

Philippe Beaune

Enseignant-chercheur

Adjoint au Maire de Saint-Genest-Lerpt

Conseiller Communautaire de Saint-Etienne Métropole

Adresse : xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx à Saint-Genest-Lerpt

Téléphone : xx xx xx xx xx

Mél : xxxxxxxxx@xxx.xx

Contribution à l'enquête publique sur le projet d'autoroute A45

L'enquête publique sur le projet d'autoroute A45 porte à la fois sur la déclaration d'utilité publique des travaux de construction de l'autoroute A45, et sur la mise en conformité de certains PLU. C'est sur le premier point (l'utilité publique) que je souhaite attirer votre attention. Mon argumentation est composée de 4 points :

1. Le *programme* A45 comporte plusieurs *opérations* (dont *l'opération* A45) : l'impact environnemental du *programme* A45 est-il réellement étudié et présenté ?
2. Le projet présenté dans le dossier d'enquête publique répond-il aux 3 objectifs du *programme* A45 ?
3. Le lien vertueux entre développement des transports et développement économique, principal argument en faveur du projet d'autoroute A45, est-il démontré ?
4. Le dossier ne repose-t-il pas sur des études anciennes et périmées, ou trop superficielles ?

Ma réflexion, détaillée ci-après, sur ces différentes questions, me conduit à vous demander de formuler un avis défavorable à l'utilité publique de ce projet, tel qu'il est actuellement étudié et présenté dans le dossier d'enquête publique. En effet, un nombre trop important de zones d'ombre ou de lacunes, sur les alternatives et sur les impacts des différentes solutions, ne peuvent permettre, en l'état, de penser que toutes les facettes de ce projet sont étudiées de façon approfondie et détaillée. Il en découle que *l'utilité publique* du projet de *programme* A45 ne peut pas, à mon sens, être prononcée.

L'argument le plus important, exposé ci-dessous, est l'absence de présentation détaillée – et donc de prise en compte au niveau de l'étude des impacts environnementaux, au sens des lois relatives aux enquêtes publiques et aux études d'impact – de l'une des opérations du *programme* A45 : *l'opération* COSE.

Je me tiens à votre disposition pour tout complément d'information.

1- Le programme A45 comporte plusieurs opérations (dont l'opération A45) : l'impact environnemental du programme A45 est-il réellement étudié et présenté ?

Le dossier précise à plusieurs reprises (notamment page 134, paragraphe E2.1-préambule) que le « projet A45 s'inscrit dans un programme plus vaste, d'amélioration des liaisons routières entre les agglomérations de Lyon et Saint-Etienne réunies dans l'Aire Métropolitaine Lyonnaise ». À la même page, paragraphe E2.1.3, le programme A45 est précisé. Il comporte les opérations suivantes :

- le projet A45,
- le projet de Contournement Ouest de Saint-Etienne (ou COSE),
- l'arrivée sur Lyon, via A450 et les aménagements des points d'échange A450/A7 et A7/RN383 (boulevard périphérique de Lyon), et
- le réaménagement d'A47 après la mise en service d'A45.

Or le législateur a prévu ce cas de figure, où une enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique porterait sur un seul élément d'un programme plus vaste. Cela semble tout à fait légitime, en effet, que l'utilité publique d'un programme ne puisse pas être découpée en opérations ; et que chaque enquête publique ne porte exclusivement que sur chaque opération, indépendamment des autres opérations du programme. Tout cela est très nettement prévu et précisé dans le décret 77-1141 pris pour l'application de l'article 2 la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature : « lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ». Cet élément réglementaire est d'ailleurs rappelé dans le dossier d'enquête publique en sa page 134, paragraphe E2.1.1.

Dans le cas présent, il est donc nécessaire d'étudier et de présenter les impacts de chaque opération du programme A45. Notamment, il est nécessaire de prévoir les impacts de la réalisation du Contournement Ouest de Saint-Etienne (dénommé ci-après COSE).

En effet, l'un des objectifs du programme A45 est « d'améliorer la liaison d'intérêt national Lyon - Toulouse, qui se prolonge à l'ouest de Saint-Etienne par la RN88 vers le Puy » (page 134, paragraphe E2.1.3). Cet objectif ne peut, de toute évidence, pas être atteint sans assurer la continuité routière avec un gabarit suffisant entre la Fouillouse (aboutissement de l'A45 en région stéphanoise) et la RN88 dans la région de Firminy. C'est l'objectif assigné au projet de COSE. Or les impacts de cette nouvelle infrastructure (le COSE) sont absents du dossier d'enquête publique.

Il ne s'agit pas pour moi, ici, d'exposer des arguments purement de forme, relatifs uniquement à la procédure : il s'agit bien d'un problème de fond. Le projet de COSE reprend en partie une infrastructure existante (la RD201), et constitue pour sa partie sud (de Dourdel à la RN88) une nouvelle infrastructure. Ce projet n'est pas inconnu des services du Ministère des Transports et de l'Équipement, puisqu'il a fait l'objet de plusieurs réunions de concertation entre les services de l'État et les élus des communes concernées jusqu'en juin 2004. Depuis cette date, le projet est en sommeil car ses impacts sont tels qu'aucune solution satisfaisante ne semble réalisable ; sauf à y consacrer des budgets exorbitants. Le principal problème que soulève ce projet est la protection des zones urbanisées que traverserait le COSE, notamment tout le long de Saint-Genest-Lerpt, et à son autre extrémité, dans l'Ondaine, pour se relier à la RN88. En effet les prévisions de circulation sur cette nouvelle infrastructure sont éloquentes : d'après la DDE de la Loire, la circulation sur le COSE, le long de la zone urbanisée de Saint-Genest-Lerpt serait de 73 800 véhicules/jour en moyenne en 2015, pour environ 30 à 35 000 véhicules/jour aujourd'hui (cf. figure n°1, issue du site internet de la DDE42, et présentée lors des concertations avec les élus il y a plusieurs années). Vous noterez que cette prévision prend comme hypothèse que l'A45, à cette date, serait en service.

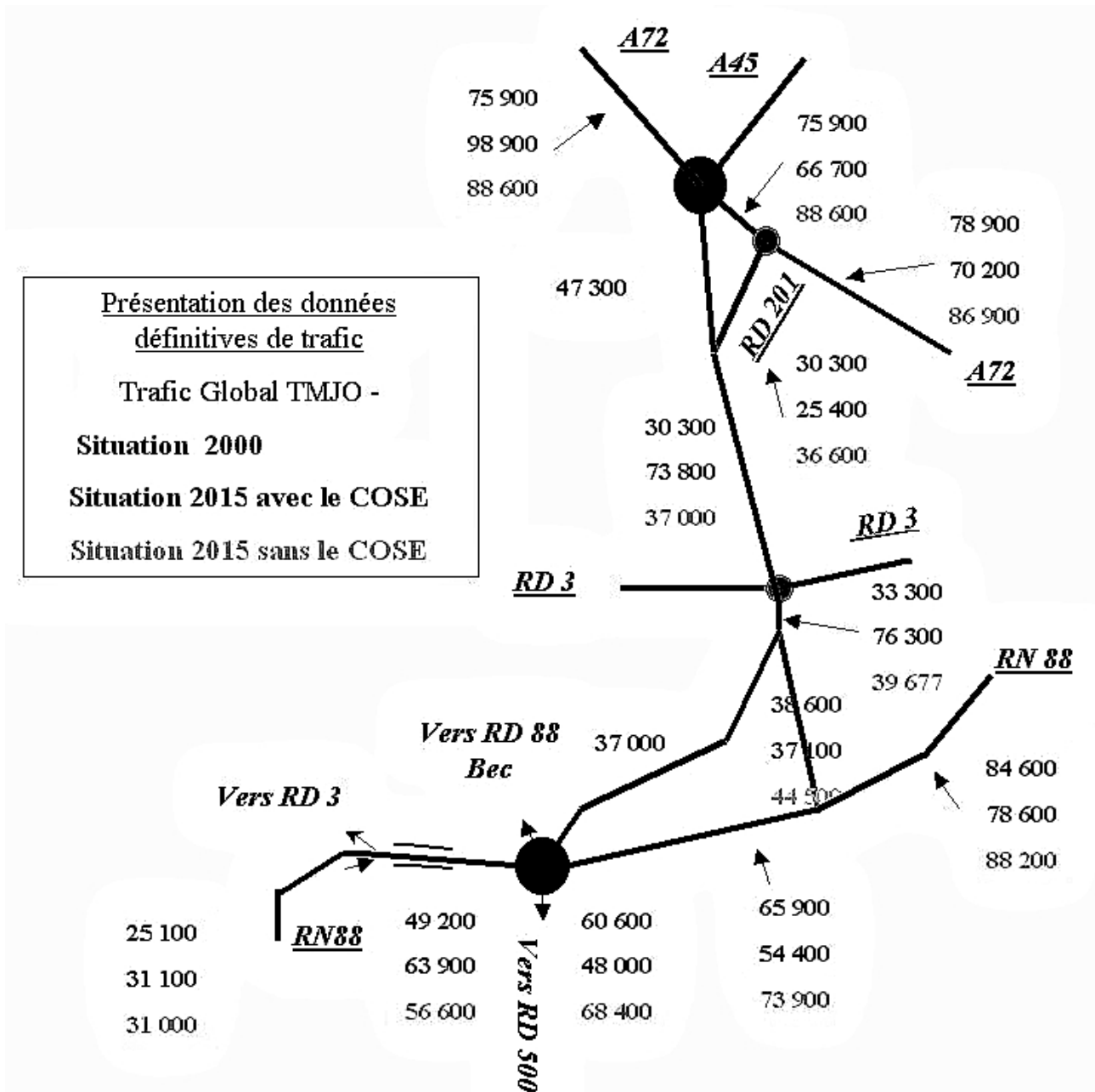


figure 1 : trafic COSE en 2015 (source : site internet de la DDE42)

Ce projet d'infrastructure nouvelle (opération faisant partie intégrante du programme A45) n'est donc pas un projet anodin. Les prévisions de trafic sont du même ordre de grandeur que ce que l'on trouve actuellement dans la vallée du Gier, et qui soulève tant de polémique. Le projet de COSE est d'ailleurs une infrastructure routière à 2X2 voies ou 2X3 voies selon les tronçons. Et pourtant, à aucun endroit des 500 pages du dossier d'enquête publique sur le projet d'A45, on ne trouve ces prévisions. Et naturellement, à aucun endroit du dossier d'enquête publique, on ne voit quoique ce soit, sur les impacts éventuels de cet important trafic, en zone urbanisée.

Le COSE fait-il partie intégrante du programme A45 ? À l'évidence oui, si on veut que l'un des objectifs du programme A45 soit d'améliorer la liaison Lyon-Toulouse. Dans ce cas, peut-on passer sous silence ses impacts évidents dans un dossier visant à en établir l'utilité publique ?

Ces impacts les plus immédiats sont évidemment ceux sur les populations riveraines (bruit, pollution

de l'air) à Saint-Genest-Lerpt et dans l'Ondaine. Actuellement, les services de l'État n'ont aucune solution à proposer pour prendre en compte ces impacts, dans une enveloppe budgétaire raisonnable. C'est pourquoi le projet de COSE est en sommeil depuis 2 ans et demi. Mais ce ne sont pas les seuls impacts : cette infrastructure nouvelle traverserait le plateau du Bessy, à Roche la Molière. Quel en serait l'impact sur l'agriculture péri-urbaine présente sur ce site ? Quel en serait l'impact sur la faune et la flore locales ? Quel en serait l'impact sur le développement de cette zone ? Cette dernière question est particulièrement épineuse si on se réfère aux différents documents d'urbanisme actuellement en vigueur, notamment le PLU de la ville de Roche la Molière et la DTA de l'Aire métropolitaine lyonnaise. D'autres impacts de ce projet de COSE, potentiellement très importants, sont à étudier : quels impacts sur les trafics de toutes les voiries de cette zone (à étudier selon les différents scénarios de raccordements) ? Quels impacts sur la zone commerciale actuellement existante au nord de Villars, et donc sur le commerce de toute l'agglomération ? Quels impacts, en terme d'urbanisation, sur le sud de la Plaine du Forez, et la proche Haute Loire ? ...

Le dossier d'enquête publique ne contient aucune ligne sur tous ces points. Le risque est donc que *l'opération A45* et *l'opération COSE* soient étudiées séparément et indépendamment. Aujourd'hui on déclarerait l'A45 d'utilité publique en supposant le projet de COSE acquis ; et demain on déclarerait le projet de COSE d'utilité publique en supposant le projet d'A45 acquis. Mais à chaque fois, on préciserait bien que chaque opération fait partie d'un même *programme*, sans jamais étudier l'impact réel du *programme* dans son ensemble. A chaque fois on justifierait une *opération* par rapport à l'autre, sans jamais envisager la globalité des 2 *opérations*.

Il convient donc de refuser l'utilité publique du *programme* A45, tant que le *programme* A45, et ses impacts, ne seront pas étudiés dans leur ensemble.

Il est à noter, même si c'est cohérent avec le défaut dénoncé ci-dessus, que les communes concernées par le projet de COSE n'ont pas été consultées sur le programme A45, préalablement à l'enquête publique, et que cette enquête publique n'aura pas eu lieu sur leurs territoires.

2- Le projet présenté dans le dossier d'enquête publique répond-il aux 3 objectifs du programme A45 ?

Les objectifs assignés au projet d'A45 sont les suivants (page 134, paragraphe E2.1.3) :

- améliorer la liaison d'intérêt national Lyon - Toulouse, qui se prolonge à l'ouest de Saint-Etienne par la RN88 vers le Puy ;
- disposer d'un axe routier fiable et performant entre les deux cités et vers la vallée du Rhône ;
- réaménager la liaison autoroutière actuelle dans une relation plus étroite avec les espaces urbains traversés, permettant une meilleure desserte de la vallée dans des conditions d'écoulement du trafic apaisées.

Sur le premier objectif, nous venons de le voir, le dossier de l'enquête publique n'apporte qu'une vision parcellaire. Mais même au delà de cette considération, le dossier ne semble pas cohérent. En effet, à son extrémité stéphanoise, à La Fouillouse, le projet d'A45 ne recueillerait que 9 000 véhicules/jour en moyenne (cf. notamment page 61, paragraphe C1.a.3). Sur ces 9 000 véhicules/jour, tous n'emprunteraient pas le projet de COSE, vers l'Ondaine, pour se diriger vers Le Puy et, au delà, Toulouse. Probablement, une partie de ce trafic se dirigerait vers le sud de la Plaine du Forez, fortement urbanisée, une autre partie vers le nord de Saint-Etienne (via La Terrasse), et enfin une autre partie vers l'Ondaine, sans prolonger au delà de Firminy. Combien en resterait-il pour aller vers le Puy et Toulouse ?

A l'inverse, ces 9 000 véhicules/jour semblent bien peu au regard des prévisions de trafic, par les mêmes services de l'État, du projet de COSE (cf. chapitre précédent).

A l'examen de ces données, je ne vois que 3 interprétations :

- il n'y aurait, à la mise en service de l'A45, en 2020, que quelques milliers de véhicules/jour à la Fouillouse sur l'A45, et alors il convient de se demander s'il y a un véritable problème de liaison routière Lyon – Toulouse, et donc de se poser la question si cela doit constituer un objectif assigné à un projet d'une telle envergure, et d'un tel coût ;
- il n'y aurait, à la mise en service de l'A45, en 2020, que quelques milliers de véhicules/jour à la Fouillouse sur l'A45, et pourtant il existe un réel problème de liaison routière Lyon – Toulouse, mais le projet d'A45 ne parvient pas à y répondre ;
- il y a erreur sur les prévisions de trafic sur l'A45 à La Fouillouse : ceux-ci doivent être revus à la hausse, mais alors il convient aussi de revoir l'étude des impacts de l'infrastructure sur son environnement, dans une zone fortement urbanisée et contrainte.

Quelle que soit l'interprétation retenue, l'étude d'impact du projet A45 ne semble pas satisfaisante du point de vue de ce premier objectif : la prétendue amélioration de la liaison Lyon – Toulouse.

Sur le second objectif (disposer d'un axe routier fiable et performant entre les deux cités et vers la vallée du Rhône), il est évident que le programme :

- ne répond pas du tout à la deuxième partie (un axe routier fiable et performant vers la Vallée du Rhône), et
- ne répond pas de façon précise à la première partie (disposer d'un axe routier fiable et performant entre les deux cités).

En effet le projet d'A45 ne pourra pas drainer un quelconque trafic destiné à la Vallée du Rhône puisqu'il débouchera trop au nord, vers Lyon, dans un réseau routier à forte densité. Et l'actuelle A47, même réaménagée, et soulagée par le projet d'A45, supporterait un trafic beaucoup trop important dès

2020 (cf. notamment page 61, paragraphe C1.a.3 : 74 500 véhicules/jour en moyenne à l'est de Givors, soit un trafic comparable au trafic actuel en cet endroit) pour pouvoir jouer ce rôle *d'axe routier fiable et performant*.

Quant au premier sous-objectif (axe routier fiable et performant entre les deux cités), le dossier de l'enquête publique est trop évasif pour que l'on puisse se faire une opinion fiable. Il conviendrait d'établir une matrice des déplacements plus fine que ce qui est proposé dans le dossier, pour avoir une évaluation plus précise des différents besoins en transports entre les deux cités, notamment du côté lyonnais, et d'ensuite comparer ces besoins avec les infrastructures de l'agglomération lyonnaise. A quoi bon proposer un axe routier fiable et performant jusqu'à Brignais, si ensuite les infrastructures routières de l'agglomération lyonnaise ne peuvent pas englober les 58 800 véhicules que l'A45 drainera en moyenne journalière à Brignais ? Le dossier d'enquête publique est trop imprécis sur ce point.

Quant au troisième objectif (réaménager la liaison autoroutière actuelle [...]), si l'on s'en tient aux prévisions de trafic du dossier, il semblerait que la seule portion d'A47 qui serait apaisée serait la partie entre La Grand Croix et la limite des départements de la Loire et du Rhône, avec environ 30 000 véhicules/jour en moyenne en 2020. Ainsi, sur l'ensemble des points d'encombrement du réseau présentés page 37 (chapitre C1.a), seul celui de Lorette serait résolu. Il conviendrait donc, puisque la solution proposée ne résout que ce point d'encombrement, d'envisager une solution alternative pour ce problème précis, et de la comparer (en coûts et impacts) avec la solution proposée dans le dossier.

Globalement, les avantages du projet d'A45, au regard des objectifs assignés initialement à ce projet, semblent bien maigres. Et les solutions alternatives mériteraient d'être évaluées non pas uniquement au regard des objectifs initiaux, mais aussi, dans un second temps, au regard des seuls objectifs que le projet d'A45 prétend atteindre. Ce que ne fait pas le dossier : « Aucune des alternatives proposées ne constitue une réponse permettant de résoudre les problèmes de congestion routière et de fiabilité de l'itinéraire entre les deux villes » (page 58, paragraphe C1.a).

Cette absence de recadrage des objectifs initiaux permet-il de sérieusement comparer les alternatives ? Cela permet-il de conclure sur l'utilité publique du projet ?

3- Le lien vertueux entre développement des transports et développement économique, principal argument en faveur du projet d'autoroute A45, est-il démontré ?

Le principal argument avancé par les promoteurs de ce projet (notamment les CCI de Lyon, de Saint-Etienne/Montbrison et du Puy/Issingaux, ainsi que quelques élus ligériens) est que ce projet d'A45 est la seule chance de voir la métropole lyonnaise se développer : « *Le développement de la région rhon-alpine est conditionné par une liaison fiable entre Lyon et St Etienne* » (site ouia45.fr de la CCI de Saint-Etienne/Montbrison), « *Seule cette liaison permettra l'émergence de cette métropole à taille critique : « L'aire métropolitaine lyonnaise », objet de la part de l'Etat d'un plan de développement économique spécifique* » (site ouia45.fr de la CCI de Saint-Etienne/Montbrison).

On retrouve ces mêmes arguments dans le dossier d'enquête publique : « *Le bon fonctionnement du système de transport entre les deux agglomérations de Lyon et Saint-Etienne est une condition indispensable à la pérennité de leurs échanges économiques* » (page 30), « *la Région ne doit pas rester à l'écart de l'axe de développement de la « banane bleue » et du recentrage économique et politique vers l'Europe de l'est* » (page 34), « *Actuellement les difficultés de liaison pénalisent les échanges et remettent en cause la compétitivité des entreprises du sud-Loire* » (page 35), etc.

Mais à aucun moment ce lien vertueux entre développement des transports et développement économique n'est démontré, ni dans le dossier de l'enquête publique, ni par les promoteurs du projet cités ci-dessus. Faut-il pour autant prendre pour argent comptant cet argument ?

Lors d'une table ronde intitulée « *transport et développement économique* », organisée en 2001 par la Conférence Européenne des Ministres des Transports (organisation intergouvernementale liée à l'OCDE, voir le site internet cemt.org) les conclusions des experts internationaux en économie des transports sont moins nettes que cela. On peut lire en page 193 du rapport de cette table ronde (Editions de l'OCDE, ISBN92-821-2298-0) :

« *Le lien entre transport et développement économique est un thème très controversé qui a donné lieu à de nombreuses discussions contradictoires et à une abondante littérature. Il existe une croyance parmi les hommes politiques que les investissements en infrastructures de transport favorisent le développement économique et par conséquent l'emploi. Toutefois, cette croyance n'est pas étayée par des analyses scientifiques qui tendent plutôt à dire que les effets de ce type d'investissements sur l'emploi et le développement économique sont faibles, tout au moins pour les pays développés, et qu'ils peuvent parfois même être négatifs à l'intérieur d'une région. Tel est le cas, notamment, lorsque la concurrence des industries des zones éloignées induit une restructuration du tissu industriel local.* »

Puis les experts de cette table ronde se sont attachés à tirer 4 conclusions théoriques et empiriques de leurs travaux (page 200 du même ouvrage) :

1. « *C'est en ayant des prix de transport qui s'éloignent des coûts marginaux sociaux, c'est-à-dire qui n'intègrent pas les effets directs et indirects, que l'on induit des distorsions dans l'efficacité des autres instruments. Les bénéfices de prix conformes à la théorie excèdent les coûts que de tels prix induisent.* »
2. « *Pour revitaliser, par exemple, les centres-villes à l'aide de centres commerciaux, l'on a plus de chance de remporter des succès en aménageant des zones piétonnières, des réseaux de tramway ou de bus prioritaires qu'en développant un accès par la voiture particulière direct à ces centres commerciaux. Il faut donc toujours penser en terme d'alternatives.* »

3. « *L'on n'a pas de conclusions certaines et inattaquables, directement transposables à tous les cas de figure, quant aux effets des investissements d'infrastructures sur le tissu industriel ou commercial local. L'on peut dire que souvent les effets sur l'emploi des investissements en infrastructures sont faibles, voire peuvent être négatifs, contrairement aux croyances répandues.* »
4. « *L'on doit traiter et comptabiliser les coûts environnementaux d'une manière identique aux autres coûts économiques. Ils n'ont, en effet, pas une importance moindre et les ignorer amène des dommages à l'économie à moyen ou long terme.* »

On voit donc qu'il n'y a aucun lien immédiat entre développement de l'offre de transports et développement économique. Qu'en fait, les effets des investissements en infrastructures peuvent même parfois (*souvent* écrivent les experts ci-dessus) être négatifs. Tout dépend en fait d'un grand nombre d'autres paramètres.

Il est dommage que les auteurs du dossier de l'enquête publique ne se soient pas inspirés de cet ouvrage, et des travaux de ces experts en économie des transports, pour mieux étudier ce lien entre transport et développement économique, de façon à sortir de cette « *croyance* ». Il auraient ainsi pu tenter de montrer que dans le cas présent (le territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise et le projet A45) ce lien pourrait être positif, ou tout au moins ne devrait pas être négatif.

En l'absence d'une telle étude, tous les scénarios sont envisageables. Le projet d'A45 favorisera-t-il le développement économique de l'aire métropolitaine lyonnaise ? Ou au contraire favorisera-t-il son déclin ? En l'absence de réponse à cette question fondamentale, peut-on déclarer ce projet d'utilité publique ?

4- Le dossier ne repose-t-il pas sur des études anciennes et périmées, ou trop superficielles ?

Pour terminer, je souhaite attirer votre attention sur la vétusté de cette étude.

Par exemple en page 14 du chapitre C de la version préliminaire du dossier tel qu'il a été remis aux collectivités locales mi-2006 (et donc dossier sur lequel se sont prononcées les collectivités locales), on pouvait lire : « *la gare de Saint-Étienne-Châteaureux est enclavée et localisée loin de la ligne de tramway* ». Cela a été corrigé fin 2006, dans la version de l'enquête publique, pour devenir : « *un pôle d'échange de la gare de Saint-Etienne-Châteaureux sera aménagé grâce à l'arrivée du tramway* ». Mais aucune donnée, ni aucune conclusion, n'ont été modifiées dans les études des alternatives ferroviaires du document. Avant décembre 2006 la gare SNCF de Châteaureux était enclavée et cela participait aux insuffisances des dessertes ferroviaires. A partir de décembre 2006, après que j'ai souligné cette erreur en séance publique du Conseil Communautaire de Saint-Etienne Métropole, la gare de Châteaureux n'est plus enclavée, mais cela ne change rien aux conclusions.

De même les chiffres annoncés pour la fréquentation de la ligne TER Saint-Etienne/Lyon ne prennent pas en compte la forte et récente augmentation de cette fréquentation.

Globalement le dossier ignore complètement tous les récents efforts entrepris par les différentes collectivités locales, autorités organisatrices de transports, dans le domaine des transports collectifs, tant urbains qu'inter-urbains. C'est notamment le cas pour tout ce qu'entreprennent la Région Rhône-Alpes en matière ferroviaire, et Saint-Etienne Métropole en matière de Transports en Commun Urbains. C'est aussi le cas pour le projet de rénovation complète des systèmes de billetterie entreprise de concert par l'ensemble des agglomérations de la région Rhône-Alpes.

Du point de vue financier, on peut relever que dans la version préliminaire du dossier tel qu'il a été remis aux collectivités locales mi-2006 (et donc dossier sur lequel se sont prononcées les collectivités locales), l'évaluation par les Services des Domaines de la dépense foncière n'était pas connue (chapitre C3.1). Dans la version définitive du dossier, telle que communiqué pour l'enquête publique, cette évaluation est fournie (page 91, chapitre C3.1) : 53 950 000 € TTC. Mais aucune autre donnée financière n'a été mise à jour dans le dossier : elles reposent toutes sur les estimations sans l'évaluation de la dépense foncière.

De même, le bilan économique pour le concessionnaire, présenté page 470 (chapitre F4.2) semble assez réducteur en prenant l'intégralité des recettes de péage pour les comparer aux coûts d'investissements. Si l'on se réfère à ce qui se pratique sur l'ensemble des autoroutes à péage françaises (cf. site internet de l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage – ASFA : autoroutes.mgn.fr), l'affectation des recettes de péage permet d'affecter seulement 17% aux amortissements. Dans ces conditions, quelle crédit accorder à la conclusion « *le calcul économique [...] montre que pour le concessionnaire les recettes ne compensent pas totalement les investissements* » ?

Autre thème pas très approfondi dans le dossier : celui des émissions des gaz à effets de serre. En effet, aucune référence n'est faite dans le dossier à l'observatoire régional de l'énergie et des gaz à effet de serre, qui dispose pourtant de données nombreuses et précises.

Enfin dernier thème qui devrait être beaucoup plus détaillé et approfondi : celui des effets sur la santé. Le chapitre consacré à ce thème, le chapitre E8, boucle cet aspect en 9 pages ! Alors que des études d'impact récentes, notamment dans le cadre des ICPE, ont montré que les effets sur la santé pouvaient être désormais étudiés de façon sérieuse et approfondie. Vous pourrez vous référer par exemple au

dossier d'enquête publique sur le projet d'incinérateur des boues de la station d'épuration de la ville de Saint-Etienne. Ce dossier contient un volet sanitaire de 70 pages.

Dans le cas du dossier d'enquête publique relative au projet d'A45, en 9 pages, bien peu d'aspects sont examinés. Par exemple est complètement ignoré l'effet cumulatif du projet COSE avec le projet d'A45. De même est ignoré le projet d'incinérateur cité ci-dessus, pourtant situé à la Fouillouse, très proche du projet d'A45. Alors que ce projet d'incinérateur envisage de porter la pollution atmosphérique proche des seuils actuellement admissibles, il aurait été intéressant de voir si l'arrivée du projet A45 ne faisait pas dépasser ces seuils. Malheureusement le dossier d'enquête publique relative au projet d'A45 repose sur des études trop anciennes, qui ne pouvaient pas prendre en compte ce nouveau projet, pourtant maintenant décidé et en cours de réalisation.

En conclusion, ce dossier d'enquête publique repose sur des données, des études, trop anciennes ou trop superficielles. Certains aspects (capacité de l'offre ferroviaire, analyse financière, volet sanitaire notamment) sont incomplets ou inexacts. Cela ne nuit-il pas à une comparaison efficace des solutions alternatives ? Cela permet-il d'évaluer sérieusement les impacts du projet ? Cela permet-il de conclure sur l'utilité publique du projet ?