

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSEES SUD-ALPINES ET L' AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR)

SECRETARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

**Enquête du Conseil général des Ponts & Chaussées
sur les enseignements du débat public
Contournement routier de Nice**

**Compte rendu de l'entretien entre les Chargés de mission du Conseil
général des Ponts et une délégation du GIR Maralpin**

Nice, le 7 juillet 2006

**CONCERTATION ET DÉBAT PUBLIC
Le réseau de compétence et d'expertise
du Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer**

La loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité a défini les conditions dans lesquelles le public participe désormais à l'élaboration des grands projets. Partant du constat qu'il est essentiel que les services de ce ministère maîtrisent les pratiques de dialogue qu'appellent ces nouvelles dispositions, c'est dans l'objectif d'aider les responsables de ses services, que En juin 2004, le ministre de l'équipement a demandé au vice-président du conseil général des Ponts et chaussées de mettre en place un "réseau de compétence et d'expertise" propre à ce ministère. Cette démarche s'inscrivait dans celle déjà entreprise au niveau national par RFF (Réseau ferré de France) et RTE (Réseau de transport d'électricité).

Ce réseau de compétence et d'expertise a été créé en liaison étroite avec les directions d'administration centrale. Il est animé par un groupe de pilotage présidé par le vice-président du conseil général des Ponts et Chaussées et un groupe projet qui réunit des représentants de l'administration centrale, des services déconcentrés et du réseau technique.

Les objectifs du réseau

- Organiser le retour d'expérience des débats publics et concertations*
- Préparer les services par un plan de formation*
- Mettre en place un dispositif d'appui aux services*
- Engager des chantiers méthodologiques*

Les correspondants territoriaux

Un réseau de correspondants territoriaux compétents sur les zones d'action des CIFP, a été mis en place en octobre 2005. Leurs missions sont les suivantes :

- Conseil et assistance aux maîtres d'ouvrage ou chefs de projets du ministère*
- Actions de sensibilisation et de formation*
- Participation à la remontée, à la capitalisation et à la diffusion des expériences*
- Production d'informations ou d'articles sur le site intranet du réseau*
- Contribution aux réflexions du ministère sur les méthodes et les pratiques*

Enquête du Conseil général des Ponts & Chaussées sur les enseignements du débat public Contournement routier de Nice

CADRE ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Dans le cadre des missions assignées au *Réseau de compétence et d'expertise "Concertation et débat public"* du *Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer* (MTETM) [cf. sa présentation page 1¹] et portant sur les retours d'expérience d'une série de débats publics, Monsieur Michel Tosca, Chargé de mission du Conseil général des Ponts et Chaussées, et Madame Catherine Brès, Correspondante territoriale, Chargée de projet à la mission stratégie et réorganisation des services de la DGR, ont demandé à interroger le GIR Maralpin sur le débat du *Contournement routier de Nice* (CRN) et ont consulté sur le même thème notamment la Direction départementale de l'Équipement des Alpes-Maritimes (DDE 06) ainsi que Monsieur Jean-Claude Coquet, Président de la Commission particulière du débat public (CPDP).

Les enquêteurs missionnés par le Conseil général des Ponts et Chaussées ont été reçus le 7 juillet à Nice par une délégation du conseil d'administration du GIR Maralpin constituée de Giovanni Fusco, Brigitte Gourmanel et Jacques Molinari, rejointe, pour la clôture des entretiens, par son président Éric Gaspérini.

Le compte-rendu qui en est donné ci-après a été rédigé à partir du relevé de notes dressé par les enquêteurs Mme Catherine Brès et M. Michel Tosca. Il a été révisé et complété par le GIR avec l'assentiment de ses Auteurs.

C'est sous cette forme la plus fidèlement proche du dialogue, en épousant au plus près le déroulement de l'entretien (qui ne s'est pas cantonné au seul débat CRN) mais en s'écartant parfois de la trame du questionnaire, que ce compte rendu sera mis à disposition du *Réseau de compétence et d'expertise* du MTETM et, éventuellement, porté à connaissance de ses acteurs.

Pour sa part, le GIR Maralpin se doit de le communiquer en l'état à ses membres, à ceux de ses correspondants, ainsi qu'à toutes les personnes s'intéressant aux activités du Groupe de réflexion.

Menton, le 18 août 2006

¹ présentation dont les éléments ont été aimablement communiqués par Monsieur Michel Tosca

Compte rendu de l'entretien entre les Chargés de mission du Conseil général des Ponts et Chaussées et une délégation du GIR Maralpin

CONTOURNEMENT ROUTIER DE NICE

Entretien avec une délégation du G.I.R. (Groupe Interdisciplinaire de Réflexion) Maralpin constituée par trois de ses administrateurs, Giovanni Fusco², Brigitte Gourmanel³, Jacques Molinari et conduite par ce dernier, secrétaire scientifique
Nice, le 7 juillet 2006

Relevé de notes rédigé par Michel TOSCA et Catherine BRÈS

Révisé et complété par le GIR avec l'assentiment de ses auteurs

« Nous, ce qui nous intéresse, c'est de pouvoir faire progresser la connaissance. Nous y avons apporté notre propre contribution. Ce sera ou non pris en compte. Mais nous aurons fait notre travail. ». C'est ainsi que Jacques Molinari a conclu l'entretien que nous avons eu avec lui.

PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION

Un groupe interdisciplinaire d'experts

Le Groupe Interdisciplinaire de Réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin (GIR Maralpin), fondé en 1996, "a pour vocation de rassembler les enseignants universitaires, chercheurs et experts, français et étrangers, de toutes disciplines, aux fins de contribuer à l'analyse approfondie de la problématique de l'aménagement du territoire, des voies de communication et des transports, ainsi que la protection de l'environnement, dans les zones littorales et maralpines (Alpes de la Méditerranée)" (Article 2 des statuts).

Les activités du GIR Maralpin, sous forme de débats, d'analyses et de synthèses, s'enrichissent de travaux dirigés (stages) et de recherches universitaires (mémoires, thèses) sur des sujets d'investigations ou d'études ressortissant aux thèmes précités. Ces travaux ont pour aboutissement des conférences, des publications ainsi que des communications devant des instances nationales et internationales.

L'ensemble de ces activités s'adresse tant à la société civile qu'institutionnelle pour une prise en compte attentive des critères de développement durable et de protection de l'environnement dans tous les projets d'aménagement des territoires fragiles et convoités du sud des Alpes et du littoral méditerranéen.

Une association présente et reconnue

Le GIR Maralpin, qui fonctionne en réseau, dispose d'une représentation à l'Université de Gênes [Ligurie (It)] et, en Région parisienne, d'une délégation auprès des administrations centrales. Il tient des réunions mensuelles se déroulant pour la plupart à la *Faculté de Droit et de Sciences économiques de l'Université de Nice - Sophia Antipolis*.

Le GIR Maralpin, maintient en outre le contact entre ses adhérents, ses membres associés, et ses correspondants, par un bulletin de liaison et des dépêches électroniques (InfoCirc@maralpines) ainsi que par un site Internet sous l'adresse www.gir-maralpin.org.

Depuis sa création motivée par la menace de percée autoroutière du Mercantour, le GIR a participé à de nombreuses concertations ou débats publics, notamment : le projet "Métropole azurée", le Schéma de

² Ing. Dr., Maître de Conférences à l'UNSA

³ Responsable associative, Présidente de l'ADHEC (Association de défense des habitants Est du Cros) et Co-présidente du CADE 06 (Collectif aménagement durable et environnement 06)

services collectifs Transports PACA, la DTA des Alpes-Maritimes, le port de Nice, la liaison Grenoble-Sisteron (A51), la LGV PACA, le VRAL.

Le GIR Maralpin s'est vu accorder l'*agrément interdépartemental pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur* (Arrêté n° 2004-277, en date du 9 septembre 2004, du Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur).

IMPLICATION DU GIR DANS LE DÉBAT PUBLIC SUR LE CONTOURNEMENT ROUTIER DE NICE

Le GIR a eu connaissance du projet de contournement routier de Nice plus d'un an avant le débat public (au printemps 2003). Il a été consulté en amont de l'annonce du débat:

par la DDE

Le GIR avait été invité à une réunion informelle (le 23.09.2003), bien avant l'annonce même du débat public, par la DDE qui voulait le sonder quant à sa position.

Le GIR qui, dans ses débuts, sollicitait des rencontres avec la DDE est, depuis peu, régulièrement consulté. Ainsi, lors de la dernière réunion de travail à l'invitation du Directeur de l'Équipement⁴, le GIR a appelé son attention et celle de ses collaborateurs sur la nécessité de sortir du cadre étroit des projets routiers et d'embrasser l'ensemble de la problématique des transports et de l'aménagement du territoire, et a notamment demandé son aide à la formulation de propositions solides sur la LGV PACA, et à la préparation d'une esquisse de la traversée ferroviaire des Alpes maritimes.

par le cabinet « Sémaphores », lors de l'étude de contexte, le 28 octobre 2003

Le relevé de notes correspondant a fait l'objet d'une relecture de validation par le GIR

LA PRÉPARATION DU DÉBAT AU SEIN DU GIR

Le débat sur le contournement routier de Nice a été longuement préparé, bien avant son annonce officielle.

Cette préparation a été engagée en 2003 par une large réflexion sur "Infrastructures et Aménagement du territoire" dont les travaux ont fait l'objet du numéro spécial du Bulletin n° 31 où dans un de ses articles était exposée la position du GIR.

Cette préparation s'est poursuivie en 2004 avec un cycle de conférences portant sur la problématique des infrastructures maralpines et la publication d'un autre numéro spécial (n° 32) consacré aux deux débats publics LGV-PACA et Contournement routier de Nice avec une présentation en exclusivité de la première version du dossier de saisine de ce dernier.

LA POSITION DU GIR

Sur le débat public

Le GIR avait indiqué lors d'une réunion informelle avec la DDE qu'il considérait comme une erreur de lancer le débat sur le contournement de Nice sans y intégrer celui sur la LGV PACA. Il avait prôné une approche intégrée des deux débats.

Mieux, il considérait plus logique et pertinent que tout grand projet d'infrastructure passe au préalable par un débat sur l'aménagement global du territoire concerné, fondé sur les objectifs visés, les besoins et les contraintes, au niveau local, national, et même international, ce qui éviterait le cumul de projets isolés et coûteux, sans cohérence ni vision transversale, voire concurrentiels.

Sur le projet

Les critiques du GIR portent sur deux points essentiels qui doivent remettre en cause, selon lui, la problématique du projet qui n'est qu'un avatar des projets A8bis et A51 :

Le projet est *archaïque*: il ne doit pas être cantonné à l'infrastructure mais être considéré dans la globalité du territoire.

Le projet est *anachronique*: sa justification se base sur la reproduction tendancielle des comportements passés, alors qu'il est temps de recourir à la méthode rétrospective et tenir compte des changements de comportement.

⁴ Compte rendu de la Réunion de travail du 13 janvier 2005 [cf. Site Internet du GIR/Comptes rendus]

Ainsi qu'il l'avait formulé lors de l'élaboration de la DTA 06 et réitéré lors de chaque entretien avec la DDE 06, le GIR n'a jamais consenti qu'à un réaménagement sur place (pour des raisons de sécurisation de l'itinéraire en cas d'accident majeur) du seul contournement nord.⁵

Les soupçons du GIR à propos des intentions du maître d'ouvrage

Ces soupçons résultent, aux yeux du GIR, d'une attitude trompeuse, répétée d'année en année, de la maîtrise d'ouvrage, sur la question des déplacements et des projets d'infrastructure dans la région PACA. Ce sont là, pour le GIR, des abus que la société civile ne doit plus "laisser passer ":

Il est faux de présenter le projet comme répondant à une problématique locale: il intéresse l'ensemble de la région et au delà. Cette critique, selon M. Molinari, concerne tous les débats qu'il a vécus: il condamne la présentation limitée des projets, leur vision à court terme qui fait abstraction des contextes régionaux et territoriaux.

La désignation du projet est fallacieuse: il s'agit d'un projet autoroutier et non d'un projet routier. Il ne s'agit pas d'un simple contournement de la ville mais de la traversée d'une large moitié du département.

La démarche du maître d'ouvrage est, selon le GIR, biaisée dans tous les débats, tant pour le contournement de Nice que pour d'autres projets, par des artifices variés comme en témoignent trois exemples sur lesquels le GIR est intervenu:

- **L'extension du port de Nice.** Ce premier débat public, procédait d'une démarche caricaturale. Il était clair, pour tous, selon le GIR, que, des trois projets présentés, celui *DDE/Chambre de commerce* était le projet choisi, tandis que les deux autres n'étaient que des "alternatives alibis".
- **RN 202 bis.** Le projet de la RN 202bis était officiellement affiché " barreau autoroutier sud-nord". Il a progressivement été requalifié: projet routier 2 x 2 voies, puis 2 x 1 voie tout en conservant ses emprises autoroutières initiales.
- **VRAL.** Selon lui, l'objectif réel du débat public était l'élargissement de l'autoroute et l'éventuelle réalisation d'une autoroute des piémonts. On a voulu faire croire que c'était un débat public "révolutionnaire", ne portant pas sur un projet défini mais sur une problématique, ce qui est loin de s'être avéré.

Son interrogation vis a vis de la CNDP

Le procès d'intention fait à la DDE, en ce qui concerne la désignation trompeuse du projet s'adresse plus encore à la CNDP. Le GIR s'interroge sur les raisons qui ont conduit la CNDP à laisser passer une telle énormité et n'avoir pas demandé un changement de formulation.

Une critique du même ordre concerne également le VRAL dont l'extension logique à l'arc méditerranéen tout entier n'a été arrachée qu'au cours des dernières semaines du débat.

LES CRITIQUES À L'ÉGARD DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Des questions restées sans réponses

Deux questions importantes aux yeux du GIR mais gênantes pour le M.O., n'ont pas reçu de réponses:

- la première sur les changements comportementaux ; le M.O. restant discret sur les effets sur l'accidentologie et la fluidité du trafic depuis la mise en service du 1^{er} radar dans le tunnel routier de Las Planas.
- La seconde sur l'éventualité d'une solution ferroviaire, évacuée, comme cela fut le cas lors de l'élaboration de la DTA 06 où les représentants de l'État (que l'on retrouve dans le VRAL) rejetaient comme dérisoire l'intérêt de la réouverture de la ligne Cannes-Grasse dont la remise en service s'est pourtant révélé un grand succès.

Le refus d'envisager des scénarios de rupture

Le GIR est convaincu que la maîtrise d'ouvrage et certains élus (tout en reconnaissant que leurs positions ont plutôt évolué), "freinent des quatre fers" à l'idée de prendre en compte des scénarios de rupture. Il considère comme suspecte l'application de la DDE à s'enfermer dans le tendanciel et à ne proposer que des solutions routières sans prendre en compte les modifications de comportement et la multimodalité.

Le cloisonnement

⁵ Cf. article "L'autoroute de contournement de Nice, avatar des A8bis et A58" [In Bulletin GIR n° 31 (Janv. 2004)]

Le GIR juge anormal que, sur des sujets d'intérêt général, qui touchent par exemple l'intégration modale, on puisse répondre de manière irresponsable comme ce fut le cas au sujet du franchissement du Var par la RN 202bis :

"Q. - *pourquoi le pont ne serait-il pas mixte*⁶ ?

"R. - *nous ne savons pas faire des ponts ferroviaires* "

Une telle attitude, selon lui, relève de la désinvolture et témoigne de l'inadaptation de la maîtrise d'ouvrage à appréhender un problème dans sa globalité et à lui apporter des réponses pertinentes.

Une présence trop lourde du maître d'ouvrage lors des débats publics

Le GIR l'évalue au tiers de la durée des réunions.

Outre l'importance de son temps de parole, le maître d'ouvrage reproduit à chaque réunion, selon le GIR, « les mêmes litanies » sous prétexte que le public est différent, alors qu'il faudrait, de l'avis de beaucoup, renvoyer au dossier et éventuellement aux comptes rendus des réunions précédentes⁷.

Par ailleurs, le président de la CPDP proposait systématiquement à la maîtrise d'ouvrage de répondre à chacune des questions posées, au lieu d'en faire le tri et de les regrouper, par exemple en fin de séance comme cela se passait lors du débat sur l'A51, ou, mieux, de recueillir par avance les questions et organiser de façon plus construite le débat.

L'image de la DDE aux yeux du GIR : une DDE sur la défensive, moins convaincue par son projet, en fin de débat

Il était clair, pour le GIR, que la DDE avait conscience d'intervenir sur un terrain sensible, notamment en raison des antécédents (Mercantour, A8bis) et de l'"euphémique" dénomination du projet. Les remises en cause sévères des associations et surtout les réticences exprimées d'emblée par de nombreux élus ont, selon le GIR, fait perdre rapidement pied à la DDE.

Le GIR a le sentiment que la maîtrise d'ouvrage était moins convaincue, en fin de débat, du bien fondé de son projet.

Le départ inopiné du Directeur régional de l'équipement en cours de débat a été perçu par le GIR comme une désinvolture de l'Etat, tant à l'égard de ses propres agents que du débat public

LA PERCEPTION DE LA CPDP

Le rôle du président

Le besoin d'un rapport de confiance avec le président de la CPDP est un préalable capital. Le GIR n'estime cependant pas, que depuis le débat public sur le projet d'extension du port de Nice⁸, les présidents des commissions particulières (CPDP) se soient dégagés de l'emprise des directives du maître d'ouvrage et des principaux acteurs institutionnels avec lesquels ils se sont longuement préparés à engager le débat.

Pour le débat sur le contournement routier de Nice, le GIR a eu le sentiment, dans les premiers temps du débat, que le président de la CPDP conscient des difficultés à surmonter était pressé d'en finir et considérait que, de cette manière, le projet pourrait passer plus aisément. Cette impression s'est ensuite estompée mais elle a marqué les esprits.

En dépit des avertissements réitérés et des leçons des débats publics passés, le président et la CPDP n'ont pas pris les dispositions nécessaires pour engager les médias locaux et régionaux à une bonne information du public sur les éléments du projet et les différentes étapes du débat.

L'exigence de compétence et de loyauté à l'égard des membres de la commission

Le GIR a eu l'impression, à quelques exceptions près, que les membres de la CPDP avaient "joué le jeu", dans un contexte difficile. Il est apparu que l'expert issu de l'INRETS, pourtant organisme proche du maître de l'ouvrage, et donc susceptible d'adopter les positions de celui-ci, avait eu, au contraire, en raison de ses compétences, un effet positif sur le débat en en élevant le niveau.

Par contre, l'un des membres de la commission, acquis au projet, qui intervenait chaque fois que le maître d'ouvrage était en difficulté, a été jugé sévèrement.

Les effets négatifs des problèmes internes à l'extérieur

⁶ Pour le report de la ligne des Chemins de fer de Provence (à voie métrique) en rive droite du Var

⁷ dans une démarche pédagogique utile à la CPDP et aux acteurs

⁸ débat auquel J. Molinari a participé en tant que membre de sa CPDP

L'implantation excentrée des locaux de la CPDP n'a pas favorisé un dialogue qui a davantage pâti d'un mauvais secrétariat. Ce type de dysfonctionnement a nui à l'image de la CPDP.

La préparation des membres de la CPDP en question ?

Le GIR a indiqué qu'il serait profitable que les membres de la commission bénéficient d'instructions précises sur leur rôle et que ces instructions soient portées à connaissance du public, celui du débat ayant, selon toute apparence, jugé que ce rôle n'avait pas toujours été conforme à l'idée qu'il s'en faisait.

Les ateliers thématiques : une décision louée

Satisfaisant à une demande du GIR⁹, la décision du président de la CPDP d'organiser des ateliers a été aussi très appréciée des autres associations. Elle a permis de traiter de questions qui ne peuvent l'être, lors de réunions grand public, faute de temps et parce qu'elles sont trop techniques et nécessitent un travail sur dossiers. Cela a été le cas pour la question des simulations de trafic.

Une satisfaction importante : l'acceptation de toutes les propositions d'invitation d'experts formulées par le GIR

Quatre experts de niveau national, sinon international proposés par le GIR sont intervenus dans le débat public à l'invitation de la CPDP. Ils ont apporté des informations, un regard nouveau et des perspectives nouvelles sur les problématiques des transports, de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, ce sont :

- Marc Viel, Ingénieur ECP, Urbaniste et membre associé au CGPC, sur l'importance du "paramètre temps"
- Gabriel Jourdan, Docteur en Géographie, Chargé d'études à l'Agence d'urbanisme de l'aire Toulonnaise, sur "les effets de la dépendance automobile"
- André Gastaud, Conseiller Transports à la Mission Interministérielle de l'Effet de Serre (M.I.E.S), sur "effets de serre et transports"
- Maïa Vitorge, Directrice d'Études Urbanisme et Déplacements à l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise (AURG) sur le "projet d'autoroute apaisée"

Tous ces experts ont consenti à animer en outre, en complément du débat proprement dit, un atelier ou une conférence-débat du GIR.

Un regret

L'absence de consultation (comme proposé par le GIR) de nos voisins italiens et monégasques pour une cohérence nécessaire avec leur propre stratégie en matière d'infrastructures transfrontalières.

LES ENTRAVES CONSTATÉES PAR LE GIR À LA BONNE PARTICIPATION DES ASSOCIATIONS AUX DÉBATS PUBLICS

Les délais draconiens des débats publics

CPDP et DDE ont donné le sentiment qu'ils étaient "pressés d'en finir"

Le GIR a eu l'impression que la CPDP (tout comme la DDE), était pressée « d'en finir ». Cette impression négative s'est ajoutée aux soupçons concernant les intentions de la DDE quant aux finalités réelles d'un débat public affichant "profil bas" pour mieux relancer les grands projets autoroutiers.

L'impossibilité de travailler en profondeur sur le dossier

De l'avis général, l'étroitesse des délais accordés rend impossible, selon le GIR, une participation effective des associations à un débat public.

Le GIR a travaillé plus d'une année sur le projet, avant que ne commence le débat. Cette possibilité, il la doit, à une certaine reconnaissance dont l'association bénéficie, en particulier de la part des administrations centrales. Le GIR est ainsi destinataire d'informations anticipées et fait l'objet de consultations. C'est ainsi qu'il juge avoir pu présenter une analyse du projet, de niveau correct.

Il reconnaît que les autres associations ne sont pas traitées de la même manière. Il affirme qu'elles n'ont eu connaissance du projet que deux semaines avant le début du débat. Encore fallait-il qu'elles fassent la démarche d'aller chercher le dossier du débat. Il leur était donc impossible de travailler sur le fond.

⁹ Cf. "Réponse du GIR Maralpin au questionnaire de la CPDP" [in Q3 & B.Q1.2(b)]

La non mise à disposition des études par le maître d'ouvrage

Les études n'ont pas été mises à la disposition du GIR ni des autres associations.

Le maître d'ouvrage s'est refusé à transmettre les études qui ont servi à l'élaboration du projet, contrairement à ce qui avait été fait pour LGV PACA¹⁰ et contrairement à la loi. Selon les membres de la délégation du GIR, le dossier du débat ne donne pas matière à expertise, il ne peut être considéré que comme "objet de marketing"

Un rythme de réunions difficile à suivre

Le premier mois du débat public a été marqué par un rythme de réunions jugé trop tendu (une réunion par semaine), nuisant à la représentation et à la participation satisfaisantes des associations.

Une préjudiciable absence de moyens

Les coûts en temps, efforts et frais qu'entraîne pour une association le suivi actif (et démocratique en son sein) d'opérations de la lourdeur d'un débat public sont, selon le GIR, gravement sous-estimés. Le GIR appelle, de longue date¹¹, mais en vain, l'attention des pouvoirs publics et plus récemment de la CNDP sur les moyens à mettre à disposition des associations par l'entremise d'un fonds à disposition de la société civile provisionné à proportion de l'ampleur du projet et de ses enjeux. Ces moyens permettraient d'assurer:

- les dédommagements pour frais
- les études pour la mise au point de propositions, l'élaboration de contre-propositions ou même de contre-expertises

LES EFFETS FORMATEURS DE LA PRATIQUE FRÉQUENTE DES DÉBATS PUBLICS

La région PACA a été le théâtre de nombreux débats publics. Ceci a entraîné, selon le GIR, les effets positifs suivants:

Les associations deviennent des interlocuteurs plus éclairés et compétents

Les associations et le public en général, encore inspirés par les récents débats sur les projets ferroviaires (3^{ème} voie et LGV PACA), ont parfaitement relevé la totale contradiction des objectifs d'un projet autoroutier comme le Contournement routier de Nice, avec la volonté fermement déclarée d'engager une politique en faveur des transports en commun.

Le GIR constate que les associations ont prouvé, par leurs questions, qu'elles avaient une vision de plus en plus cohérente, globale et pertinente de l'aménagement du territoire. Elles ont aujourd'hui acquis, par leur participation aux enquêtes publiques, aux concertations, aux débats publics, une vision à l'échelle départementale, à l'échelle régionale et nationale, voire européenne, avec une prise en compte affirmée de la problématique transfrontalière.

Le GIR observe, qu'au fil des années, du fait du nombre croissant de retraités qui apportent leurs savoirs professionnels, la compétence des associations est devenue plus forte et qu'elles deviennent des acteurs à part entière.

Les méthodes employées lors des différents débats sont comparées

La multiplication des débats a permis aux associations de développer leur sens critique en ce qui concerne les méthodes d'animation des débats. A ce titre la méthode utilisée pour le débat de l'A51 par le président Daniel Ruez a été bien perçue par le GIR, tandis que la méthode utilisée par Philippe Marzolf, en ce qui concerne le tirage au sort des questions, est rejetée, car trop aléatoire¹². En revanche, la compétence de ce dernier pour faire respecter les temps de parole est reconnue. Il a toutefois été jugé "manipulateur" dans la mesure où lui seul décide à sa guise et à sa convenance des interventions.

LES PROPOSITIONS DU GIR POUR AMÉLIORER L'EFFICIENCE DES DÉBATS PUBLICS

¹⁰ RFF, maître d'ouvrage du projet LGV-Paca, a mis à disposition des acteurs sur CD-Rom., dès le 14 octobre 2004, une première partie des études et dossiers dont la seconde partie a été fournie sous forme d'un second CD-Rom début janvier 2005 dans l'attente de l'ouverture du débat ayant eu lieu le 3 mars 2005

¹¹ "La DTA et la concertation – Le point de vue d'une association" J. Molinari ; février 2000 ; Droit et Ville n° 50/2000 ; pp.250-257

¹² elle a pourtant été maintenue au VRAL par ce même président en dépit des recommandations du GIR et des protestations des acteurs

Chaque acteur ou groupement d'acteurs devrait disposer des moyens de créer un groupe de travail préparatoire au débat

Compte tenu du constat suivant:

- 4 mois, soit la durée d'un débat, représente un délai trop court pour permettre aux associations d'étudier un dossier et de réagir,
- le dossier de débat est insuffisant pour un travail de fond requérant l'analyse des études qui ont fondé le projet,

la constitution de groupes de travail ad-hoc disposant des moyens nécessaires en termes d'études devrait pouvoir être favorisée par la CPDP et/ou le maître d'ouvrage. Ceux-ci devraient être créés dans des délais suffisants pour permettre, aux acteurs qui l'auraient souhaité, de procéder à une analyse du projet et formuler des alternatives éventuelles lors du débat.

Ainsi, chaque acteur ou groupe d'acteurs pourrait présenter lors du débat des propositions plus avancées et mieux formulées

Une période d'interruption du débat devrait être systématisée

L'interruption du débat sur la liaison Grenoble-Sisteron, en juillet 2005 a été jugée salutaire par tous les participants. Le même constat a été fait, à propos des autres débats ayant connu une pause. Il est apparu que ces dernières avaient permis d'élever le débat en offrant à chacun la possibilité d'affiner ses arguments. Une telle modalité pourrait être systématisée.

Un nouveau phasage des débats

Les considérations qui précèdent conduisent à prôner :

- une mise en circulation anticipée du dossier du débat et des études préalables
- une période de présentation du projet par la maîtrise d'ouvrage assortie des introductions et interventions officielles, suivie de la mise en oeuvre de groupes de travail disposant de toute l'information nécessaire
- une interruption d'un mois environ
- une période de finalisation, au cours de laquelle les acteurs présenteraient leurs arguments qui seraient mis en débat en présence d'experts.

Cette proposition apparaît, pour le GIR, devoir être plus constructive et favoriser une meilleure appropriation du projet et de ses problématiques. Elle lui apparaît devoir être "dynamisante" pour le débat en atténuant le caractère répétitif du déroulement des réunions publiques, en restreignant les interventions officielles et en épargnant aux acteurs frustrés de débat (faute de disposer d'un temps d'intervention suffisant), le fastidieux et coûteux suivi de ce que le président Marzolf désigne péjorativement à tort « la caravane du débat ».

Pourquoi inciter d'emblée à la rédaction des cahiers d'acteurs - Quid des évolutions dues au débat ?

Les cahiers d'acteurs devraient pouvoir être réalisés après le débat de manière à tenir compte de l'évolution des positions susceptibles de survenir en cours de débat. Ou bien ne faudrait-il pas envisager une éventuelle réactualisation de ces cahiers par une fiche, en fin de débat ?

Le GIR fait remarquer: "le maître d'ouvrage ne s'est embarrassé d'aucun scrupule pour faire éditer en fin de débat des cahiers complétant son dossier".

Les interrogations du GIR sur le mode de participation des élus au débat public

Le GIR constate que "les élus viennent faire leur déclaration et repartent la plupart du temps sans suivre les débats" et convient que ceux-ci ne peuvent pas non plus intervenir en fin de réunion car cela supposerait qu'ils tirent des conclusions sans avoir écouté la salle. D'un autre côté, il admet que leur présence ne saurait être systématique car la reproduction de leur même discours serait fastidieuse et pourrait fausser le déroulement du débat. Cette question est considérée comme importante par le GIR car la présence des élus apporte une "visibilité" à un débat ; elle peut sans aucun doute être drastiquement résolue par l'imposition d'un strict respect des temps de parole, et ce, quelle que soit la qualité de l'intervenant.

LES CONCLUSIONS DU DÉBAT PUBLIC

Le GIR remet en cause les finalités du rôle de la CPDP

Le GIR souhaite que soit mis en débat le rôle de la CPDP, son champ d'initiatives (depuis la préparation du débat jusqu'à sa conclusion), et, en conséquence, la consistance des conclusions que cette dernière formule à l'issue du débat sous la forme du compte rendu qu'elle en établit.

Tout en admettant que la CPDP ne doive pas prendre position sur le projet, il défend l'idée que revient à la CPDP la responsabilité de mesurer la valeur des arguments recensés, au moins au plan de leur rationalité.

Il juge, en l'occurrence, que le compte-rendu n'est qu' "*un médiocre échantillonnage*", "*au mieux un catalogue*" et de ce fait "*pas satisfaisant*" et, en tous cas, "*sans intérêt*"

Il pense que la commission doit "donner un poids" aux arguments. S'il convient que chacun a le droit de s'exprimer, ceci étant la base d'un débat public, il indique qu'une expression n'est pas un argument et précise que tous les arguments n'ont pas la même valeur sur le plan de la rationalité, "une équipe de CPDP doit pouvoir faire la part des choses entre ce qui a de la valeur et ce qui n'en a pas". En fait, la question doit se poser lors de chaque réunion publique. Les propositions n'étant recevables que si elles sont argumentées, il revient à la CPDP de le rappeler aux intervenants et de les amener à mieux formuler des avis. En exerçant ce *rôle pédagogique*, la CPDP élargirait et enrichirait un débat qu'il lui serait ensuite plus aisé à analyser en éliminant les scories, en dégageant mieux la problématique, et en tirant les leçons.

Le GIR indique que le compte rendu du débat public sur le projet de contournement routier de Nice n'est pas le seul à témoigner d'une carence d'esprit critique d'une équipe qui ne peut être totalement dégagee des contingences et s'exprimer en toute clarté sur le débat qu'elle a conduit et la manière d'améliorer le déroulement des débats futurs.

Ces considérations conduisent le GIR à considérer le compte rendu du débat public du contournement de Nice comme inaccompli.

L'annonce du choix du projet par le ministre de l'aménagement du territoire, avant la fin du débat, a moins discrédité le débat public, selon le GIR, que les pressions médiatiques tout au long de ce dernier

"Des voies nombreuses se sont élevées à l'encontre du choix formulé avant clôture du débat par Christian Estrosi, président du Conseil général des Alpes maritimes et actuellement ministre délégué à l'aménagement du territoire. Une telle annonce, pour autant qu'elle ait été formulée au nom de l'État, contribue certes à discréditer le débat public déjà traité avec une même désinvolture dans deux circonstances analogues¹³.

Qu'on ne se dissimule cependant pas que le débat public n'a pas pour rôle de dicter une décision mais de susciter des contributions citoyennes aux fins d'éclairer le maître d'ouvrage sur les choix à faire, lesquels reviennent légitimement aux politiques.

Cette phase d'études, de réflexions, et de confrontation d'idées dont la CPDP assume la responsabilité ne doit surtout pas être faussée et troublée par des informations et pressions médiatiques de la nature de celles qui ont été diffusées par la presse locale (et même par un achat d'espace d'une pleine page dans l'unique quotidien local).

"L'instauration de règles déontologiques à ce sujet nous paraît hautement souhaitable", conclut Jacques Molinari.

¹³ A Bordeaux pour le projet de contournement autoroutier et à Marseille pour la LGV-Paca