il n'y a pas de considération, d'évolution majeure du monde contemporain, c'est toujours le sujet dont je vous parlais au début, on a changé d'époque et on est dans une phase très différente de celle au moment où ce projet a été conçu.

Ensuite, le réchauffement climatique et la production de gaz à effet de serre liés aux transports routiers ont aussi été considérés. Des objectifs d'amélioration de la sécurité routière et de protection de l'environnement ont été débattus avec une moindre acuité par les participants. Derrière ça, il y avait l'idée, qui est revenue, de pouvoir satisfaire ces objectifs par des aménagements ponctuels plus raisonnables, qui coûteraient moins chers et seraient moins impactant pour les finances publiques.

À partir de là, autre sujet que l'on met un peu à part car il s'agit de l'implication de nombreuses collectivités. Cette forte implication est relativement inédite dans ce type de concertation où nous avons vu des collectivités locales (communes, intercommunalités, département) se prononcer dans le cadre de leur conseil et délibérer et prendre position pour un scénario. Ces contributions ont été versées au débat pour qu'elles puissent être rendues publiques. On a vu qu'il y a un clivage entre l'est et l'ouest du territoire. Je redonne la parole à mon collègue, Jean-Louis LAURE.

Jean-Louis Laure : Quelques informations encore, et après vous aurez la parole pour discuter de cette présentation. Nous avons, nous garants, donné un avis sur ce processus de concertation. Nous pouvons dire que c'est une concertation qui nous a parue globalement satisfaisante sur le plan de son organisation, je vais y revenir, et sur le plan de son déroulement pour les raisons que nous avons évoquées tout à l'heure – même si le projet a été globalement assez critiqué et bousculé, en tout cas dans sa forme la plus ambitieuse portée par les maîtres d'ouvrages.

Dans la phase de préparation, que nous travaillons depuis plus d'un an maintenant avec la DREAL, la Normandie et la SAPN, nous avons évoqué les critères que nous pourrions prendre en compte pour déterminer si cette procédure réglementaire s'est déroulée dans de bonnes circonstances. Le public a-t-il eu toutes les informations et a-t-il pu réellement s'exprimer ?

Voilà les critères évoqués :

- la qualité de l'information mise à la disposition du public : complet, compréhensible, sincère ?
- le public s'est-il mobilisé dans sa diversité ? On peut dire aujourd'hui que oui.
- Quelle était la pertinence des moyens de communication, à la fois pour promouvoir et expliquer la procédure, et pour faire en sorte que la participation soit la plus large possible ?
- Est-ce que tous les sujets ont pu être abordés ? L'opportunité des alternatives ?
- Et nous avons apprécié la réactivité du maître d'ouvrage car une concertation est un dispositif dynamique, il ne faut pas être figé. Il y a bien sûr une stratégie définie à l'avance pour accompagner cette concertation, mais il faut savoir être réactif. C'est un point que nous avons mis dans notre panier de critères.

Concernant la posture du maître d'ouvrage, nous pensons que c'est une procédure qui a été abordée avec sincérité. Les porteurs de projets n'ont pas mis d'entrave à nos demandes et à la réponse au public, même si parfois les choses auraient pu être un peu plus rapides et précises, mais globalement il y a une vraie sincérité en abordant cette procédure.

Nous avons constaté que les moyens déployés, tant en termes technique que budgétaire, étaient importants. Il y a eu une question posée à la première réunion publique concernant le budget. La réponse articulée à ce moment était de 300 à 400 000 € pour un dispositif assez ambitieux, donc c'est un budget tout à fait significatif.

Nous avons travaillé avec le maître d'ouvrage sur l'élaboration du dossier de la concertation, dossier disponible sur internet qui nous a paru complet et détaillé et qui a été, en tout cas, approuvé en ces termes par la commission nationale du débat public. Il y a eu beaucoup d'actions, je l'ai évoqué tout à l'heure, et de dispositifs de participation.

Des critiques ont également été émises que le maître d'ouvrage a entendues, notamment dans les Yvelines autour de Chaufour où certains élus en particulier considéraient que les boîtages n'avaient pas suffisamment été faites, que certaines affiches n'avaient pas été apposées. Ça a été entendu, il peut y avoir des trous dans la raquette comme nous l'avons constaté, mais globalement nous pouvons apprécier un dispositif assez large, ambitieux et innovant. Je pense aux panneaux routiers installés sur la nationale, aux étuis à baguettes, aux sets de tables, et plein de petites choses qui ont fait que, bien sûr, on pouvait passer à côté de cette invitation à s'informer et participer, mais c'était plutôt très positif de notre point de vue. Tout peut se discuter et vous aurez la parole tout à l'heure.

Nous avons demandé, à la suite de la première réunion à Chaufour, l'organisation d'un atelier supplémentaire qui s'est d'ailleurs tenu dans de très bonnes conditions et le maître d'ouvrage a accédé à notre demande. Il s'est mobilisé pour répondre à toutes les observations.

Notre avis, que nous partageons avec vous ce soir, est le suivant. Nous considérons que les droits à l'information et à la participation, qui sont encore une fois des droits constitutionnels inscrits dans le Code de l'Environnement, ont été respectés dans le cadre de cette concertation. Et nous appuyons cet avis sur la complétude du dossier, l'amplitude de la phase d'information préliminaire – je rappelle que dès le mois de juin, c'est-à-dire très en amont de la concertation formelle commencée le 5 septembre, le dossier était accessible sur internet et que la publicité légale avait commencée –, la variété des initiatives et large ouverture de la concertation.

Il y a eu une grande vivacité des échanges. Ce n'était pas du tout un débat atone, mais très intéressant avec un volume et une qualité de contribution, que nous considérons comme tout à fait satisfaisants, et une liberté de ton. J'espère qu'aucun d'entre vous, qu'il s'agisse des contributions sur le site internet ou dans les réunions publiques, ne s'est senti entravé dans sa prise de paroles.

Dernier point de notre, un peu longue, intervention. Nous demandons aujourd'hui, c'est écrit dans le bilan, des précisions au responsable de projet compte tenu de tout ce que nous avons constaté. C'est Mme BREGMAN qui va vous présenter ce point.

Dorine Bregman : Merci. Effectivement, ça fait partie de notre rôle de garant que de formuler ces demandes ainsi que des recommandations. C'est maintenant le moment de vous les partager.

Sur les précisions à apporter par le responsable de projet et les autorités. Concernant, la gouvernance du projet et les modalités de la décision, nous avons besoin de savoir et de préciser à nouveau qui fait quoi dans la suite des événements : responsabilités, compétences, capacités, intérêts de chacun en fonction des différents scénarios, les engagements financiers, l'intervention de la SAPN au titre de la convention de concession. Nous avons besoin, effectivement, à partir de maintenant d'avoir une nouvelle formulation précise de la gouvernance du projet.

Concernant les fondamentaux du projet, comme vu dans les arguments échangés, nous avons besoin aujourd'hui d'avoir des précisions complémentaires sur la justification des scénarios de projet très ambitieux et coûteux pour les finances publiques. Nous avons besoin d'avoir une justification des emprises agricoles, en surface et en qualité, qui seraient impactées par les aménagements selon les différents scénarios et leurs variantes. Nous avons besoin de connaître les reports de circulation qui se produiraient avec des hypothèses précises en fonction de la solution retenue.

Le point dont nous avons parlé tout à l'heure est cette fameuse option zéro. Un des sujets dans cette concertation est qu'il n'y a pas eu de scénario zéro. À ce stade, ce dont nous avons besoin est de connaître quelles seraient les actions envisagées par l'État pour sécuriser l'itinéraire et assurer le respect des règles de protection de l'environnement. Dans le scénario de référence, si par exemple ce scénario de référence était mis en œuvre, serait-il possible de mettre en œuvre ce scénario de référence avec des axes d'amélioration pour certains aménagements ? Et là, nous posons une série de questions :

- Pouvons-nous transposer les échangeurs de certains projets en giratoire, en ronds-points ?
- Pouvons-nous créer des ronds-points supplémentaires et à quels endroits ?
- Pouvons-nous créer des ponts, voire des tunnels ?
- Pouvons-nous créer des pistes cyclables en site propre pour garantir leur sécurité sur l'intégralité du trajet ?
- Est-ce que l'objectif de 90 km/heure en vitesse maximale sur tout le tronçon est possible ?
- Comment pouvons-nous intégrer les nouvelles normes environnementales ?
- Quelles seraient les emprises foncières sur les terres agricoles et les propriétés qui jouxtent la RN13 dont nous avons parlé tout à l'heure ?

Nous formulons également 4 recommandations :

- Si le projet devait être poursuivi, créer un site internet de la concertation sur lequel serait versé tout l'historique qui permettrait de faire fonctionner, ce qu'on appellerait à ce moment, une concertation continue.
- L'organisation d'une réunion publique de reddition des comptes par les porteurs de projet suivant un calendrier qui est à caler mais irait au-delà de la période des deux mois que les maîtres d'ouvrage ont pour revenir vers la commission nationale du débat public.
- Il serait utile de mettre en place un comité de suivi avec des représentants des différentes parties prenantes.
- Une forme de coordination entre la concertation continue de la RN13 et la concertation continue sur la LNPN, parce que notamment sur le point des emprises agricoles, nous avons bien perçu ces enjeux communs.

Nous avons terminé cette présentation et nous allons vous donner la parole. Pour préciser, le bilan est en ligne et publié depuis le 24 novembre. Vous pouvez le télécharger sur les sites de la DREAL, de la Région Normandie, de la CNDP.

Ensuite, il y a une étape ouverte depuis le 23 novembre et jusqu'au 23 janvier dans laquelle la maîtrise d'ouvrage répond aux enseignements de la concertation et notamment aux questions que j'ai évoquées à l'instant concernant la demande de précisions. Ensuite, la CNDP rend un avis sur la qualité de cette réponse, elle donne en fait un avis global sur la réponse du maître d'ouvrage. Et si le projet se poursuit, c'est à ce moment que se met en place la concertation continue. Je vous remercie beaucoup de votre attention et nous sommes disponibles, avec Jean-Louis LAURE, pour répondre à vos questions.

Ghislaine Haueter : Bonjour, je suis maire de Freneuse qui fait partie de la CCPIF. Quand vous annoncez que vous voulez recommander un comité de suivi, est-il envisagé dans ce comité de suivi d'intégrer cette fois-ci les Yvelines, la CCPIF, la Région Île-de-France qui ont été oubliés jusqu'à maintenant ?

Dorine Bregman : Oui absolument, c'est un des points sur lesquels nous nous exprimons dans ce bilan. Clairement, nous pensons qu'à l'est et à l'ouest du tronçon il y a des parties prenantes qui devraient être intégrées. Comme vous l'avez dit, ces communes des Yvelines, mais aussi à l'ouest, nous recommandons d'intégrer la ville d'Évreux qui n'a pas été intégrée dans le périmètre de la concertation. Nous pensons qu'il serait utile de traiter l'ensemble du territoire dans sa globalité.

Gilles Pacaud : Bonjour, Gilles PACAUD, président de la PAC. Une question très pratique. Les différentes synthèses seront-elles publiées ?

Dorine Bregman : C'est une bonne question. Jean-Louis, quelles sont les habitudes ? Je suis moins familière des procédures. Pouvons-nous publier notre présentation ? Oui, nous pouvons si les maîtres d'ouvrage sont d'accord. Vous avez déjà les documents et si vous acceptez de les mettre en ligne, il n'y a pas d'objection.

Guillaume Grimm : Bonsoir, je suis maire de Chaignes. Je vous remercie pour toute cette concertation et les réunions. Je remercie aussi les habitants de Chaignes qui se sont mobilisés. Une petite remarque, dans le bilan du débat public, je ne retrouve pas la délibération de la commune de Chaignes envoyée le 21 octobre.

Dorine Bregman : On va l'ajouter, c'est un oubli. On va modifier le document et on le renverra pour qu'il puisse être remis en ligne.

Julien Canin : Bonjour, je me permets également, à la suite de Guillaume, de mentionner la délibération de Pacy-sur-Eure et la contribution de SNA qui ne sont pas mentionnées dans les annexes. C'est intéressant que ce soit pris en compte.

Dorine Bregman : C'est curieux pour le coup, car il me semblait qu'elles figuraient dans la liste. Je dois vérifier, mais c'est possible. De toute façon, elles sont publiques puisqu'elles sont déjà en ligne sur le site internet. Je ne sais pas si c'est clair pour vous. En fait, toutes ces délibérations sont déjà mises en ligne. Vous parlez simplement de l'annexe, c'est ça ? Très bien. Nous allons modifier et faire en sorte que ce soit complet, bien sûr.

Jérôme Charpentier : Bonjour, agriculteur à Chaignes et président de la coopérative Sevepi. Vous avez bien exposé sur la partie des enjeux d'actualités qui concernent le réchauffement climatique, la crise énergétique avec la guerre en Ukraine et donc la souveraineté alimentaire mondiale. Pour moi, c'est bien plus qu'un enjeu d'actualité. C'est un enjeu d'avenir qui va nous concerner pendant des dizaines d'années. Voilà, c'est tout ce que je voulais préciser.

Dorine Bregman : Merci beaucoup M. CHARPENTIER.

Vincent Poiret : Bonsoir, je suis conseiller régional d'Île-de-France élu dans les Yvelines. Vous avez juste précisé que vous faites un lien entre la concertation sur la RN13 et la LNPN. Pouvez-vous illustrer ce que vous voulez dire ?

Dorine Bregman : Pour l'instant c'est à construire, je ne peux pas vous donner plus de précisions à ce stade-là. Ça dépendra de la suite des événements et ça ne se fera que si la concertation continue sur la RN13 est mise en place. Et dans ce cas-là, il y aura effectivement, de la part de la CNDP, la mise en place d'une association, par exemple, des garants. Il y a une garante, ou un binôme de garants je crois, pour la concertation continue sur la LNPN. L'idée serait que nous parlions d'abord entre garants CNDP et ensuite que nous voyions comment mettre en place une procédure de coordination, mais ça reste à préciser.

Jean-Louis Laure : À ce propos, il y a, a minima, deux sujets à coordonner. Le premier est celui justement des thèmes concernant les deux projets, tout cela étant évidemment sous réserve de la poursuite du projet et de l'organisation de la concertation continue sur LNPN qui n'a pas encore reprise. Et par exemple, nous avons évoqué la question des emprises foncières. Il va de soi, et ça a d'ailleurs été évoqué par un certain nombre d'entre vous pendant la concertation, que c'est un sujet à considérer globalement. Ensuite, le deuxième point, tout à fait organisationnel si je puis dire, c'est qu'il y aura sans doute des moments de réunion, des organisations des offres de participation, un site internet, etc. Il ne faut pas qu'il y ait de redondance, nous ne devons pas organiser de réunions LNPN et RN13 le même soir à des endroits différents, ce qui serait un problème d'harmonisation de l'organisation.

Laëtitia Sanchez : Je suis conseillère régionale écologiste (Normandie, élue EELV). J'étais là, à l'ouverture des réunions de concertation, et je voulais aujourd'hui saluer la qualité du bilan qui vient d'être fait et l'intérêt des populations, avec toutes les contributions qui ont été déposées, les fréquentations assidues aux réunions qui se sont déroulées toutes ces semaines. Aujourd'hui, nous voyons que les gens s'emparent des enjeux de l'époque et les pistes qui sont tracées pour ce scénario zéro, et l'amélioration de l'existant semblent aller dans un bon sens à tous points de vue, y compris économique avec, par exemple, les gains de transport qui semblent aujourd'hui ne pas tenir pour justifier un tel projet avec toutes les conséquences que vous avez pu soulever.

Monsieur X : Bonjour, association de protection de l'environnement. Je voulais savoir quelles concertations ont été mises en place avec les associations de protection de l'environnement concernées sur tout le trajet et quels sont les impacts environnementaux qui ont déjà été, à peu près, sérieux lors de l'étude de ce projet ?

Dorine Bregman : Tous les éléments concernant les impacts environnementaux figurent déjà dans le dossier de concertation. S'agissant des associations, elles ont été rencontrées dans le cadre d'étude de contexte, peut-être que Jean-Louis tu as des précisions à donner à ce sujet ?

Jean-Louis Laure : Non, pas particulièrement, mais j'ai du mal à comprendre le sens exact de votre question. La concertation a eu lieu, vous y avez participé ou pas, et effectivement les sujets environnementaux spécifiques ont fait l'objet d'une réunion ici, dans cette salle et tout un travail a été produit avec des annexes accessibles sur le site internet.

Monsieur X : La concertation c'est que si je ne lisais pas le journal, je ne saurais pas exactement parce que je ne suis pas moi par exemple, en tant qu'association agréée dans les Yvelines, contacté. On ne m'informe pas de ce genre de débat. Je le sais parce que c'est signalé dans le journal, mais ça passe à côté.

Dorine Bregman : Très bien, mais de toute façon la concertation est aujourd'hui terminée. Une autre question ?

Quentin Zins : Bonjour, je suis habitant de Cierrey. Je voulais savoir si c'était possible de demander des éléments complémentaires au maître d'ouvrage dans la réponse qu'il va faire au bilan de la concertation. Je me questionne sur deux éléments : le premier est l'intégration du projet dans les dispositions zéro artificialisation nette, et notamment comment ce projet répond, soit à l'enveloppe régionale de réduction d'artificialisation par deux entre 2021 et 2031, soit est-ce que c'est considéré... (interrompu par Mme BREGMAN)

Dorine Bregman : Excusez-moi, Monsieur je vous arrête. La concertation est terminée donc l'objectif de zéro artificialisation nette a été effectivement longuement cité dans les enjeux environnementaux, mais à ce stade-là, la concertation réglementaire est terminée donc nous n'allons pas y revenir. Il y a un bilan, les maîtres d'ouvrages vont répondre dans toutes les dimensions à toutes les demandes de précisions faites, mais je suis désolée nous ne pouvons pas à l'heure actuelle prendre à nouveau en compte la question. Nous ne rejouons pas le match.

Quentin Josse : Mais vous demandez bien des précisions au maître d'ouvrage qui va répondre ?

Dorine Bregman : Oui, ce sont les garants qui les demandent, mais la participation du public est maintenant terminée.

Des intervenants se lèvent avec des petites affiches et prennent la parole pour dénoncer un déficit de démocratie : « Concertations tardives et a minima avec les Yvelines », « Respectez nos élus ».

Jean-Louis Laure : Écoutez, je pense que nous avons très bien entendu cette demande qui a été exprimée dans le bilan des garants. Nous allons maintenant voir, dans une deuxième partie, comment le maître d'ouvrage peut répondre à cette demande. Vous avez été bien entendus, c'est très clair, merci.

Je reviens juste vers le monsieur de l'association environnementale. Nous avons, comme ça a été rappelé par ma collègue, au tout début de notre mission, fait une analyse du contexte et nous avons été voir beaucoup d'acteurs (collectivités, associations etc.). Il est possible que nous ne soyons pas venus vers vous, c'est un oubli ou une erreur, considérez-le comme vous le voulez. Je vous prie de m'excuser pour cela. Nous avons toujours recherché, en allant vers les uns et les autres, de travailler un peu de façon impressionniste et d'élargir notre champ. Sans doute, nous n'avons pas été suffisamment curieux vers vous si vous n'avez, en tout cas, pas été indiqué comme étant une association connue.

Dorine Bregman : Par ailleurs, nous pouvons préciser que tout au long de la concertation nos adresses courriels étaient indiquées sur le site de la concertation. Nous avons reçu beaucoup de mails, soit des demandes de précisions que nous avons transmises au maître d'ouvrage pour publication sur le site internet et ainsi de suite. Donc, nous avons fait, et faisons, toujours de notre mieux pour intégrer le plus de personnes possibles au processus de concertation. Ça sera la dernière question pour notre part, merci.

Monsieur Z : Bonsoir, ce n'est pas une question, mais une petite rectification. Vous avez évoqué, à deux reprises, la tenue de deux réunions à Chaufour alors qu'elles ont eu lieu à Bonnières-sur-Seine. À ma connaissance, il n'y a pas eu de réunions à Chaufour, ce que je trouve bien dommage.

Dorine Bregman : Oui, c'est ce que je voulais dire. C'était un choix des maîtres d'ouvrage qui a été fait avec les collectivités, notamment le maire de Bonnières qui a accueilli cette concertation.

Jean-Louis Laure : C'était une erreur de ma part. C'est bien à Bonnières que ces deux réunions ont eu lieu, mais elles portaient effectivement sur la déviation de Chaufour.

Séquence 2 : Analyse du maître d'ouvrage et présentation du processus de décision

Animateur : Nous allons passer au deuxième temps de notre réunion qui est la présentation par le maître d'ouvrage de la synthèse qu'il fait, lui, de la concertation menée et de la manière dont il va prendre une décision pour la suite des opérations. Je laisse la parole à Jean-Louis JOUVET de la DREAL.

Jean-Louis Jovet : Bonsoir à toutes et à tous, je suis responsable du service mobilité et infrastructures et représentant de l'État maître d'ouvrage. Quelques mots pour préciser cette gouvernance atypique et qui peut avoir du mal à être perçue de l'extérieur pour les non-initiés.

La Région, il y a quelques années, au travers de son président M. MORIN, a souhaité relancer ce projet qui concerne le réseau routier national. La Région Normandie porte donc le projet. L'État a donné son accord à la Région pour piloter et mener des études sur ce projet d'aménagement du réseau routier national, mais compte tenu de ses responsabilités en tant que gestionnaire de la voirie et du fait qu'il est propriétaire de ce réseau, l'État porte les procédures. La Région porte le projet et l'État porte les procédures et la concertation préalable que nous sommes en train de conclure, est une des procédures obligatoires dans le déroulement d'un projet d'infrastructures.

Si le barreau autoroutier de Chaufour se fait, c'est Sapn qui le fera. S'il ne se fait pas, Sapn disparaîtra de l'équipe de maîtrise d'ouvrage. C'était pour bien resituer ce contexte de gouvernance atypique et les responsabilités des uns et des autres.

La concertation est terminée, maintenant il va falloir décider des suites qui seront formellement portées par l'État en concertation étroite avec la région et ses services. C'est à ce titre que je m'exprime au nom de l'État ce soir. Je vais vous présenter notre analyse de la concertation que l'on a partagée au sein de l'équipe de maîtrise d'ouvrage puisque les garants ont présenté le bilan. On partage ce succès de participation. Je vais rappeler quelques données :

- 9 000 dépliants distribués,
- 9 000 vues sur le site internet riche dans son contenu et pédagogique,
- 1 500 vues de la vidéo et des modélisations faites - ce qui a permis à chacun de comprendre et visualiser le projet dans son environnement,
- Plus de 500 participations aux divers ateliers et réunions publiques,
- 315 contributions qui représentent plus de 1 000 questions auxquelles il a été répondu et disponibles sur le site de la concertation.

De manière qualitative, c'est un succès du fait de l'affluence et de la richesse des débats et questions. Les nombreux débats ont fait évoluer ou affiner certaines positions et ont permis aux acteurs de mieux se comprendre. Je pense que tout au long de cette concertation, il y a eu une qualité de dialogue qu'on a pu percevoir entre l'équipe de maîtrise d'ouvrage et les différents acteurs, même sans forcément être d'accord.

L'important dans cette phase est de se parler et de s'écouter. Il y a un certain nombre de lignes et de positions fortes qui se sont dégagées, et qui ont été présentées par les garants dans leur bilan, et une richesse reconnue de la documentation sur le site internet où le choix a été fait de mettre à disposition toutes les études menées préalablement à l'ouverture de cette concertation. Il y a une totale transparence, toutes les études menées, financées, pilotées par la région sont publiques.

Il y a eu également un dialogue qualifié de sincère avec tous les acteurs (Yvelines, Chaufour, riverains...). Évidemment dialogue ne veut pas dire accord, mais je voudrais juste citer les propos du maire de Bonnières-sur-Seine lors de la dernière réunion qui, lui-même, a exprimé qu'au fil des réunions de concertation, il a constaté et fait part de l'évolution de ce dialogue et

qu'on avait appris à se connaître. Les ateliers ont bien fonctionné et de nombreuses propositions ont été faites, mais ce n'est pas toujours facile de faire prendre des productions en atelier. Il y a eu un fort intérêt sur les questions de mobilités alternatives comme ça a été rappelé tout à l'heure (covoiturage, vélo, transports collectifs).

Comme ça a été dit, c'est un projet bousculé et fortement remis en cause avec un projet d'aménagement 2x2 voies de la RN13 d'Évreux à l'autoroute qui ne répond pas au souhait de la majorité des participants de cette concertation. Le barreau autoroutier a fortement été rejeté et le contournement de Chaufour suscite une opposition locale. Et puis, il y a un refus global du statut de route express du fait que ce statut interdit la circulation de véhicules lents, essentiellement les véhicules agricoles, sur l'itinéraire en question qui impacte fortement l'activité agricole et oblige à des reports sur des routes secondaires allongeant le parcours.

Pour autant, nous avons pu déceler des besoins et des attentes avec des participants qui sont passés, au fil des réunions, d'un rejet brut du projet tel qu'il était présenté initialement à l'attente d'un projet possible mais différent des scénarios de projet à 2x2 voies proposés. On a pu ressentir qu'il y avait quelque chose à faire sur cet axe même si l'expression de nombre de participants n'était pas forcément l'un des scénarios de projets portés avec un certain nombre de ce qu'on a appelé des invariants et dimensionnants, c'est-à-dire des éléments auxquels la suite devra répondre : améliorer la desserte des équipements et zones économiques, la base aérienne 105 par exemple, Bio Normandie mais également beaucoup d'autres sites économiques, industriels ou d'activité.

Il y a également eu mention des enjeux en matière de sécurité routière, même si ce n'est pas ce qui est sorti forcément de manière évidente au travers des ateliers. En tant que gestionnaire de voirie, on ne peut pas passer à côté des enjeux de sécurité routière qu'il y a sur cet axe et de l'accidentologie constatée (axe qui présente des zones d'accumulation d'accidents). On se doit de faire quelque chose pour améliorer la sécurité routière.

Et concernant les invariants, le sujet de protection des environnements naturels, même s'il n'a pas été fortement mis en avant, est revenu régulièrement : le fait est qu'actuellement on est sur une infrastructure de conception ancienne qui ne répond pas aux enjeux environnementaux actuels.

Des problématiques et des dimensionnements différents avec des réponses adaptées entre l'est et l'ouest de la vallée de l'Eure puisqu'on a, ne serait-ce que par rapport au niveau de trafic et aux enjeux en termes de circulation de sécurité routière, plus de 20 000 véhicules par jour du côté d'Évreux contre 13 500 quand on se rapproche de l'autoroute A13. Il y a des attentes et des ambitions qui pointent comme la sécurisation et les aménagements ponctuels, le sujet de lutte contre le bruit – qui est revenu régulièrement lors de l'atelier sur les enjeux environnementaux –, le sujet des modes doux et mobilités alternatives, et puis la sobriété qui a régulièrement été mise en avant.

Voilà la perception par l'équipe projet de la concertation.

Je vais maintenant vous présenter la façon dont les suites vont être données. On ne va pas vous présenter les suites qui seront faites, parce qu'elles ne sont pas connues, mais la façon dont on va le faire. L'équipe de maîtrise d'ouvrage va définir une stratégie commune avec d'abord la Région qui devra définir sa position et nous la faire connaître avant la fin de l'année 2022. Ensuite, l'État, en tant que maître d'ouvrage chargé de porter les procédures et de décider de la suite – mais également en tant qu'État concédant de SAPN, actera une position définitive d'ici janvier 2023.

Il y aura, par la suite, une décision de l'État au niveau central qui actera les choix effectués et le projet reprendra ou pas, sous une forme éventuellement différente, en concertation avec les acteurs locaux et avec une gouvernance qui pourra être différente. Enfin, les enseignements que requiert le maître d'ouvrage de la concertation et les conclusions qu'il tire pour la suite seront rendus publics (obligation du Code de l'environnement), notamment lors de ces éléments, il sera apporté des réponses aux questions et recommandations citées par

les garants et auxquelles le maître d'ouvrage se doit d'apporter des réponses. Puis, la CNDP sera informée du bilan fait par le maître d'ouvrage.

J'en ai terminé pour la présentation. On est ouvert à vos réactions et questions.

Gilles Pacaud : Même question qu'à nos amis qui ont présenté le bilan des garants. Est-ce qu'au niveau des maîtres ouvrages, les éléments de présentation synthétiques pourraient-êtré disponibles sans aucune difficulté ?

Jean-Louis Juvet : On mettra les deux diaporamas en ligne sur les mêmes sites internet que ceux du bilan.

Marc Perrin : Bonsoir, maire du Vieil-Évreux. Je reviens sur votre présentation. Il y a eu de très nombreuses délibérations de collectivités locales (EPCI, communes...) et dans votre présentation vous n'en faites absolument pas écho. Nous, les communes, connaissons bien nos territoires et nous avons fait remonter un certain nombre de problématiques et de propositions d'amélioration qui n'apparaissent pas du tout dans cette présentation.

Jean-Louis Juvet : Non, car mes propos n'ont pas pour but de présenter le bilan, qui a déjà été présenté, mais toutes les contributions des particuliers, associations, collectivités ont bien été prises en compte. Ce sont des données d'entrée pour décider de la suite à donner. Effectivement, on n'a pas fait de zoom sur le contenu des contributions.

Jean-Louis Laure : Sur ce point, Monsieur le Maire, c'est une particularité de cette concertation. Nous avons enregistré, constaté, observé à peu près une trentaine de délibérations de collectivités publiques ou d'acteurs institutionnels comme les organisations professionnelles, mais c'est un petit peu le même mode de fonctionnement, il y a une espèce d'institutionnalisation de la participation. Ça veut dire une trentaine sur un peu plus de 300 contributions sur le site, c'est tout à fait significatif. Comme je l'évoquais tout à l'heure, bien entendu ces délibérations ont leur valeur délibérative – elles sont publiques et votées. Pour autant, dans la concertation elles ont la même valeur que n'importe lequel d'entre vous qui prend la parole ou qui contribue. C'est difficile à comprendre donc je crois que la concertation réglementaire est une parenthèse, pas forcément enchantée, et avant il y a eu beaucoup de choses qui ont été faites, d'ailleurs on nous a communiqué des délibérations de 2013 sur la déviation de Chauffour. Il y a eu beaucoup de dialogue engagé par le maître d'ouvrage, notamment la Région Normandie, avec les collectivités locales. C'est souhaitable que cela continue y compris avec, bien sûr, le Département des Yvelines et ce territoire du Mantois qui se sent un peu délaissé, ce qui a été entendu.

C'est la difficulté de cet exercice de concertation préalable. Notre recherche, en tant que garant, c'est évidemment de ne pas déconsidérer les délibérations publiques qui ont toutes leur légitimité et valeur. Elles sont intégrées par le maître d'ouvrage, mais c'est plutôt d'aller au-devant du grand public et de valoriser cette parole publique. Peut-être que vous avez, en tant qu'élus, une petite déception par rapport à ça, mais je pense qu'il faut comprendre cela. Et encore une fois, c'est de toute façon intégré par le maître d'ouvrage dans ses travaux à venir.

Véronique SERVANT : Bonsoir, membre de l'association Optifer. Ma question s'adresse surtout à la Région. Je voulais savoir, quand vous prendrez votre décision avant Noël, si vous aurez le temps d'écouter les élus des Yvelines ? Même si, sans vouloir jeter de l'huile sur le feu, je crois que c'est important que les deux régions se coordonnent. Merci.

Guy DOSSANG : On va essayer de faire le maximum pour contacter les Yvelines. Jusqu'à présent, ils n'ont pas été très présents je dirais, mais on va les recontacter. Moi, je vais contacter les différents collègues.

Vincent Poiret – conseiller régional Ile-de-France : Je n'ai pas bien entendu la dernière prise de parole. Vous dites que les Yvelines n'ont pas été présentes, c'est ça ?

Guy DOSSANG : Avant la concertation.

Vincent Poiret : C'est parce qu'elles n'ont pas été associées. En général, quand on nous invite on vient. Pour ce sujet, dans tous les documents vous avez la région Normandie, SAPN, l'État, mais jamais la région Île-de-France ni les Yvelines n'ont été associés. Je ne peux pas vous laisser dire ça.

Jean-Louis Juvet : Je me permets, sans ouvrir de débat ni de polémique, de préciser que dans les instances de gouvernance mises en place par le Préfet de région, et avec la Région Normandie, il y a un comité de pilotage et un comité technique qui associent de la même manière les collectivités de Normandie et des Yvelines. En l'occurrence, le Département des Yvelines et la CCPIF font partie du comité de pilotage et du comité technique et ont été invités à ces réunions. C'était juste pour rappeler le fait, après ça prend ou ça ne prend pas, mais l'invitation à participer a existé.

Vincent Poiret : Je n'ai pas le sentiment qu'on l'a eu.

Madame X : Ce n'est pas une question, juste une remarque. Autant, avec la présentation des garants, on se sentait à l'aise, autant après moi je ressens un malaise car on a l'impression que les jeux sont faits et que la décision a déjà été prise. Mais peut-être qu'on se trompe et tant mieux si c'est le cas.

Guy Dossang : Je pense qu'effectivement vous vous trompez parce que pour la Région c'est quand même un petit coup de massue que l'on a et on n'a pas du tout envie de laisser tomber, rassurez-vous. La décision n'est pas prise comme c'était écrit et lu.

Des intervenants demandent ce que veut dire « coup de massue » et demandent à M. Dossang s'il était à la réunion de Bonnières.

Guy Dossang : On ne s'attendait pas à une telle réponse. C'est la seule à laquelle je n'ai pas pu assister malheureusement, mais j'étais présent à toutes les autres, je suis désolé.

Monsieur B : Je suis un habitant du canton de Pacy. On ne peut pas se quitter ce soir sans avoir, me semble-t-il, l'analyse de la Région de la concertation préalable. On a eu l'analyse de la DREAL, d'accord, mais il faudrait qu'on entende l'analyse de la Région de Normandie et particulièrement sur le scénario de référence que les garants ont souligné comme étant insuffisamment étudié dans le dossier.

Laurent Mary : Je vais répondre en deux temps. D'abord, concernant l'analyse présentée par la DREAL – par l'État qui est le maître d'ouvrage unique – on est délégataire et même s'il a été dit que la Région était à l'initiative de la reprise de ce projet, on n'est jamais que délégataire de l'État. Donc l'avis a été exprimé d'une seule voix mais la réaction a bien été écrite ensemble, c'est notre avis commun.

Ensuite, sur le point particulier de l'état zéro et le fait qu'il aurait été plus ou moins bien développé, ce soir, d'ailleurs ni par les garants ni par nous, il n'a jamais été question de revenir sur le fond des choses, mais simplement de restituer ce qu'on a entendu et les réponses de la maîtrise d'ouvrage arriveront rapidement, mais dans un certain temps malgré tout. On reprendra, à la fois, les recommandations et les demandes de précisions des garants, mais aussi les principales lignes de forces, je dirais, qui sont ressorties de cette concertation.

Ça a été dit, de façon succincte pour l'instant, il y a des éléments assez forts qui se dégagent sur un certain nombre d'aspects donc il nous appartient d'y répondre. C'est tout l'intérêt de cet exercice et, en effet, sont apparues des questions et s'est révélée une hiérarchisation des préoccupations qui n'étaient pas nécessairement toutes identifiées de notre part ou valorisées avec la même importance en amont de cette concertation. Il faut que vous nous laissiez le temps de nous approprier ces remarques et d'y répondre globalement. L

Le scénario de référence avait certes un intitulé différent des scénarios de projet, pour autant, il a été étudié avec le même sérieux que les autres et plusieurs fois, au cours des réunions, on a eu l'occasion de rappeler et d'expliquer pourquoi aucun de ces trois scénarios n'étaient développés jusqu'à un niveau de détails qui sera celui du scénario retenu.

On reste à un stade où on éclaire le choix global et il y a eu, par exemple sur les questions foncières, beaucoup d'attentes auxquelles on ne peut répondre tout simplement parce que pour étudier jusqu'au niveau de détails, qui était celui d'un certain nombre de préoccupations individuelles sur des échelles quasiment parcellaire – même totalement parcellaire –, il faut étudier un projet précis et là on étudiait des scénarios de manière plus générale et donc forcément plus vague. Mais tous les trois avec la même intensité et précision.

Gaëlle Auffret : Bonsoir, suppléante du député de la 9^e circonscription des Yvelines. Le projet concerne la Normandie mais aussi l'Ile-de-France. Vous nous avez dit que lors des comités de pilotage, les élus Ile-de-France et des Yvelines étaient conviés. J'aimerais comprendre pourquoi sur un projet qui nous concerne, les élus de la Région ne sont pas avec vous à table ?

Jean-Louis Juvet : C'est lié au fait qu'une des réponses était au travers du projet de barreau autoroutier qui, dans l'hypothèse, serait fait par la SAPN comme inscrit dans son contrat de concession, mais ce n'est pas une obligation à le faire. C'est vrai que le choix qui a été fait d'instance de gouvernance en associant le Département des Yvelines et la CCPIF était apparu suffisant pour ce projet dont l'aménagement de l'existant portait sur le tronçon normand. Effectivement, le projet de barreau autoroutier était déjà un peu défini dans ses objectifs. Je reconnais que ça peut paraître déséquilibré.

Alain Pezzali : Président de la CCPIF. Quand vous dites qu'on fait partie du comité de pilotage, je trouve cela un peu fort. J'ai été convoqué une fois à Rouen et c'est tout.

Jean-Louis Juvet : Je confirme qu'il n'y a eu qu'une seule réunion du comité de pilotage et il y a eu également des réunions des comités techniques.

Animateur : On ne va peut-être pas refaire le match sur la place de l'Ile-de-France. S'il n'y a pas d'autres questions d'éclairage, on va conclure.

Gaëlle Auffret : J'aimerais savoir si, par la suite, la Région Ile-de-France sera plus impliquée avec vous pour défendre notre partie du territoire ?

Jean-Louis Juvet : Comme je l'ai dit, la suite n'est pas connue à ce stade. Il faudra adapter la gouvernance au contenu du projet.

Dorine Bregman : On vous l'a dit, nous avons émis des recommandations, dans le cas où le projet serait poursuivi, d'inclure d'une part, à l'ouest, la ville d'Évreux et d'autre part, à l'est, des communes des Yvelines sur un périmètre plus large. Il est prématuré à ce stade de demander de faire les choses avant qu'elles ne soient déterminées, c'est une procédure. Je suis désolée, mais c'est comme ça que ça se passe. Donc vous n'aurez pas la réponse aujourd'hui, mais à partir du 23 janvier 2023.

M. C : Agriculteur des Yvelines, j'ai une question pour le monsieur de la DREAL qui s'inquiétait de fournir des précisions sur la suite du projet alors qu'il me semblait que ça avait été assez clair que c'était un « non » global pour les Yvelines. Je ne vois pas l'intérêt d'aller chercher des détails dans une réponse assez globale et sans appel.

Jean-Louis Juvet : C'est la perception que vous avez, vous, de l'ensemble de la concertation. Après, le projet forme un tout et il y aura une seule décision qui sera prise sur l'ensemble du linéaire du projet. Il n'y a pas de décision partielle sur un tronçon du projet à prendre avant une décision globale qui doit porter sur l'ensemble du projet et de ses objectifs. Il n'y a pas à saucissonner le projet pour prendre des décisions au fil du temps.

Laurent Mary : Je me permets de prendre la parole en complément, même si c'est l'État que vous avez interpellé et peut-être sous le contrôle des garants, pour rappeler que cet exercice qui vient se clôturer ce soir par la présentation des conclusions des garants est un exercice de concertation et que pour l'essentiel, au sens premier du mot, il vise à recueillir des arguments, des éclairages complémentaires pour orienter la réflexion et la décision. Il ne s'agit certainement pas d'un référendum. Donc les positions qui se sont exprimées ne sont pas moins valables que les autres, mais elles sont forcément partielles et leur intérêt n'est pas d'emporter la décision mais de l'éclairer. C'est la nuance que je voulais souligner ce soir.

Animateur : Je vous remercie de votre attention et vous souhaite un bon retour chez vous. Merci à tous.

La séance est levée à 20h06.