

CONTRIBUTION N°1

Par la présente contribution, je viens soutenir la demande d'études complémentaires du collectif RN126 du 20 Novembre 2009 et la demande d'études complémentaires de la CPDP auprès de Monsieur Crocherie, directeur régional de la DREAL, du 24 Novembre 2009 et qui concerne les points E1-1 jusqu'à E1-4 de la demande d'études complémentaires du collectif RN126.

LEGENDE :

En caractères gras, dans les citations, les points qui me semblent importants concernant la conduite de l'évaluation de projet.

En rouge, le paragraphe sur lequel je me base pour réfuter l'affirmation de la DREAL selon laquelle la demande d'études complémentaires réalisée par le collectif RN126 concernerait un autre projet.

En italique, les citations des divers documents cités ici.

Cette contribution a pour objectif de :

- Montrer que les demandes d'études complémentaires correspondent à la définition d'une nouvelle situation de référence permettant d'évaluer les deux scénarii présentés.
- Démontrer que les demandes d'études complémentaires entrent bien dans le cadre du projet présenté par la DREAL dans le débat public.
- Proposer qu'en concertation et en présence de la CPDP, le collectif RN126 et la DREAL définissent une nouvelle situation de référence.

Plan de la contribution :

I- Introduction

II- Démonstration

II.1. Définition de la situation de référence dans le cadre de l'instruction du 23 Mai 2007

II.2. Définition de la situation de référence dans le dossier du débat public et dans l'étude multimodale de trafics et de déplacements

II.3. Définition des deux scénarii en termes d'aménagement, dans l'étude multimodale de trafics et de déplacements

II.4. Définition de la situation de référence dans la demande d'études complémentaires du collectif RN126

III- Conclusion

IV- Proposition

I- Introduction

I.1- La DREAL dans sa réponse datée du 4 Décembre 2009 affirme que les demandes d'études complémentaires concernent un autre projet et renvoie à l'article 1 de la décision de la Commission Nationale du Débat Public datée du 2 Septembre 2009 où il est précisé : « *Le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.* ». Je voudrais faire remarquer au service déconcentré de l'état que l'article de la décision datée du 2 septembre 2009 ne fait mention à aucun moment de processus de validation du dossier du débat public et de ses études spécifiques.

I.2- Je réfute la considération générale de la direction régionale de la DREAL dans sa réponse, sur les modalités de réalisation d'études complémentaires en cours de débat public à savoir qu'elles relèveraient de la compétence de la CPDP et de la CNDP (article R121-7 du code de l'environnement). **Cette considération générale fait référence au point IV de l'article R121-7 du code de l'environnement** qui dit « *La commission particulière peut demander à la Commission nationale du débat public de décider des expertises complémentaires.* » en spécifiant que « (...) *le financement de l'expertise complémentaire indépendante en lien ou non avec un contre-projet, est à la charge de la commission nationale du débat public. (...)* ».

I.3- Ma démarche ne s'appuie pas sur la Loi Grenelle 1 mais sur les extensions de la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (Loi LOTI) décrites dans les instructions cadres et qui définissent l'application de cette loi pour constituer et rédiger un dossier soumis au débat public. Je m'appuierai plus particulièrement sur **l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains du 23 mai 2007**, citée page 118 de l'étude multimodale de trafics et de déplacements et, également, à plusieurs reprises dans le dossier du débat ainsi que dans l'étude multimodale de trafics et de déplacements rédigés par la DREAL (voir ANNEXE).

II- Démonstration

II.1. Définition de la situation de référence dans le cadre de l'instruction du 23 Mai 2007

Les demandes d'études complémentaires du collectif RN126 et de la CPDP susmentionnées ne se réfèrent pas à un autre projet mais à l'étude d'une nouvelle situation de référence correspondant à l'actualisation à l'horizon 2015 de la situation de référence dans la conduite de l'évaluation du projet soumis au débat public et du dossier tel que présenté au public par la DREAL aujourd'hui.

Cette situation serait alors la solution la plus probable comme définie dans l'instruction du 23 Mai 2007 au paragraphe **3.2. Définition de la (ou des) situation(s) de référence** :

- « *La situation de référence est définie comme la situation optimisée la plus probable (Cf. 3.2.1.) en l'absence du scénario d'aménagement à l'horizon considéré. (...)* ».

Situation de référence dont il est fait mention dans la même instruction au chapitre **3. LA CONDUITE DE L'EVALUATION DE PROJET** dans son introduction :

- « *L'évaluation sera menée selon des étapes définissant successivement la situation actuelle, la situation de référence, l'étude des scénarios d'aménagement, leur évaluation monétarisée, leurs effets non monétarisés et l'évaluation de la rentabilité financière dans le cas d'une opération à péage. (...).* ».

Dans cette même instruction du 23 mai 2007, le paragraphe 3.2.1. « *Détermination de la situation de référence* » est explicite quant à la situation de référence et la possibilité pour elle de « *comporter des aménagements limités, permettant un certain maintien de la qualité de service, et la mise en œuvre d'éventuelles mesures de gestion du trafic.* ».

Que dit l'instruction cadre du 23 Mai 2007 relative aux méthodes d'évaluation des investissements routiers interurbains et son Annexe 4 ?

L'instruction datée du 23 Mai 2007 et plus particulièrement le chapitre « **3. LA CONDUITE DE L'EVALUATION DE PROJET** » dit :

- « *L'évaluation sera menée selon des étapes définissant successivement la situation actuelle, la situation de référence, l'étude des scénarios d'aménagement, leur évaluation monétarisée, leurs effets non monétarisés et l'évaluation de la rentabilité financière dans le cas d'une opération à péage.*

3.1. Présentation de la situation actuelle

Cette présentation comportera la description de l'offre, la connaissance de la demande, la modélisation des trafics actuels et de la qualité de service, ainsi qu'une analyse de l'écart entre la modélisation et la réalité. Elle décrira également l'ensemble des éléments permettant d'apprécier les effets non monétarisés visés au paragraphe 5.

3.1.1. Description de l'offre

Le réseau actuel à prendre en compte sera constitué de l'ensemble des sections de routes ou d'autoroutes existantes dont le trafic est susceptible d'être influencé par le scénario d'aménagement envisagé, il sera tenu compte le cas échéant des réseaux d'autres modes. La taille de ce réseau dépendra donc de l'importance du scénario d'aménagement (Cf. 3.3.2.). Le réseau actuel à prendre en compte sera ensuite découpé géographiquement, à partir de la connaissance des flux par origine-destination, et en sections homogènes au regard du niveau de trafic et de sa structure. Les sections urbaines et périurbaines seront décrites avec un soin tout particulier.

3.1.2. Connaissance de la demande

La connaissance quantitative et qualitative du trafic concerné par le scénario d'aménagement envisagé variera selon l'importance de ce dernier et résultera de comptages et d'enquêtes dont on traitera les anomalies et les incohérences éventuelles en signalant explicitement les corrections apportées. Les résultats attendus, en dehors des zones urbaines et périurbaines, seront en premier lieu le trafic moyen journalier annuel, sa décomposition en véhicules légers

et en véhicules lourds, et dans la mesure du possible sa ventilation par origine-destination qui constitue la connaissance de la demande proprement dite. Tous les autres éléments concourant à l'établissement d'un diagnostic devront être indiqués et notamment les distributions temporelles particulières telles que les phénomènes de pointes saisonnières en interurbain et horaires en urbain et périurbain.

3.1.3. Modélisation des trafics actuels et de la qualité de service

Cette modélisation, dont dépend la qualité de l'évaluation des scénarios d'aménagement, reproduira le plus fidèlement possible aussi bien le volume de trafic que la qualité de service (notamment la vitesse) compte tenu de la saturation éventuelle et des modalités d'exploitation de la route. L'affectation des flux de trafic par origine-destination s'effectuera entre itinéraires concurrents susceptibles d'être empruntés par les usagers (Cf. annexe 5). On traduira le comportement de l'utilisateur en veillant notamment à la pertinence du nombre et de la description de ces itinéraires, aux dispositifs d'échanges retenus, ainsi qu'à la qualité du traitement des zones urbaines et périurbaines.

L'étude de trafic devra être menée avec le plus grand soin parce qu'elle :

- _ fournit les éléments permettant de faire le diagnostic des situations actuelle et future (qualité de service, dimensionnements) ;***
- _ contribue à la définition des scénarios d'aménagement ;***
- _ préside à la définition des fonctionnalités des infrastructures qui sont un élément déterminant de leur parti d'aménagement ;***
- _ constitue un des éléments de la concertation avec les partenaires locaux de l'Etat et de l'information du public ;***
- _ constitue la base de l'évaluation des scénarios d'aménagement qui éclaire leur intérêt pour la collectivité et précise notamment les dates optimales de mises en service et le phasage des travaux.***

On se reportera au rapport technique standard des études de trafic et d'évaluation économique des projets, ainsi qu'au guide méthodologique correspondant. Ces documents, en cours d'établissement, sont en cohérence avec les dispositions de la présente instruction.

3.2. Définition de la (ou des) situation(s) de référence

La situation de référence est définie comme la situation optimisée la plus probable (Cf. 3.2.1.) en l'absence du scénario d'aménagement à l'horizon considéré.

Cependant, cette situation peut être délicate à définir lorsque la réalisation ou non d'autres projets routiers, ou de ceux d'autres modes, peut influencer sensiblement sur les résultats de l'évaluation. Dans un tel cas, il peut être opportun de tester les options qui ne peuvent être exclues à ce stade de l'étude.

Pour ces raisons, la définition de la situation de référence fera, pour les grands projets, l'objet d'une concertation entre le maître d'ouvrage et le réalisateur de l'étude, sachant qu'elle est la situation la plus probable et donc généralement pas le statut quo.

Le plus grand soin devra être apporté à sa définition (Cf. annexe 3) dans la mesure où, tout comme l'étude de trafic, elle conditionne la qualité de l'évaluation des scénarios d'aménagement et qu'elle :

- _ sert de base à la comparaison entre eux des scénarios d'aménagement répondant à un même besoin ;***
- _ doit permettre de comparer le plus large éventail des solutions possibles ;***

- _ n'est pas nécessairement unique et figée, dans le temps et l'espace, compte tenu de l'évolution du contexte dans lequel s'inscrit le scénario d'aménagement, il s'agit alors d'un scénario de référence ;*
- _ prend en compte les projets et la réactivité des autres modes de transport.*

3.2.1. Détermination de la situation de référence

La détermination de la situation de référence s'effectuera en outre sur la base des recommandations suivantes énumérant les principes fondamentaux à respecter :

- _ prendre en compte l'horizon, nécessairement lointain, correspondant à la période sur laquelle le scénario d'aménagement une fois réalisé produira ses effets ;*
 - _ considérer en tant que de besoin autant de situations de référence que de situations raisonnablement envisageables, définies en concertation avec le maître d'ouvrage, pouvant avoir des effets sensibles sur les scénarios d'aménagement.*
- Pour l'itinéraire à aménager, la situation de référence pourra comporter des aménagements limités, permettant un certain maintien de la qualité de service, et la mise en œuvre d'éventuelles mesures de gestion du trafic. En revanche, il convient d'en exclure les solutions à examiner dans l'étude des scénarios d'aménagement (Cf. 3.3.2). Ainsi, on retiendra tout aménagement ou mesure de gestion du trafic dont la probabilité de réalisation avant le scénario d'aménagement envisagé est forte et dont l'influence sur ce dernier est notable ;***
- _ prendre en compte les scénarios d'aménagement des autres maîtres d'ouvrage, tant routier que des autres modes, ce qui peut conduire à examiner plusieurs situations de référence avant sélection.*

3.2.2. Calcul du trafic de référence

Le trafic sur chaque section homogène du réseau de référence (correspondant à la situation de référence) sera obtenu par application des hypothèses générales d'évolution du trafic (Cf. annexe 5). Des hypothèses différentes pourront être adoptées moyennant des arguments justifiant des évolutions du trafic s'écartant notablement des hypothèses préconisées (notamment dans le cas d'études de corridors et de franchissements d'obstacles naturels importants). Une affectation de trafic sera réalisée sur le réseau de référence et une désinduction de trafic sera prise en compte sur les sections dont les conditions de circulation sont notablement dégradées, le cas échéant il sera tenu compte d'une induction de trafic si le réseau de référence le permet.

La crédibilité de la situation de référence fera l'objet d'une analyse portant notamment sur la saturation et la désinduction du trafic correspondante et sur le report du trafic vers d'autres itinéraires ou d'autres modes.

3.3. Etude des scénarios d'aménagement

La distinction entre scénarios d'aménagement et opérations du réseau de référence peut être délicate à effectuer. En effet, la situation de référence peut comporter, en cas de réalisation du scénario d'aménagement, certaines opérations qui seront abandonnées, différées ou reprises dans celui-ci. Dans tous les cas, il conviendra de comparer les différents scénarios d'aménagement avec la situation de référence, telle que définie précédemment (Cf. 3.2).

3.3.1. Scénario de gestion du trafic

Il conviendra d'étudier la possibilité de différer dans le temps le scénario d'aménagement. Aussi, s'intéressera-t-on à la gestion du trafic dont on évaluera, en

première analyse sur la base d'éléments essentiels à l'établissement d'une argumentation (Cf. annexe 6), les incidences possibles sur le trafic, la qualité de service et les autres modes de transport. Une étude approfondie sera engagée lorsque cette première analyse fera apparaître une possibilité adéquate de gestion du trafic, y compris les possibilités offertes par les modulations tarifaires dans le cas d'infrastructures à péage.

3.3.2. Objectifs et description des scénarios d'aménagement

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). Le scénario d'aménagement pourra également comporter des mesures de gestion du trafic complémentaires aux investissements de capacité envisagés. Les possibilités des autres modes, notamment du mode ferroviaire, ainsi que leurs diverses modalités d'exploitation seront évaluées aux niveaux des études de liaisons de schéma directeur, du débat public amont, des études préalables à la DUP.

Compte tenu des différentes fonctionnalités que peut comporter un itinéraire, il y a lieu de se concerter avec le maître d'ouvrage pour faire le choix d'un ou plusieurs types de routes (Cf. corpus technique des types de routes en vigueur) afin de retenir les familles de solutions les plus pertinentes et de ne pas alourdir le travail du réalisateur de l'étude.

3.3.3. Calcul du trafic sur le réseau d'étude

Ce trafic sera obtenu par introduction du scénario d'aménagement dans le réseau de référence et réparti conformément au paragraphe 3.1.3. Un trafic induit (trafic généré par le scénario d'aménagement et qui ne se serait pas manifesté en son absence) sera pris en compte dans le cas d'un scénario de grande ampleur (autoroutes et aménagements d'itinéraires de longueurs importantes) et pourra être négligé dans la plupart des autres cas. Les phénomènes éventuels d'induction et de désinduction devront être pris en compte simultanément. »

L' ANNEXE 4, dont il est fait mention dans le chapitre 3 de la même instruction, dit :

➤ « SCENARIO D'AMENAGEMENT

Cette annexe a pour objet de préciser la notion de scénario d'aménagement. Elle est liée à l'annexe 2, à l'annexe 3, à l'annexe 6 et à l'annexe 9.

Le scénario d'aménagement est défini comme étant une modalité de réalisation du projet combinant, le cas échéant, différents partis d'aménagement et leurs variantes de tracé, ses possibilités de séquençement en tranches fonctionnelles et les modalités d'exploitation.

1 - GESTION DU TRAFIC OU ACCROISSEMENT DE CAPACITE.

Les opérations de gestion du trafic sont définies en annexe 6. S'il apparaît que les différentes opérations projetées ne s'avèrent pas suffisantes pour répondre au trafic, on envisagera des scénarios d'aménagement qui augmenteront la capacité.

2 - PRISE EN COMPTE DES AUTRES MODES

C'est dans ce cadre qu'on étudiera également si la réalisation de projets du mode ferroviaire ou la modification importante de l'offre ferroviaire, telle que la desserte

cadencée, sont de nature à répondre au trafic sur le réseau routier et à différer, voire abandonner le projet routier.

3 - OBJETS ROUTIERS A CONSIDERER

Ils sont définis par rapport au corpus technique des types de routes en vigueur. Sur un même itinéraire, on envisagera éventuellement une combinaison d'opérations différentes et on étudiera l'intérêt économique de chacune d'elles. Toutefois, pour éviter une combinatoire trop importante, on définira avec le maître d'ouvrage les familles de solutions à étudier.

Par ailleurs, on comparera systématiquement les solutions en tracé neuf aux solutions en aménagement sur place. »

4 - SEQUENCEMENT

L'étude du séquençage a pour objectif de déterminer le meilleur ordre de réalisation des opérations élémentaires du projet en prenant en compte la contrainte de financement et éventuellement la contrainte technique. On étudiera les différentes possibilités de séquençage. La meilleure séquence est celle pour laquelle le bénéfice actualisé est le plus élevé. »

Définition de la situation de référence à partir de l'instruction cadre du 23 Mai 2007 et de l'Annexe 4

Voici les points importants, à partir des citations ci-dessus, qui définissent :

- **La situation actuelle,**
- **La situation de référence,**
- **les conditions d'étude des scénarii d'aménagement.**

La situation actuelle

La situation actuelle comportera la modélisation des trafics et des flux dont la connaissance sera établie à partir de comptages et d'enquêtes actuels. La modélisation reproduira le plus fidèlement possible le volume de trafic. L'étude de trafic devra être menée avec le plus grand soin parce qu'elle :

- fournit les éléments permettant de faire le diagnostic des situations actuelle et future ;
- contribue à la définition des scénarios d'aménagement ;
- préside à la définition des fonctionnalités des infrastructures qui sont un élément déterminant de leur parti d'aménagement ;
- constitue un des éléments de la concertation avec les partenaires locaux de l'Etat et de l'information du public ;
- constitue la base de l'évaluation des scénarios d'aménagement.

La situation de référence

La situation de référence est définie comme la situation optimisée la plus probable en l'absence du scénario d'aménagement à l'horizon considéré.

Le plus grand soin devra être apporté à sa définition dans la mesure où, tout comme l'étude de trafic, elle conditionne la qualité de l'évaluation des scénarios d'aménagement et qu'elle :

- sert de base à la comparaison entre eux des scénarios d'aménagement répondant à un même besoin ;
- doit permettre de comparer le plus large éventail des solutions possibles ;

- n'est pas nécessairement unique et figée, dans le temps et l'espace, compte tenu de l'évolution du contexte dans lequel s'inscrit le scénario d'aménagement, il s'agit alors d'un scénario de référence ;
- prend en compte les projets et la réactivité des autres modes de transport.

La détermination de la situation de référence s'effectuera sur la base des recommandations suivantes énumérant les principes fondamentaux à respecter :

- prendre en compte l'horizon, nécessairement lointain, correspondant à la période sur laquelle le scénario d'aménagement une fois réalisé produira ses effets ;
- considérer en tant que de besoin autant de situations de référence que de situations raisonnablement envisageables, définies en concertation avec le maître d'ouvrage, pouvant avoir des effets sensibles sur les scénarios d'aménagement. Pour l'itinéraire à aménager, la situation de référence pourra comporter des aménagements limités, permettant un certain maintien de la qualité de service, et la mise en œuvre d'éventuelles mesures de gestion du trafic. En revanche, il convient d'en exclure les solutions à examiner dans l'étude des scénarios d'aménagement. Ainsi, on retiendra tout aménagement ou mesure de gestion du trafic dont la probabilité de réalisation avant le scénario d'aménagement envisagé est forte et dont l'influence sur ce dernier est notable.

Les conditions d'étude des scénarii d'aménagement

Les objectifs poursuivis seront étudiés en tenant compte du plus large éventail des solutions routières possibles parmi lesquelles figurera **obligatoirement** l'aménagement sur place.

L'Annexe 4, par ailleurs, précise qu'on comparera **systématiquement** les solutions en tracé neuf aux solutions en aménagement sur place.

Ces deux points font apparaître l'obligation par le service d'état déconcentré de comparer les scénarii soumis au débat public à la situation de référence, correspondant à l'aménagement sur place de l'itinéraire de référence.

L'instruction du 23 mai 2007 au paragraphe 3.2.1. « *Détermination de la situation de référence* » est explicite quant à la situation de référence et la possibilité pour elle de « *comporter des aménagements limités, permettant un certain maintien de la qualité de service, et la mise en œuvre d'éventuelles mesures de gestion du trafic* ».

II.2. Définition de la situation de référence dans le dossier du débat public et dans l'étude multimodale de trafics et de déplacements

Que dit le dossier du débat public : « *Projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres - Toulouse par mise en concession* » ?

Page 57 du dossier du débat public dans l'encadré « *Comment estime-t-on les trafics* » :

- « *Prévoir la demande de transport à l'horizon 2025 nécessite de prendre en compte à la fois les évolutions prévisibles (notamment sur les plans démographique et économique)... mais aussi les effets attendus des politiques publiques nationales,*

régionales et locales pour développer les transports collectifs, mieux organiser le territoire...

En matière d'infrastructures de transport, la situation de référence tient compte de la réalisation d'ici 2025 :

- *sur le réseau routier en Midi-Pyrénées : de la réalisation des opérations prévues au PDMI et de l'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A 61 ;*
- *sur le réseau ferroviaire : de la réalisation de la totalité des projets inscrits dans le Plan Rail , dont le doublement des voies entre Toulouse et Montrabé, mais aussi de la LGV Montpellier-Perpignan, de la LGV Bordeaux-Toulouse et de la LGV Toulouse-Narbonne. Pour estimer les trafics à l'horizon 2025, on commence par reconstituer tous les flux (routiers, ferroviaires et par autocars) à l'intérieur de la zone d'étude ; puis on établit une matrice des trafics.*

À ce stade, on ne se contente pas d'appliquer un coefficient par rapport au trafic actuel.

On tient compte de la réalisation (ou non) entre-temps d'autres projets d'infrastructures, qui auront chacun un impact inévitable sur les flux de déplacements de personnes et de transports de marchandises. (...). ».

Ici le maître d'ouvrage fait mention des infrastructures de transport prises en compte dans la situation de référence à l'horizon 2025.

Page 57, dans l'encadré « Comment estime-t-on les trafics » au paragraphe « Qu'est-ce que la situation de référence en 2025, à quoi sert-elle ? » :

- *« Qu'est-ce que la situation de référence en 2025 ? À quoi sert-elle ? La situation de référence permet d'évaluer le trafic à l'horizon 2025 en tenant compte de la réalisation de tous les projets programmés (tous modes de transport confondus) mais bien sûr, sans le projet dont on cherche à connaître les effets. La situation de référence joue en quelque sorte le rôle « d'étalon-témoin » à partir duquel on va ensuite pouvoir évaluer les effets du projet soumis au débat public (en l'occurrence l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la RN 126 par mise en concession), et notamment ses impacts sur l'utilisation des autres modes de transport ou les reports de trafic depuis (ou vers) d'autres axes routiers. Cette situation de référence va aussi permettre de calculer les trafics selon différents scénarios envisageables pour le projet. On les « teste » ainsi dans différents contextes : et si la croissance économique était moins élevée ? et si on faisait encore plus pour le ferroviaire ? Les résultats ainsi obtenus serviront à déterminer les impacts potentiels du projet sur l'environnement et le cadre de vie en fonction des niveaux de trafic. Ils constitueront aussi le socle de l'évaluation économique et sociale du projet (...). »*

Ici le maître d'ouvrage précise que la situation de référence permet d'évaluer les trafics à l'horizon 2025 des deux scénarii et **bien sûr** qu'elle ne contient pas le projet dont on cherche à connaître les effets.

Page 83, dans le chapitre « Les effets sur la qualité de l'air et la santé » au paragraphe « Les impacts du projet sur l'air » :

- *« (...). Le trafic routier se répartit sur deux axes qui sont le projet à 2 x 2 voies et l'itinéraire actuel. Pour les sections susceptibles d'être aménagées en tracé neuf,*

cette répartition du trafic permet d'atténuer les effets de l'augmentation du trafic sur la concentration des polluants en augmentant la zone de diffusion.

De ce fait, les concentrations maximales qui se situaient à proximité de Castres dans la situation de référence (c'est-à-dire sans 2 x 2 voies), se trouvent au niveau des aménagements sur place ou « à proximité » pour les deux scénarios avec 2 x 2 voies. (...). »

Ici le maître d'ouvrage précise, sans ambiguïté, que la situation de référence est définie sans 2x2 voies.

Que dit l'étude multimodale de trafics et de déplacements ?

Page 126, dans le chapitre « La situation de référence », dans le sous chapitre « Le réseau routier en l'absence de projet » au paragraphe « 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) ».

Le maître d'ouvrage précise que la situation de référence ne considère pas d'autres aménagements supplémentaires que ceux déjà réalisés.

Page 153, dans le chapitre « Synthèse des résultats de trafics routiers » au paragraphe « Récapitulatif des scénarios d'aménagement » :

Synthèse des résultats de trafics routiers

Récapitulatif des scénarios d'aménagement

Aménagements pris en compte en 2015 sur l'Axe Castres-Toulouse		Hypothèses Structurantes	
		macroéconomiques: PIB:1,9%/an Situation multimodale de référence	macroéconomiques: PIB:1,9%/an Situation multimodale volontariste fer
Situations	Référence	route: pas d'aménagement fer: Plan Rail et Grille d'offre dossier DUP Toulouse-Carmaux/Lavaur	route: pas d'aménagement fer: Plan Rail et Grille d'offre dossier DUP Toulouse-Carmaux/Lavaur
	Scénario 1: Autoroute Concédée	route: liaison autoroutière Castres-Toulouse fer: Plan Rail et Grille d'offre dossier DUP Toulouse-Carmaux/Lavaur	route: liaison autoroutière Castres-Toulouse fer: Plan Rail et Grille d'offre dossier DUP Toulouse-Carmaux/Lavaur
	Scénario 2: Aménagement progressif à 2x2voies	route: 2x2voies Castres-Soual (section urbaine) fer: Plan Rail et Grille d'offre dossier DUP Toulouse-Carmaux/Lavaur	route: 2x2voies Castres-Soual (section urbaine) fer: Plan Rail et Grille d'offre dossier DUP Toulouse-Carmaux/Lavaur

Aménagements pris en compte en 2020 sur l'Axe Castres-Toulouse		Hypothèses Structurantes	
		macroéconomiques: PIB:1,9%/an Situation multimodale de référence	macroéconomiques: PIB:1,9%/an Situation multimodale volontariste fer
Situations	Référence	route: pas d'aménagement fer: Plan Rail et Grille d'offre dossier DUP Toulouse-Carmaux/Lavaur	route: pas d'aménagement fer: Plan Rail et Grille d'offre dossier DUP Toulouse-Carmaux/Lavaur
	Scénario 1: Autoroute Concédée	route: liaison autoroutière Castres-Toulouse fer: Plan Rail et Grille d'offre dossier DUP Toulouse-Carmaux/Lavaur	route: liaison autoroutière Castres-Toulouse fer: Plan Rail et Grille d'offre dossier DUP Toulouse-Carmaux/Lavaur
	Scénario 2: Aménagement progressif à 2x2voies	route: 2x2voies Castres-Soual (section urbaine) 2x2voies Castres-Soual (section rase campagne) fer: Plan Rail et Grille d'offre dossier DUP Toulouse-Carmaux/Lavaur	route: 2x2voies Castres-Soual (section urbaine) 2x2voies Castres-Soual (section rase campagne) fer: Plan Rail et Grille d'offre dossier DUP Toulouse-Carmaux/Lavaur

Aménagements pris en compte en 2025 sur l'Axe Castres-Toulouse		Hypothèses Structurantes	
		macroéconomiques: PIB:1,9%/an Situation multimodale de référence	macroéconomiques: PIB:1,9%/an Situation multimodale volontariste fer
Situations	Référence	route: pas d'aménagement fer: Plan Rail et PRT2	route: pas d'aménagement fer: Plan Rail, PRT 2 et aménagements au-delà
	Scénario 1: Autoroute Concédée	route: liaison autoroutière Castres-Toulouse fer: Plan Rail et PRT2	route: liaison autoroutière Castres-Toulouse fer: Plan Rail, PRT 2 et aménagements au-delà
	Scénario 2: Aménagement progressif à 2x2voies	route: 2x2voies Castres-Soual (section urbaine) 2x2voies Castres-Soual (section rase campagne) 2x2voies Soual-Puylaurens fer: Plan Rail et PRT2	route: 2x2voies Castres-Soual (section urbaine) 2x2voies Castres-Soual (section rase campagne) 2x2voies Soual-Puylaurens fer: Plan Rail, PRT 2 et aménagements au-delà

Aménagements pris en compte en 2065 sur l'Axe Castres-Toulouse		Hypothèses Structurantes	
		macroéconomiques: PIB:1,9%/an Situation multimodale de référence	macroéconomiques: PIB:1,9%/an Situation multimodale volontariste fer
Situations	Référence	route: pas d'aménagement fer: Plan Rail et PRT2	route: pas d'aménagement fer: Plan Rail, PRT 2 et aménagements au-delà
	Scénario 1: Autoroute Concédée	route: liaison autoroutière Castres-Toulouse fer: Plan Rail et PRT2	route: liaison autoroutière Castres-Toulouse fer: Plan Rail, PRT 2 et aménagements au-delà
	Scénario 2: Aménagement progressif à 2x2voies	route: 2x2voies Castres-Soual (section urbaine) 2x2voies Castres-Soual (section rase campagne) 2x2voies Soual-Puylaurens 2x2voies Puylaurens-A680 fer: Plan Rail et PRT2	route: 2x2voies Castres-Soual (section urbaine) 2x2voies Castres-Soual (section rase campagne) 2x2voies Soual-Puylaurens 2x2voies Puylaurens-A680 fer: Plan Rail, PRT 2 et aménagements au-delà

»

Les tableaux ci-dessus, deuxième colonne en partant de la gauche correspondant à la « Référence », précisent que pour la situation de référence, il n'y a pas d'aménagement.

Synthèse par section

Les aménagements des scénarii 1 et 2 (mise à 2x2 voies de l'axe Toulouse/Castres) provoquent peu de report de trafic des réseaux routiers concurrents, à l'exception de la RD112 (Lavaur/Castres) où l'on observe une baisse de trafic de 250 véhicules par jour en 2025.

Ils induisent également une augmentation du trafic :

- sur l'A680 entre Verfeil et Gragnague (de 500 à 1000 véhicules par jour selon le scénario),
- et sur l'A68 entre l'Union et l'A680 de façon plus modérée.

Trafic Moyen Journalier Annuel		2007		Référence 2025		Scénario 1 2025		Scénario 2 2025	
						Autoroute concédée		Aménagement progressif à 2x2voies	
		TMJA	%PL	TMJA	%PL	TMJA	%PL	TMJA	%PL
Section Castres / Soual	RN126 existante	24 900	5.5	28 560	5.8	17 130	2.6	13 440	2.3
	Autoroute Toulouse Castres Mazamet					16 080	9.5		
	Aménagement 2x2 voies progressif							22 860	7.9
Section Soual / Puytaurens	RN126 existante	9 500	9.7	12 130	10.3	4 190	6.6	530	26.0
	Autoroute Toulouse Castres Mazamet					8 340	13.6		
	Aménagement 2x2 voies progressif							14 100	10.9
Section Puytaurens / Vendine	RN126 existante	7 300	10.5	9 960	10.6	3 570	4.3	11 010	11.5
	Autoroute Toulouse Castres Mazamet					6 680	14.6		
Section Vendine / Verfeil	RD42 et RD20	5 600	11.0	10 200	10.7	2 530	9.2	11 200	11.6
	Autoroute Toulouse Castres Mazamet					8 050	11.4		
Autres Sections	RD112 section Damiatte / Lavaur	3 830	7.4	4 600	7.2	4 360	7.7	4 270	7.4
	A680 section Verfeil / Gragnague	4 000	11.0	8 860	11.0	9 350	11.3	9 860	12.0
	A68 section L'Union / A680	34 470	6.3	45 790	6.1	45 850	6.3	46 470	6.4

»

Le tableau précise à partir de la quatrième et cinquième colonne en partant de la gauche, correspondant respectivement à la situation actuelle 2007 et la situation de référence à l'horizon 2025, que l'estimation des chiffres de trafic obtenus par modélisation (logiciel TRANSCAD) correspond à la RN126 existante pour les trois premières sections et à la RD42 et RD20 pour la section Vendine/Verfeil.

Dans les extraits du dossier du débat et de l'étude multimodale de trafics et de déplacement cités ci-dessous, la situation de référence est définie de manière explicite sans aménagement de l'itinéraire existant.

II.3. Définition des deux scénarii en termes d'aménagement, dans l'étude multimodale de trafics et de déplacements

Page 140, au paragraphe « Le tracé » :

■ Le tracé

Le projet routier porte sur l'itinéraire Verfeil – Castres entre la fin de la bretelle autoroutière A680 et la rocade de Castres au niveau de l'échangeur de Labescou. Afin d'éclairer le débat, les scénarios sont basés sur le corridor pressenti suite à la concertation. Ce corridor ne constitue qu'une base de réflexion et est donc susceptible d'évoluer notamment lors des études ultérieures.

Les études ultérieures permettront de préciser le type d'aménagement (sur place, en tracé neuf ou très proche) à réaliser. Le tableau suivant est une synthèse du type d'aménagement envisagé au vu des études actuelles.

Tronçons	Contraintes	Type d'aménagement	Objectifs
A680		Sur place	
Déviaton de Verfeil		Sur place	
Entre Teulat et le lieu-dit « Pré de la Fadaise »	Sinuosité de la route existante et commune de Teulat située de part et d'autre de la route	En tracé neuf	Ne pas détruire la commune de Teulat
Entre Vendine et Cambon-lès-Lavaur	Positionnement de l'échangeur non défini	Sur place ou très proche*	Aménager la 2x2 voies au plus près de la route existante
Cadix – Cuq Toulza	Commune située de part et d'autre de la route (nombreux bâtis)	En tracé neuf	Aménager la 2x2 voies au plus près de la route existante Limiter les nuisances (bruit, paysage, pollution) pour les riverains
Entre Cuq Toulza et Puylaurens	Vérifier la compatibilité du profil en long avec les normes d'une 2x2 voies	Sur place ou très proche*	Aménager la 2x2 voies au plus près de la route existante
Entre Puylaurens et Soual	Proximité de Saint-Germain-des-Prés	Sur place ou très proche*	Aménager la 2x2 voies au plus près de la route existante Limiter les nuisances (bruit, paysage, pollution) pour les riverains
Entre Soual et Castres	Nombreux bâtis (zones d'activités industrielles ou commerciales, lotissements,...)	En tracé neuf	Limiter les nuisances (bruit, paysage, pollution) pour les riverains

* nécessite des études complémentaires

»

Le tableau définit le type d'aménagement des deux scénarii aux caractéristiques techniques quasi similaires, à caractère « *tracé neuf* » ou « *très proche* » en fonction des sections considérées. On remarquera que l'aménagement à caractère « *sur place* » doit faire appel à des études complémentaires de nature inconnue et non réalisées à ce jour.

II .4. Définition de la situation de référence dans la demande d'études complémentaires du collectif RN126

Les demandes d'études complémentaires par le collectif RN126 et la CPDP, concernant les points E1-1 jusqu'à E1-4, sont explicites quant aux mesures de gestion de trafic (s'occuper en priorité des sections dont le trafic est le plus élevé) et à un certain

maintien de la qualité de service (sécurité, temps de parcours quasi-constant), et qui pourraient être obtenus par un aménagement sur place, section par section, de l'itinéraire.

Le lien de ces aménagements avec la situation de référence est implicite dans le point 2.1 « *Demande d'étude : Opportunité du type d'aménagement* » de la demande d'études complémentaires du collectif RN126.

Extrait de la demande d'études complémentaires du collectif RN126 : «

2.1. OBJECTIFS

Le cahier des charges de la demande d'étude a pour objectifs :

- **De cadrer l'étude et les caractéristiques d'une solution alternative** à l'aménagement en 2x2 voies de l'itinéraire Castres – Toulouse nord-est proposé dans le dossier du débat sous forme de deux variantes de financement et de calendrier.
- **De préciser les critères et la méthodologie de comparaison** ou d'évaluation entre la solution alternative et les 2 variantes du dossier.

On entend par **solution alternative**, un ensemble d'aménagements d'infrastructures et de services qui concourent à l'amélioration de la mobilité pour le sud Tarn, et qui portent sur :

- L'aménagement du réseau routier sur l'itinéraire Castres - Toulouse par la RN126 et la RD42,
- L'aménagement ou le développement de transports en commun adaptés et performants, en particulier dans le domaine du fret ferroviaire et du car régional,
- Le développement de la multimodalité dans les déplacements et les connections entre les différents moyens de déplacement. »

Il suffit de remplacer « **solution alternative** » dans le texte cité ci-dessus par « **nouvelle situation de référence** ».

Ce qui donne :

2.2. OBJECTIFS

Le cahier des charges de la demande d'étude a pour objectifs :

- **De cadrer l'étude et les caractéristiques d'une nouvelle situation de référence** à l'aménagement en 2x2 voies de l'itinéraire Castres – Toulouse nord-est proposé dans le dossier du débat sous forme de deux variantes de financement et de calendrier.
- **De préciser les critères et la méthodologie de comparaison** ou d'évaluation entre la **nouvelle situation de référence** et les 2 variantes du dossier.

On entend par **nouvelle situation de référence**, un ensemble d'aménagements d'infrastructures et de services qui concourent à l'amélioration de la mobilité pour le sud Tarn, et qui portent sur :

- L'aménagement du réseau routier sur l'itinéraire Castres - Toulouse par la RN126 et la RD42,
- L'aménagement ou le développement de transports en commun adaptés et performants, en particulier dans le domaine du fret ferroviaire et du car régional,
- Le développement de la multimodalité dans les déplacements et les connections entre les différents moyens de déplacement. »

III- Conclusion

III.1- L'instruction cadre du 23 mai 2007 a permis de définir clairement la situation actuelle, la situation de référence et l'étude des scénarii d'aménagement dans le contexte d'un débat public.

III.2- La définition de la situation de référence par l'instruction du 23 Mai 2007 nous apprend que la situation de référence peut comporter des aménagements limités permettant un certain maintien de la qualité de service et la mise en œuvre d'éventuelles mesures de gestion de trafic.

III.3- Les extraits du dossier et de l'étude multimodale de trafics et de déplacements présentés par le maître d'ouvrage dans le cadre de ce débat public, cités dans le présent document, ont permis de définir la situation de référence à l'horizon 2015 : pas d'aménagement de l'itinéraire existant.

III.4- L'extrait de l'étude multimodale de trafics et de déplacements définit le type d'aménagement des deux scénarii aux caractéristiques techniques quasi similaires, à caractère « *tracé neuf* » ou « *très proche* » en fonction des sections considérées.

III.5- Les objectifs de la demande d'études complémentaires à l'horizon 2015 du collectif RN126, définis au point 1.2, rentrent parfaitement dans le cadre de la définition de la situation de référence. Il s'agit de la définition d'une nouvelle situation de référence, la plus probable, qui tiendrait compte d'aménagements limités de l'itinéraire existant comprenant un certain maintien de la qualité de service et la mise en œuvre de mesures de gestion de trafic.

Il suffit de remplacer « *solution alternative* » dans le point cité en 2.1 de la PARTIE B de l'étude complémentaire réalisée par le collectif RN126 par « *nouvelle situation de référence* » pour se convaincre du bien fondé des demandes d'études complémentaires du collectif RN126 et de la CPDP auprès de la DREAL.

Il ne s'agit donc pas ici d'un autre projet mais d'une situation de référence la plus probable permettant de jouer un rôle d'étalon-témoin, (voir page 57 dans le dossier du débat public, dans l'encadré) « *Comment estime-t-on les trafics* » au paragraphe « *Qu'est-ce que la situation de référence en 2025, à quoi sert-elle ?* », pour évaluer les deux scénarii proposés dans le dossier du débat public par la DREAL (mise en concession de la totalité de l'itinéraire à l'horizon 2015 -scénario 1 et mise à 2x2 voies progressive de certaines parties de l'itinéraire : section de Castres Puylaurens, à l'horizon 2025-scénario 2).

IV- Proposition

Les arguments présentés dans ce document méritent une attention toute particulière de la part du maître d'ouvrage. La demande d'études complémentaires ne s'inscrit pas dans un autre projet mais bien dans le projet qui nous concerne. Il s'agit, en effet, de définir une nouvelle situation de référence qui permettra d'évaluer par comparaison, les deux scénarii proposés en débat public. En conséquence, la demande d'études complémentaires ne doit pas être considérée comme une demande d'expertise mais bien comme une étude complémentaire du dossier mis en débat aujourd'hui.

Je souhaite que Monsieur Crocherie reconsidère sa position de refus et prenne en considération la demande d'études complémentaires réalisée par le collectif RN126 et par la CPDP en l'analysant à nouveau au vu des arguments développés ci-dessus.

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.

Je propose donc, que la définition de cette nouvelle situation de référence soit établie en concertation avec le collectif RN126 et la DREAL, en présence de la CPDP.

P. Leplatois

ANNEXE

CITATIONS DES INSTRUCTIONS CADRES DANS LE DOSSIER DU DEBAT PUBLIC ET DANS L'ETUDE MULTIMODALE DE TRAFICS ET DE DEPLACEMENTS

Il s'agit des trois instructions cadres citées dans les documents susmentionnés comme suit :

A- de l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport du 25 Mars 2004 ;

B- de l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport du 25 Mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005 ;

C- de l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation des investissements routiers interurbains du 23 mai 2007, citée page 118 de l'étude multimodale de trafics et de déplacements et citée page 157 de la même étude comme suit : « (...) *instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains – mai 2007* (...) ».

Vous trouverez ci-après, les instructions cadres dans leurs versions définitives citées aux points A et B, sur www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Quant au point C, la version provisoire qui a pour titre INSTRUCTION RELATIVE AUX METHODES D'EVALUATION ECONOMIQUE DES INVESTISSEMENTS ROUTIERS INTERURBAINS, version du 23 Mai 2007, est disponible sur www.transports.aquitaine.equipement.gouv.fr

Je n'ai pu trouver, au cours de mes recherches, que cette version provisoire. Tout indique cependant que les services de la DREAL se sont appuyés sur cette version provisoire.

La liste ci-après des citations concernant les instructions cadres n'est pas exhaustive et ne concerne que le dossier soumis au débat public et l'étude multimodale de trafics et de déplacements.

1- Dans le dossier du débat public

a- Page 98, dans le chapitre « *Les enjeux sociaux* » et dans le paragraphe « *Une meilleure accessibilité aux emplois et aux activités* » :

➤ « *L'accessibilité peut être définie comme « la quantité de biens, de services, d'emplois ou encore le volume de population qu'un individu peut joindre à partir d'un point donné, compte tenu du niveau d'offre d'infrastructures routières, de son comportement de déplacement et de l'attractivité des destinations possibles » (instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économiques de mai 2007). (...)* ».

b- Page 105, dans le chapitre « *L'évaluation socio-économique* » au paragraphe « *Son objectif: évaluer les effets du projet pour la collectivité* » :

- « **Cette évaluation est un exercice obligé, exigé par la loi d'orientation des transports intérieurs, visant à estimer le gain pour la société toute entière (citoyens, entreprises, puissance publique) de la construction de l'infrastructure et à le mettre en balance par rapport au coût d'investissement. Le calcul socio-économique est encadré par l'instruction cadre du 25 mars 2004 et son complément de 27 mai 2005 (cf. étude multimodale).** (...) ». ».

2- Dans l'étude multimodale de trafics et de déplacement

a- Page 5, dans le chapitre « *Le contexte* », au paragraphe « *Les limites* » :

- « (...) **Les prévisions de trafics de voyageurs (routières et ferroviaires) sont calées sur les instructions cadres et les méthodologies préconisées par l'Etat.** (...) ». ».

b- Page 118, dans le chapitre « *La méthode d'estimation des trafics aux différents horizons* », « *Présentation générale de la méthode retenue* », « *Hypothèses de Cadrage* », au paragraphe « *Contexte macroéconomique* » :

- « *Le travail de modélisation s'inscrit dans un cadre prospectif macroéconomique. L'évolution des trafics, aussi bien routiers que ferroviaires, est calculée en se basant sur une hypothèse de croissance centrale du PIB de 1,9% par an pour la période 2002-2025.*

*Cette hypothèse de croissance correspond à l'hypothèse centrale retenue dans l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation des investissements routiers interurbains du 23 mai 2007. Elle constitue l'application au mode routier de l'instruction-cadre des déplacements ministérielle du 25 mars 2004, y compris sa mise à jour du 27 mai 2005. Elle est également cohérente avec l'hypothèse retenue dans le cadre des travaux prospectifs du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire. (...) Le contexte actuel de crise économique mondiale, dont nous ne connaissons pas encore la durée et l'étendue, incite cependant à considérer dans le cadre de tests de sensibilité une hypothèse de croissance économique plus faible. Dans ce cas, nous **retenons l'hypothèse basse de croissance du PIB de 1,5% par an préconisée par l'instruction cadre et le Ministère.** (...) ». ».*

c- Page 119, dans le paragraphe « *Horizons d'étude* » :

- « *L'année de base pour la situation actuelle est fixée en 2007. Le bilan socio-économique doit être établi sur la durée de la concession jusqu'en 2065, soit 50 ans à partir de la mise en service prévue en 2015. Les scénarios étudiés font l'objet d'une comparaison complète à l'horizon 2025. Ainsi :*

- *Les trafics seront modélisés aux horizons 2015 et 2025.*
- *Une affectation des flux routiers est réalisée pour représenter l'évolution des trafics à l'horizon 2020.*
- ***Au-delà de 2025, les trafics progressent suivant les préconisations de l'instruction cadre.***
- *Au-delà de 2050, nous faisons l'hypothèse d'une stabilité des trafics routiers comme ferroviaires.* (...) ». ».

d- Page 154, dans le chapitre « *Synthèse des résultats de trafics routiers* » au paragraphe « *Trafic Moyen Journalier Annuel* » :

- « (...) Pour rappel, l'induction est calculée suivant la formule usuelle de ***l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation des grands projets d'infrastructure***. Cette induction de trafic correspond :
 - A l'induit « pur » : usagers routiers supplémentaires du fait des améliorations des conditions d'accès (diminution des coûts généralisés de transport),
 - des reports modaux du transport ferroviaire sur la route. ***D'après l'instruction relative aux « méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains »***, l'aménagement autoroutier provoquera une baisse du trafic ferroviaire de 4,1% pour les relations origine-destination ferroviaires de bout en bout (c'est-à-dire les relations entre Castres - Mazamet et Toulouse ou au delà), soit un report de 50 personnes par jour en 2025. (...). ».

e- Page 157, dans le chapitre « Bilan socioéconomique », dans le sous chapitre « Méthodologie du calcul socioéconomique », au paragraphe « Les règles définies par le ministère » :

- « L'article 14 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs affirme la nécessité de l'évaluation des projets de transport sur la base de critères homogènes. Pour garantir cette homogénéité, le Comité des directeurs Transports a, au cours du temps, fixé les règles du calcul dans différentes instructions. ***« L'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport » du 25 mars 2004 et son complément du 27 mai 2005 constituent la référence réglementaire actuelle.***».

A la même page, au paragraphe « Méthodologie du calcul socioéconomique » :

- « Les calculs socio-économiques sont conformes aux préconisations de ***l'instruction cadre du 25 mars 2004 et son complément du 27 mai 2005***. Ils se réfèrent à la méthodologie décrite dans sa déclinaison routière « ***Instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains – mai 2007*** ». Ils sont effectués à l'aide du module de calcul socio-économique de TransCAD puis de la macro Excel qui permet d'obtenir les résultats avec un taux d'actualisation variable et sans résidus. (...). ».

f- Page 158, dans le chapitre « Bilan socioéconomique », dans le sous chapitre « Méthodologie du calcul socioéconomique », au paragraphe « Méthodologie du calcul socioéconomique » :

- « (...) ***Les valeurs du temps utilisées sont celles recommandées par l'instruction cadre pour le calcul socio-économique*** et elles n'apparaissent pas dans cette table car elles sont incluses dans le programme du module de calcul socioéconomique. (...). »

Le caractère provisoire indiquée en bleu dans l'instruction concerne uniquement l'annexe 5. Cette annexe qui a pour titre « ***TRAFIC*** » fait mention entre autre, page 3 des chiffres de l'« ***EVOLUTION DES TRAFICS ROUTIERS DE 2002 à 2025 - SCENARIO CENTRAL (PIB : 1,9%) Taux linéaires base 2002*** », comme suit :

EVOLUTION DES TRAFICS ROUTIERS DE 2002 à 2025 - SCENARIO CENTRAL (PIB : 1,9%)
Taux linéaires base 2002

Hypothèse basse d'évolution du trafic

VL relations < 20 km	VL relations > 20 km	PL
1,25 %	1,6 %	1,2 %

Hypothèse moyenne d'évolution du trafic

VL relations < 20 km	VL relations > 20 km	PL
1,25 %	2,1 %	1,5 %

Hypothèse haute d'évolution du trafic

VL relations < 20 km	VL relations > 20 km	PL
1,25 %	2,5 %	1,8 %

Les chiffres surlignés en bleu sont repris dans l'étude multimodale des déplacements, page 120 comme indiqué ci-dessous.

L'étude multimodale des déplacements fait mention de son utilisation page 118, dans le paragraphe « Contexte économique » comme suit :

- « Le travail de modélisation s'inscrit dans un cadre prospectif macroéconomique. L'évolution des trafics, aussi bien routiers que ferroviaires, est calculée en se basant sur une **hypothèse de croissance centrale du PIB de 1,9% par an** pour la période 2002-2025. Cette hypothèse de croissance correspond à l'hypothèse centrale retenue dans l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation des investissements routiers interurbains du 23 mai 2007. Elle constitue l'application au mode routier de l'instruction-cadre ministérielle du 25 mars 2004, y compris sa mise à jour du 27 mai 2005. Elle est également cohérente avec l'hypothèse retenue dans le cadre des travaux prospectifs du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire.

Enfin, le scénario macro-économique retenu pour l'évolution des valeurs tutélaires correspondant à ces prévisions de trafic est le suivant :

Taux géométriques par an	2002-2025	2025-2050	Au-delà de 2050
Croissance PIB	1,9%	1,5%	0,0%
Croissance CFM par tête ³	1,4%	1,3%	0,0%

L'étude multimodale des déplacements fait mention également de son utilisation page 119 et page 120 comme suit :

Page 119,

**Taux de croissance des trafics pour la période 2002-2025
(taux linéaires, année de base 2002)**

Hypothèse macroéconomique	Trafics routiers	Trafics ferroviaires
Hypothèse centrale (PIB +1,9% par an)	+ 1,8 %	+ 2 %
Hypothèse basse (PIB +1,5% par an)	+ 1,3 %	+ 1,8 %

Et page 120,

Pour le mode routier, une analyse plus fine est effectuée afin de segmenter les trafics routiers en fonction de la distance de déplacement.

**Hypothèse Moyenne de 2002 à 2025
(Taux linéaires base 2002)**

VL relations < 20 km	VL relations > 20 km	PL
1,25 %	2,1 %	1,5 %

Ceci correspond en moyenne nationale à 1,8 % de croissance pour l'ensemble du trafic, 1,9% pour les VL et 1,5% pour les PL.

Un test de sensibilité à la croissance économique sera également réalisé. Nous retenons pour ce test une **croissance économique de 1,5% par an**. Les hypothèses de croissance de trafic, dans ce contexte, sont les suivantes :

**Hypothèse de 2002 à 2025 (PIB 1,5%/an)
Taux linéaires base 2002**

VL relations < 20 km	VL relations > 20 km	PL
1,25 %	1,4 %	1,1 %

Le maître d'ouvrage cite en référence (extrait présenté dans ce paragraphe, page 118 de l'étude multimodale des déplacements) l'instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains dans sa version provisoire, datée du 23 mai 2007 et qu'il a utilisée dans le dossier du débat public (**même titre, même date**) : « ... *Cette hypothèse de croissance correspond à l'hypothèse centrale retenue dans l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation des investissements routiers interurbains du 23 mai 2007. ...* », sans préciser cependant, qu'il s'agit d'une version provisoire.

Les extraits présentés démontrent également que le maître d'ouvrage a utilisé les chiffres de ladite instruction dans l'étude multimodale page 118, dans le chapitre « *Hypothèse de cadrage* ».

L'avertissement écrit en bleu en entête de l' Annexe 5, est donné aux utilisateurs de l'instruction provisoire comme suit :

➤ **« AVERTISSEMENT.**

Les prévisions de trafic données dans cette annexe sont provisoires, elles devraient en effet être révisées d'ici fin 2007 suite à la mise en oeuvre de la décision ministérielle prise postérieurement au débat sur la problématique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. »

Aucun autre avertissement n'est précisé par ailleurs dans cette instruction. Le caractère provisoire ne concerne donc que l'aspect « *Trafic* » traité dans l'annexe 5.

Faut-il qu'une instruction cadre soit validée par décision ministérielle pour qu'elle puisse être utilisée par les services déconcentrés de l'état ?

La réponse est non. Il suffit que ladite instruction soit connue par tout le monde pour qu'elle puisse être effectivement utilisée.

Le maître d'ouvrage l'utilise de fait dans le dossier du débat public.