

## CONTRIBUTION N° 2 de Pascal LEPLATOIS

Cette contribution N°2 concerne deux points particuliers très importants à ce stade du débat public, à savoir :

- A. « **Le débat public doit-il être limité aujourd'hui à la seule comparaison des bilans socio-économiques entre eux des deux scénarii d'aménagement ?** »
- B. « **Cette contrainte est-elle posée par la CNDP ?** »

### **A. Le débat public doit-il être limité aujourd'hui à la seule comparaison des bilans socio-économiques entre eux des deux scénarii d'aménagement ?**

En effet, dans le dossier présenté par la DREAL, il manque incontestablement la comparaison de ces deux scénarii d'aménagement avec la situation de référence dans le bilan socio-économique. Un bilan socio-économique largement incomplet puisqu'il ne fait apparaître nulle part et entre autres :

- le calcul des avantages annuels de l'aménagement pour les usagers et plus particulièrement les coûts de circulation,
- les avantages et coût pour le concessionnaire,
- l'évaluation de la rentabilité financière d'une opération à péage et la faisabilité financière au niveau du réseau concédé,
- etc. (voir mes prochaines contributions en préparation).

D'après la DREAL, la comparaison du scénario de mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière avec le scénario de réalisation progressive de l'infrastructure en 2x2 voies reposerait sur le fait que la CNDP a décidé d'organiser un débat public, le 4 février 2009, ayant pour titre '**PROJET D'ACHEVEMENT DE LA MISE A 2X2 VOIES DE LA LIAISON CASTRES TOULOUSE PAR MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE**' (cf. annexe A en fin de contribution).

Force est de constater que, par cette justification inscrite dans son dossier publié avant l'ouverture du débat public, la DREAL cherchait déjà à se préserver de toute éventualité de demandes d'études complémentaires comme celle déposée, quelques mois plus tard, par le collectif RN126 et reprise par la CPDP.

Toutefois, je rappelle que :

1- **l'instruction cadre du 23 mai 2007** (citée dans ma contribution N°1) stipule au **paragraphe 3.3.2** que :

- « *Les objectifs poursuivis seront étudiés en tenant compte du plus large éventail des solutions routières possibles (comprenant le séquençement), parmi lesquelles figurera obligatoirement l'aménagement sur place (Cf. annexe 4). (...).* »,

ainsi que l'**annexe 4** de cette même instruction cadre, au **paragraphe 3** :

- « (...). *Par ailleurs, on comparera systématiquement les solutions en tracé neuf aux solutions en aménagement sur place. (...).* ».

Ces deux assertions font obligation pour la DREAL de comparer les scénarii d'aménagement à la situation de référence, définie dans le dossier public par le maître d'ouvrage lui-même, sans aménagement de l'itinéraire existant (RN126, RD42 et RD20) (voir ma contribution N°1).

- 2- La situation de référence est considérée par le maître d'ouvrage, lui-même, sans aménagements supplémentaires de l'axe dans l'étude multimodale de trafics et de déplacements aux chapitres 'Situation de référence', 'le réseau routier en l'absence de projet', au paragraphe 'La situation du réseau environnant', pages 125 et 126 (cf. Annexe B en fin de contribution).
- 3- **L'annexe 3 de l'instruction cadre du 23 mai 2007**, qui a pour titre '**SITUATION DE REFERENCE**', précise clairement que la situation de référence sert de base à la comparaison entre les scénarii d'aménagement répondant à un même besoin et servira à la comparaison de tous projets répondant aux mêmes objectifs dans le même espace géographique (cf. Annexe C en fin de contribution).

## **B. Cette contrainte est-elle posée par la CNDP ?**

- 1- **L'article 134 de la Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, Art. L. 121-1 (Annexe IV)**, précise clairement que :

- « (...). *La Commission nationale du débat public et les commissions particulières ne se prononcent pas sur le fond des projets qui leur sont soumis*". (...).

- 2- **A l'annexe 1 de l'instruction cadre du 23 mai 2007** qui porte le titre '**FORMULATION ET VALIDATION PAR LE MAITRE D'OUVRAGE DES ELEMENTS ESSENTIELS DE L'EVALUATION**', il est fait mention de la responsabilité du maître d'ouvrage de formuler et de valider les éléments essentiels de l'évaluation économique des investissements routiers interurbains. Il est précisé que la formulation et la validation des éléments essentiels de l'évaluation économique des projets constituent un des points fondamentaux du processus de l'évaluation.  
Par ailleurs dans la même annexe 1, il est également précisé que la formulation et la validation par le maître d'ouvrage concerneront la définition de la situation ou des situations de référence (cf. Annexe D en fin de contribution).

C'est pourquoi il revient à la DREAL, et non à la CNDP, de formuler et valider la méthodologie qui est appliquée au dossier du débat.

On notera, en revanche, qu'il appartient à la CNDP d'émettre tous avis et recommandation méthodologique de nature à favoriser et développer la concertation avec le public (cf. Annexe E en fin de contribution).

**En conséquence, la manière dont le projet est soumis au débat public par la DREAL, relève complètement de sa responsabilité et non de la CNDP.**

La DREAL, service déconcentré de l'état, doit respecter le cadre législatif – Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (Loi LOTI) – encadrant un dossier soumis à débat public, en appliquant l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains du 23 Mai 2007 et plus particulièrement lorsque l'instruction cadre fait obligation de comparer systématiquement les scénarii du projet à la situation de référence, définie par le maître d'ouvrage lui-même dans l'étude multimodale de trafics et de déplacements, page 126, qui ne considère pas d'aménagements supplémentaires de l'axe (la dernière réalisation en date étant la déviation de Puylaurens).

**En conclusion** et aux questions initialement posées :

**« Le débat public doit-il être limité aujourd'hui à la seule comparaison des bilans socio-économiques entre eux, des deux scénarii d'aménagement ? »,**

**« Cette contrainte est-elle posée par la CNDP ? »,**

la réponse est négative, le cadre législatif de la Loi LOTI obligeant la DREAL, **et elle seule**, à :

- 1- comparer les deux scénarii proposés au débat public, dans le cadre du bilan socio-économique, à la situation de référence définie sans aménagement ;**
- 2- compléter impérativement le bilan socio-économique** présenté dans le dossier par, entre autres : le calcul des avantages annuels de l'aménagement pour les usagers et plus particulièrement les coûts de circulation ; les avantages et coût pour le concessionnaire ; l'évaluation de la rentabilité financière d'une opération à péage et la faisabilité financière au niveau du réseau concédé ...

## ANNEXE A

**Page 125 de l'étude multimodale de trafics et de déplacements**, au chapitre 'La situation de référence', au sous chapitre 'les réseaux de référence', et au paragraphe 'Définition des scénarios' :

- « *La Commission nationale du débat public a décidé que le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2x2 voies progressive doit faire l'objet d'un débat public que la Commission a décidé d'organiser elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.*  
***De ce fait, un scénario de mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière sera comparé à un scénario de réalisation progressive de l'infrastructure.*** »

## ANNEXE B

**Pages 125 et 126 de l'étude multimodale de trafics et de déplacements**, aux chapitres 'Situation de référence', 'le réseau routier en l'absence de projet', au paragraphe 'La situation du réseau environnant' :

- « *Parallèlement au projet envisagé sur la liaison Toulouse-Castres, un certain nombre d'opérations sont prévues sur le réseau principal régional dans le cadre du PDMI :*
- *Mise à 2x2 voies de la liaison Toulouse-Auch (inscrite au volet routier du CIIACT du 14 octobre 2005),*
  - *Mise à 2X2 voies de la liaison Albi – Rodez,*
  - *Elargissement à 2x3 voies de l'autoroute A61.*
- Il convient également de noter que le projet de Grand Contournement Autoroutier de Toulouse a été abandonné en 2008.*  
*La situation de référence prend en compte tous les projets routiers du CIIACT et l'ensemble des opérations de régénération ou de sécurité du réseau routier.*  
***La situation de l'axe Toulouse-Castres : La situation de référence ne considère pas d'aménagements supplémentaires de l'axe (la dernière réalisation en date étant la déviation de Puylaurens).*** (...) »

## ANNEXE C

**Extrait de l'annexe 3 de l'instruction cadre du 23 mai 2007 :**

- « *La ou les situations de référence servent de base à la comparaison entre des scénarios d'aménagement répondant à un même besoin. Le plus grand soin devra être apporté à sa détermination dans la mesure où elles conditionnent les prévisions de trafic et les résultats économiques qui en découlent. (...).*  
*(...). Elle doit tenir compte de la pérennité des données sur lesquelles est fondée l'évaluation. Elle servira à la comparaison de tous les projets répondant aux mêmes objectifs dans le même espace géographique. (...).* »

## ANNEXE D

### Extrait de l'annexe 1 de l'instruction cadre du 23 mai 2007 :

- « *La formulation et la validation par le maître d'ouvrage des éléments qu'il est le mieux à même de préciser formalisent sa collaboration avec le réalisateur de l'étude et constituent un des points fondamentaux du processus d'évaluation.* En effet, il faut bien voir que si le maître d'ouvrage ne peut présupposer des particularités du contexte dans lequel s'inscrit le projet, en revanche, il en connaît notamment les fonctionnalités au vu des objectifs nationaux traduits dans la politique nationale des transports. Une fois le projet instruit par le réalisateur de l'étude, *le maître d'ouvrage doit formaliser sa commande et l'adapter à chaque phase significative de la procédure d'instruction. Cette collaboration, essentielle à la lisibilité et à la pertinence du processus d'évaluation, contribue à la responsabilisation mutuelle du maître d'ouvrage et du réalisateur de l'étude.* Elle sera utilement formalisée. Cette collaboration concerne également la délimitation du champ et de la portée de l'évaluation préalable au démarrage d'une nouvelle phase d'étude, compte tenu de l'inscription de l'évaluation dans une procédure administrative d'instruction des projets (Cf. annexe 2). *La formulation et la validation par le maître d'ouvrage concerneront notamment les éléments précisés ci-dessous.*

#### **Etudes d'opportunité et débats publics amont, études préliminaires d'APS et APSI première phase**

- Engagement d'une analyse plus précise rendue nécessaire par le repérage d'enjeux importants concernant l'opportunité et les fonctionnalités du projet.
- *Définition de la situation ou des situations de référence* compte tenu notamment des projets des autres modes de transport.
- Engagement d'une étude approfondie de gestion de trafic. (...). »

## ANNEXE E

### Extrait de l'article 134 de la Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, Art. L. 121-1 (Annexe 4) :

- « (...). *La Commission nationale du débat public a également pour mission d'émettre tous avis et recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et développer la concertation avec le public.* (...). »