

**MEALLET Michel**  
**60 rue de Saintonge**  
**78310 Maurepas**

d juin yyyy

Tel : 01 30 50 31 85  
mel : [mmeallet@club-internet.fr](mailto:mmeallet@club-internet.fr)

**CPDP Prolongement de l'A12**  
**41 Boulevard Vauban**  
**78280 Guyancourt**

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs les membres du Comité,

Je vous prie de trouver ici ma contribution après la réunion de jeudi 7 juin 2006. Elle porte sur l'exposé concernant la "monétarisation".

Ma contribution reprend une partie du texte proposé par le cabinet qui a mené l'étude (en rouge italique).

*L'objectif de la présente expertise est d'évaluer, sous forme monétaire, l'impact sur l'environnement du projet de prolongement de l'autoroute A12 entre Montigny-le-Bretonneux et Les Essarts-le-Roi afin que le coût ou l'avantage environnemental puisse être ajouté aux autres coûts et avantages (investissement, gains de temps, etc.) de façon à obtenir un bilan le moins tronqué possible pour chaque tracé.*

Je suis tout à fait d'accord avec cet objectif et avec la méthode proposée qui consiste à traduire en des évaluations "homogènes" des "coûts" non homogènes.

*Pour répondre à cette question, l'expert a mené à bien 36 évaluations, sachant qu'il convient de croiser 6 impacts et 6 tracés. Ont ainsi été étudiés les impacts sur le paysage (y compris le patrimoine), sur la nature (y compris la biodiversité), sur les accidents de la circulation, sur la qualité de l'air (pollution atmosphérique locale), sur le climat (pollution atmosphérique globale) et sur le bruit supporté par les riverains.*

C'est là que mon accord disparaît ! Mais la faute en incombe, à mon sens à l'autorité qui a commandé l'étude et qui aurait dû définir elle-même les impacts à prendre en compte. Je définirais plus loin, les impacts qui de mon point de vue sont à prendre en compte.

*Quant aux tracés retenus, ce sont les tracés représentatifs de chaque famille pour lesquels des prévisions de trafic ont été établies : ceux figurant sur la carte ci-dessous (1A, 1B, 2A, 2D et 3C) ainsi que celui correspondant à la situation de référence (RN 10 légèrement requalifiée, conformément au CPER).*

Aucune objection

#### **Méthodes**

*Le point commun de toutes les méthodes ci-après réside dans le caractère artificiel de la démarche, d'ailleurs source d'étonnements. Rappelons toutefois que les externalités restent par définition extérieures au marché et qu'il faut donc bien trouver des procédés de révélation des préférences des individus.*

C'est, encore une fois à l'autorité qui commande l'étude de fixer son cadre et donc ces "procédés".

*Par ailleurs, pour pouvoir additionner tous ces coûts environnementaux et ultérieurement additionner ces derniers avec les coûts non environnementaux, il faut qu'ils soient mesurés avec la même unité. Tous les coûts cités dans ce qui suit sont des coût en euros valeur 2001 (pour être homogènes avec les coûts d'investissement calculés par la DDE78), calculés sur la période 2020 à 2065 puis actualisés à l'année 2019 (pour être homogènes avec les bénéfices calculés par la DREIF).*

Aucune objection

De plus, il s'agit uniquement des externalités, de façon à ne pas aboutir à des doubles comptes sachant qu'une partie du coût environnemental est déjà internalisé dans le coût d'investissement (exemple : couverture des tranchées).

Aucune objection

Pour la clarté et la concision du débat, je ne remets pas en cause les paramètres choisis pour quantifier chaque impact. **J'aurai pourtant des remarques à faire sur les choix qui figurent dans la colonne de droite du tableau.**

Impact	Paramètres
Paysages	Baisse du nombre de visiteurs du Parc naturel régional Valeur accordée à une visite
Nature	Surface consommée en zone non construite Coût de restauration par m <sup>2</sup>
Accidents de la circulation	Risque d'être tué ou blessé Valeur de la vie humaine (Instruction-cadre du 24 mars 2005)
Air	Circulation annuelle Densité de population Coût de pollution par véhicule x km (Instruction-cadre du 24 mars 2005)
Climat	Circulation annuelle Consommation de gazole et d'essence Coût de l'effet de serre par véhicule x km (Instruction-cadre du 24 mars 2005)
Bruit	Evolution du niveau sonore Relation entre niveau sonore et dépréciation du logement (Instruction-cadre du 24 mars 2005) Valeur d'un logement

L'objectif était donc : *"d'évaluer, sous forme monétaire, l'impact sur l'environnement du projet de prolongement de l'autoroute A12..."*

On trouve donc ici le mot environnement, qui est donc défini, au moins au niveau local qui nous concerne ici, par les critères : **Paysages, Nature, Accidents, Air, Climat et Bruit**. Nous n'allons pas, bien entendu, nous lancer dans un grand débat sur "l'environnement", mais je trouve très réducteur et insuffisant cette "définition" de l'environnement ...

**Le paysage a, au moins un pendant urbain, disons : le paysage urbain**  
**La nature a, au moins un pendant humain ou social (différent du simple bruit)**

Je m'arrête là, d'autres plus qualifiés que moi en matière environnementale pourront donner quelques pistes pour des critères qui font référence en la matière.

**En bref, je suis pour qu'on poursuive ce genre de considération (étude de monétarisation), mais avec une définition concertée des critères retenus.**

Maintenant, en tant que scientifique, j'ai d'autres remarques à faire concernant la communication faite. Lors de la discussion, le collaborateur de directeur de l'équipement a très bien répondu à un intervenant de la salle sur les décomptes relatifs à la circulation induite. Il a montré que le déplacement du flux de poids lourds était faible eu égard au flux total des véhicules. **Ici, nous avons le même phénomène**, le tableau et le classement présenté ne concerne qu'un élément de la monétarisation. Il oublie tous les autres coûts. **Or, pour prendre la décision, il faut tenir compte de l'ensemble, monétarisation réelle et virtuelle.** Je renvoie à la remarque faite au début de l'exposé : *afin que le coût ou l'avantage environnemental puisse être ajouté aux autres coûts et avantages.*

L'exposé a bien donné des indications et pris des précautions, mais le diagramme et la conclusion proposés induisent assez fortement un choix. Cela, si l'on avait mauvais esprit, pourrait être considéré comme une manipulation, mais ce n'est pas notre cas !

Cette remarque a d'ailleurs été faite dans la salle, mais elle n'a pas été prise en compte, il était tard !

Deux remarques méthodologiques : un modèle comporte une étude des incertitudes et une étude de validation (étalonnage). Elles sont absentes ici. Je le signale, cela ne me semble pas anodin. Néanmoins, je suis bien conscient de la difficulté de ces deux études. La rigueur de l'ensemble, voudrait quand même que dans la présentation une remarque rapide soit faite sur ce point. Il importe quand même de remarquer que si l'étude conduit juste à **un ordre de grandeur** (imprécision trop importante) de la monétarisation environnementale, on peut en comparant avec le coût total, montrer que la prise en compte de cet aspect est bien pertinent et peu (ou non) pour orienter la décision.

Un dernière remarque, avant de conclure, tous les critères sélectionnés, même avec leur coût estimé, n'ont pas le même " poids" dans la balance finale. On répondra que le poids est inclus dans le coût, mais je n'en suis pas certain ....

En tant que scientifique, je peux dire que la validité d'un modèle ne réside pas dans la qualité des "calculs" (somme toute assez simples ici), **mais dans la qualité de la définition même** du modèle. Le plus grand soin, et la plus grande concertation, doit donc être apporté dans sa définition. Et c'est celle-ci qui doit être exposée et justifiée au cours de la présentation. L'histoire est pavée de "quantifications" et modélisations qui n'ont eu pour but que de donner un "critère de scientificité" à un choix qui avait d'autres origines.

La qualité du débat, ici engagé, le montant même des sommes investies dans ce débat (pour ne pas parler du projet !...) mérite un meilleur traitement que celui qui nous a été proposé jeudi soir. Mais là encore, la responsabilité en incombe au premier chef au donneur d'ordre de l'étude : le CPDP.

Je reste bien sûr à votre disposition pour poursuivre la discussion et préciser mes arguments. Voulant ne pas être trop long, je n'ai pas trop développé.

Avec mes remerciements, pour tout le travail que vous faites pour la collectivité, je vous prie de bien vouloir accepter, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Michel MEALLET