

**Mr et Mme Leplatois
En Saint-Pierre
81470 CAMBON LES LAVAUUR**

Lundi 12 janvier 2010

Objet : Réponse à la décision de la Commission Nationale du Débat Public, en date du 6 Janvier 2010, concernant la demande du collectif RN126

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission Nationale du Débat Public,

Par la présente et nous fondant sur les trois principes de **transparence**, d'**équivalence** et d'**argumentation**, nous souhaiterions attirer votre attention sur une éventuelle méprise de la situation concernant la décision de votre commission, en date du 6 Janvier 2010, portant sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse par mise en concession autoroutière, et qui nous amène à insister sur trois points déterminants sur le bon déroulement du débat public :

- **La demande de la Commission Particulière du Débat Public ¹ à la Direction Régionale de l'Équipement, de l'Aménagement et du Logement ², en date du 25 Novembre 2009, de compléter son dossier ;**
- **L'incomplétude du dossier ;**
- **La durée du débat.**

Ces trois points nous amènent à formuler deux demandes :

- a. Appuyer la demande d'une nouvelle situation de référence,**
- b. Une prolongation des débats.**

¹ CPDP
² DREAL

I. La demande de la CPDP à la DREAL, en date du 25 Novembre 2009, de compléter son dossier

La décision prise par votre commission ne concerne pas la demande adressée à Mr Crocherie, Directeur régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Midi-Pyrénées, sous la référence 22/09-11, en date du 25 Novembre 2009, et réalisée par la CPDP à la DREAL.

Cette demande concerne une amélioration de l'itinéraire existant tel que le prévoit *l'instruction cadre du 23 Mai 2007*, sans toutefois en faire une obligation, dans la définition de la situation de référence. C'est-à-dire **la définition d'une nouvelle situation de référence**, la plus probable, **qui tiendrait compte des recommandations explicites de l'instruction cadre concernant la gestion des trafics et le maintien des services**. La définition d'une telle situation est décrite dans l'étude du collectif RN126 aux **points E1-E4**, exclusivement. C'est pourquoi cette demande d'étude se situe bien dans le cadre **d'une expertise complémentaire des éléments contenus dans le dossier du débat**.

La demande de la CPDP à la DREAL est complètement fondée comme elle le précise très clairement dans son contenu. Il s'agit d'une demande concrète adressée à la DREAL, concernant les **points E1-E4** de la demande d'études complémentaires du collectif RN126 et d'une simple demande d'analyse sur le fond, par ailleurs, des autres points de cette même demande d'études.

Nous récusons le fait que l'étude de la sécurisation de la RN 126 soit une étude nouvelle. Elle **complète et enrichit une situation de référence à l'horizon 2015** (voir la contribution N°1 de Mr Leplatois) **en répondant aux critères de gestion de trafic et d'un certain maintien de services**, telle que la sécurité, dans le dossier du débat qui nous occupe et qui nous concerne directement.

Nous vous demandons donc d'appuyer la demande d'études de la CPDP auprès des services déconcentrés de l'état, dans la mesure du possible, le plus rapidement possible.

Comme il est précisé dans la contribution N°1 de Mr Leplatois, « *La réalisation de ces études complémentaires peut être très facilement effectuée dans la mesure où elle ne nécessite que très peu de moyens supplémentaires. Il suffit, en effet, d'adapter le logiciel TRANSCAD à la nouvelle situation de référence à l'horizon 2015, à partir de la situation actuelle 2007, en tenant compte des aménagements sur place de l'existant qui pourraient être réalisés.* »

II. L'incomplétude du dossier

Le dossier présenté par la DREAL est très incomplet. Il manque de rigueur dans la présentation des résultats. En outre, il n'est pas sincère.

Le dossier est incomplet :

- **quant aux études préparatoires** contribuant précisément à la définition de la situation socio-économique actuelle et qui auraient permis de définir précisément la Demande du bassin Castres - Mazamet, telles que, par exemple, l'étude des flux de transport de marchandises.

- **quant à l'évaluation financière exprimée en euros courants** incluant le bilan d'exploitation du concessionnaire, les avantages des usagers, du concessionnaire et ceux des puissances publiques (voir Annexe - Extrait de *l'instruction cadre du 23 Mai 2007*³) ;
- **quant à la comparaison des deux scénarii à la situation de référence**, dans le cadre du bilan socio-économique, indispensable pourtant aux décideurs pour prendre leur décision en toute connaissance de cause.

Nous ferons parvenir à la CPDP, par ailleurs, les demandes ci-dessous. Demandes qui découlent de l'incomplétude du dossier et portant, donc, sur des éléments contenus dans le dossier du débat, demandes argumentées dans la contribution N°3 de Mr Leplatois (bientôt disponible).

1 - Etablir l'estimation des trafics dans la situation du scénario 1, c'est-à-dire l'autoroute concédée, par modélisation, en y intégrant la réévaluation du prix du péage qui a eu lieu au cours du débat.

2 - Que les intervalles de confiance des estimations de l'ensemble des situations, figurent dans la nouvelle analyse de l'estimation des trafics demandée.

3 - Une meilleure estimation du prix du péage telle que l'instruction cadre du 23 mai 2007 le mentionne à la page 25 au paragraphe '6.3-Evaluation de la rentabilité financière d'une opération à péage' en retenant deux hypothèses tarifaires contrastées qui devront être testées : une conforme au taux moyen de péage telle que réalisée par la maître d'ouvrage aujourd'hui et une autre correspondant à l'optimum tarifaire du concessionnaire correspondant à ses contraintes financières.

4 - Que les chiffres de l'estimation des trafics, contenus dans le dossier du débat, soient utilisés pour réaliser les évaluations socio-économiques et financières du projet.

Le dossier manque de rigueur :

Sur les coûts :

- Le collectif RN126 a déjà souligné par deux de ces contributions les incohérences contenues dans le dossier (contribution du 02/10/2009 intitulée *Incohérence du dossier* et contribution du 21/10/2009 intitulée *Synthèse analyse des coûts du projet autoroutier payant* et qui a permis d'actualiser en cours de débat le prix du péage ainsi que les coûts et le montant de la subvention d'équilibre).

Sur le plan scientifique :

- **Absence des intervalles de confiance de l'estimation des trafics** (voir **question n° 215** de Mr Leplatois sur le site de la CPDP),

³ *Instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains*

- **Absence de la valeur ou de l'unité de la valeur de l'axe des ordonnées d'un certain nombre de graphes**, présentés dans l'étude multimodale de trafics et de déplacements (voir **question n° 216** de Mr Leplatois sur le site de la CPDP),
- ...

Le dossier n'est pas sincère car tronqué de la véritable comparaison à la situation de référence, qui est l'itinéraire existant (RN126, RD42 et RD20), des deux scénarii, à travers le bilan socio-économique qui se limite aujourd'hui aux coûts de construction des deux scénarii d'aménagement (voir contribution N°2 de Mr Leplatois).

III. La durée du débat

Nous voudrions attirer votre attention sur le fait que l'avenir de notre région dépend directement de l'issue de ce débat. Il n'est donc point question de se limiter en temps à un calendrier qui s'est vu déjà écourté en raison des élections régionales à venir, sans compter la fermeture de la CPDP du 24 décembre 2009 au 03 janvier 2010 inclus. D'un délai réglementaire de quatre mois, le débat a ainsi été réduit à trois mois.

Toutefois, comme le précise l'**Article L. 121-11. de la Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité** :

- « *La Commission nationale du débat public établit et publie le calendrier de déroulement du débat public, dont la durée ne peut excéder quatre mois, celle-ci pouvant être prolongée de deux mois par une décision motivée de la Commission nationale du débat public.* ».

L'organisation des élections régionales en Mars prochain pèse déjà lourd sur le débat puisque **nous n'avons pas encore obtenu de positionnement précis de certaines collectivités territoriales**. Il ne faudrait pas que ces élections pèsent encore une fois et de façon définitive sur, nous le répétons, l'avenir de notre région Sud Tarn.

De plus, **l'environnement**, en raison du contexte actuel et de la volonté du gouvernement à réduire les gaz à effet de serre, **devrait être au centre de ce débat**. Et s'il a été abordé de manière précise, par certaines contributions ou cahiers d'acteur, il a été malheureusement évoqué de façon trop générale et incomplète au cours des réunions publiques.

Le sujet concernant le réchauffement climatique et ses conséquences sur le devenir de la planète est suffisamment sérieux, vaste et urgent pour mériter qu'on s'y intéresse longuement.

Enfin, il est clair que la DREAL fait obstruction en différant ses réponses aux questions du public, certaines questions posées début novembre 2009 sur le site de la CPDP n'ont pas encore obtenues de réponse à ce jour de la part de la DREAL.

Nous peinons à obtenir un dossier conforme aux applications de la Loi LOTI, à savoir l'*instruction cadre du 27 Mai 2005*⁴, et l'*instruction cadre du 23 Mai 2007*. Il serait injuste, en cas de refus de votre commission de prolonger ce débat, de le voir se conclure en 'queue de poisson'.

D'autres débats publics, déjà clôturés, ont fait l'objet de telles demandes, pour exemple : le projet de nouvel aéroport de Nantes – Notre – Dame – des – Landes en Loire atlantique (*Décision N° 2003 / 06 / ANDL / 3*) pour lequel une prolongation du débat a été accordée en raison de demandes d'expertises complémentaires décidée par la CNDP (*Décision N° 2003 / 03 // ANDL / 2*).

En conclusion

Nous vous demandons d'appuyer la demande de la CPDP à la DREAL par décision de votre commission afin d'enrichir le dossier du débat par la définition d'une nouvelle situation de référence.

Cet appui est d'autant plus nécessaire que la DREAL a du mal à répondre aux demandes du public.

Cet appui est d'autant plus nécessaire que le dossier est incomplet et particulièrement quant à l'évaluation financière qui participe à l'étude de faisabilité financière du projet présenté par la DREAL.

Pour toutes ces raisons, nous requérons auprès de vous la possibilité de prolonger le débat dans un délai raisonnable au delà des élections régionales afin qu'enfin **les décideurs, l'état et les collectivités, puissent prendre leur décision sur le projet qui nous concerne, en toute connaissance de cause**, sous peine, en cas de refus de votre commission, d'aboutir à un débat inutile.

Dans l'attente d'une réponse favorable de votre part, nous vous prions de croire, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission Nationale du Débat Public, en l'expression de nos sentiments les plus sincères.

Mme Patricia Leplatois

Mr Pascal Leplatois

⁴ [Instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport](#)

**ANNEXE – Extrait de L'instruction cadre du 23 Mai 2007,
Instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains, Annexe 2, page 2**

**2.2. Nature de l'évaluation à effectuer en fonction de
l'importance du projet (*)**

| Etapes de réalisation | Projets à péage | Projets hors péage (aménagement de capacité sur un axe) | Aménagements qualitatifs sur un axe (**) | Projets isolés |
|---|---|---|---|----------------|
| Etudes d'opportunité et débats publics amont, études préliminaires et APSI 1ère phase | 4.3, 4.4, 4.5, 4.7 5.1, 5.2, 5.3, 6 | 4.3, 4.4, 4.5, 4.7 5.1, 5.2, 5.3 | 4.4, 4.5 | sans objet |
| APS et APS. 2ème phase | idem ci-dessus | idem ci-dessus | 4.4, 4.5 | 4.4, 4.5 |
| Bilan LOTI | 4.3, 4.4, 4.5, 5.3, 6 ainsi que les thèmes identifiés à enjeux parmi 5.1 et 5.2 | 4.3, 4.4, 4.5, 5.3, ainsi que les thèmes identifiés à enjeux parmi 5.1 et 5.2 | sans objet | sans objet |

Les numéros ci-dessous renvoient aux paragraphes correspondants de l'instruction.

4.3 : Bilan des dépenses et des recettes des opérateurs de réseaux routiers, de la puissance publique et des opérateurs des autres modes de transports.

4.4 : Bilan coût-avantages monétarisés pour la collectivité.

4.5 : Indicateurs de rentabilité.

4.7 : Prise en compte de l'incertitude et du risque.

5.1 : Effets sur l'accessibilité.

5.2 : Effets sur le développement économique régional ou local.

5.3 : Analyse de la congestion routière et de la gêne à l'utilisateur.

6 : Evaluation de la rentabilité financière.

(*) Un scénario d'aménagement peut comporter des sections à péage et hors péage.

(**) Si incidence sur paramètres économiques.