

**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 (DIACT) et de la COFHUAT

SECRÉTARIAT : 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

**LES DÉBATS PUBLICS DE 2006  
SUR LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES NOUVELLES**

[extrait du Compte rendu d'activités annuel 2006]

**1. En 2006 : les deux derniers débats d'une série quasi ininterrompue de quatre**

En matière de projets structurants, l'année 2006 a vécu sensiblement le même rythme de débats publics que l'année 2005 qui avait connu le déroulement complet de deux débats publics

- **Débat public sur la "LGV-Paca"** [du 21 février au 8 juillet]
- **Débat public sur la "Liaison Grenoble-Sisteron [LGS]"** [du 7 juin au 20 octobre]

et l'engagement à mi-parcours d'un troisième

- **Débat public sur le "Contournement routier de Nice [CRN]"** [du 4 novembre 2005 au 28 février 2006]

L'année 2006 aura vécu l'achèvement de ce dernier et la préparation d'un quatrième débat

- **Débat public sur la "Politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien [VRAL]"** [du 27 mars 2006 au 26 juillet 2006]

**(a) De 2004 à 2006, trois années consécutives de préparation et de participation aux débats**

Les trois premiers de ces débats publics (LGV-Paca, LGS & CRN), qui relèvent directement de la problématique maralpine, avaient fait l'objet d'une réflexion préalable du GIR Maralpin dans le cadre de l'élaboration des schémas de transports collectifs régionaux, de la DTA 06, sinon d'une préparation approfondie tous au long des années précédentes, et notamment au cours de l'année 2004 [cf. CR annuel 2004].

Cette préparation s'est encore poursuivie en 2005 dans le cadre des activités propres du GIR, par le biais d'ateliers (14.01.05, 15.03.05, 19.04.05, 15.11.05) et de conférences-débats ["Métropolisation et Infrastructures - Trois éclairages sur deux débats publics [Lgv-Paca et Contournement (autoroutier) de Nice" (17.05.05)], mais aussi dans le cadre institutionnel du Conseil de développement de la CASA ["Aménagement du territoire, problématique des transports, technique ferroviaire et LGV-Paca" (02.03.05)].

L'approche pluridisciplinaire s'est confortée en 2006 avec la préparation et le déroulement du débat public CRN dont le GIR a tiré le meilleur parti en s'impliquant directement, avec la bienveillance de la Cpdp, à la fois dans le choix d'experts invités et la mise en place d'ateliers.

**(b) La ligne de conduite du GIR**

À l'encontre des analyses et propositions des maîtres d'ouvrage inscrivant leurs projets dans des cadres d'évolutions tendanciennes et selon des critères d'économie marchande, l'argumentaire du GIR, invoquant l'urgente nécessité d'une rupture radicale avec ces errements, s'est fondé sur les principes suivants :

- subordonner tout projet d'infrastructure à l'aménagement du territoire
- situer les enjeux dans leur contexte géostratégique le plus large

- inverser les priorités d'investissements au profit du rail et des transports collectifs
- faire respecter les engagements internationaux de l'État et appliquer la législation

Enfin, tout autant dans leur phase préparatoire qu'au cours de leur déroulement, le GIR s'est appliqué à souligner l'intrication des ces projets et à ouvrir le débat sur leur mise en cohérence [cf. comptes-rendus et analyses détaillées en 1.4.2. & 1.4.3.]

### **(c) Une démarche constructive et appréciée**

Du fait de l'intrication de l'ensemble de ces projets, le GIR Maralpin a été d'emblée en mesure de s'engager activement dans ces débats, de les nourrir de ses propres contributions et de celles d'experts invités par ses soins, et de soumettre aux débats des analyses cohérentes et jugées pertinentes par nombre d'acteurs au point d'être retenues par la majorité d'entre eux.

La qualité de la participation du GIR aux trois premiers de ces débats publics n'est sans doute pas étrangère à l'invitation qu'il a reçue à être consulté dans le cadre de la réunion régionale préalable au débat public VRAL organisée à Marseille en novembre 2005 par la Dde 13, puis, de la Cdpd Vral pour deux interventions invitées.

On mesure ainsi la reconnaissance acquise, tant auprès de la Cndp qu'auprès des institutions, par le GIR depuis sa participation au débat public sur le "*Projet d'extension du port de Nice*" [15.10.2001 - 31.01.2002] jusqu'à celui du VRAL, lequel aura donc clôturé une série quasi ininterrompue de quatre débats au long duquel, en l'espace de deux années, les analyses du GIR auront couvert l'entièreté du territoire régional et celui de l'arc méditerranéen.

*Analyses et contributions du GIR ont été attentivement suivies et consultées sur Internet ainsi qu'en ont attesté et en attestent encore leur position en tête des principaux moteurs de recherche.*

## **2. Débat public sur le "Contournement routier de Nice" (CRN)**

### **(a) Préparation**

Comme il l'avait fait pour le débat public LGV-Paca, le GIR Maralpin s'était longuement préparé à ce débat en diffusant depuis janvier 2004, notamment à travers les numéros spéciaux de ses Bulletins toutes les informations recueillies à son sujet, dont une version provisoire du dossier de saisine. Pour sa part, le maître d'ouvrage avait procédé, dès octobre 2003, à une étude de contexte dans le cadre de laquelle le GIR avait été consulté le 23.10.03 [cf. CR annuel 2004]. Après un long délai imposé par une remise à niveau du dossier du débat pour y inclure les nouvelles modalités de financement, la CNDP à son tour, en sa décision du 05.01.05, retardait le débat en raison de nombreuses insuffisances relevées dans le dossier (relatives notamment à l'environnement, la prise en compte de l'évolution des transports collectifs et les modes de financement) [cf. Décision CNDP 2005/01/CRN/1] pour ne délivrer son accord que le 05.10.05 [Décision CNDP 2005/51/CRN/5].

Entre temps, la DDE 06 organisait le 02.05.05 la tenue de ce qui sera l'unique Comité de suivi, et la CPDP ouvrait ses consultations dont celle du GIR le 29.06.05.

### **(b) Initiatives du GIR**

Dans sa réponse le 21.07.05 au questionnaire de la CPDP, le GIR Maralpin y renouvelait ses analyses et formulait trois requêtes importantes

- échanges d'information avec les autorités des pays limitrophes,
- organisation d'ateliers techniques sur des questions controversées,
- recours à des experts de haut niveau extérieurs au débat.

Le GIR n'a pu, sur le premier de ces points, obtenir ce qu'il avait mis sur pied pour la LGV-Paca avec la rencontre de Gênes. En revanche, des ateliers ont bien été instaurés, deux en 2005 (30.11.05 & 06.12.05) et deux en 2006 (06.01.06 & 13.02.06), et, surtout, la CPDP a consenti à

inviter les diverses personnalités proposées par le GIR, lesquelles ont, chacune, bien voulu, à l'occasion de leur venue, accepter de présenter une conférence et/ou d'animer un atelier dans le cadre des activités du GIR.

### (c) Contributions du GIR dans le cadre du débat

Outre sa consultation dans le cadre de l'étude de contexte et sa réponse au questionnaire de la Cpdp, la participation du GIR au débat public s'est opérée sous cinq formes principales

- celle de son cahier d'acteur et des deux cahiers d'experts invités à sa demande
- celle de communications GIR invitées dans le cadre des réunions publiques
- celle de communications d'experts invités dans le cadre des réunions publiques sur proposition GIR
- celle de contributions GIR
- celle de sa participation aux quatre ateliers.

À la clôture du débat public (qui s'est déroulé 07.11.05 au 27.02.06), la participation du GIR s'établissait ainsi :

- Cahiers d'acteur et d'experts (experts invités par l'entremise du GIR)
  - Cahier d'acteur du GIR "*Le prétendu « contournement routier de Nice » : un projet anachronique et désastreux*"; Cahier d'acteur n° 15 (janvier 2006)
  - Cahier d'expert de Marc Wiel "*Comprendre les processus pour comprendre les enjeux - Quand le modèle s'auto-réalise*"; Cahier d'expert n° 1 (décembre 2005)
  - Cahier d'expert de Gabriel Jourdan "*Rompre avec le cercle vicieux de la dépendance automobile*"; Cahier d'expert n° 2 (janvier 2006)
- Communications GIR invitées dans le cadre des réunions publiques
  - "*Le point de vue du Gir Maralpin sur la validité du projet*" (J. Molinari) [R. d'ouverture, Nice (07.11.04)]
  - "*Le point de vue du Gir Maralpin sur « maîtrise des transports et infrastructures »*" (J. Molinari) [R. "Quel transport de marchandises ? Quel trafic poids lourds en 2020 ?", Antibes (24.11.05)]
- Communications d'experts invités sur propositions GIR dans le cadre des réunions publiques
  - "*De la ville pédestre à la ville automobile – L'enjeu d'une restructuration de la ville autour des transports collectifs*" (G. Jourdan) [R. "Quel projet de territoire pour les A.-M. ?", Cannes (14.11.05)]
  - "*Une vision globale*" (Marc Wiel) [R. "Comment nous déplacerons-nous en 2020", Valbonne (29.11.05)] (le lendemain, Marc Wiel animait une conférence débat du GIR sur "*Comment concilier efficacité économique et exigence de solidarité dans l'aménagement du territoire*")
  - "*Effet de serre, réchauffement climatique et politique des transports*" (André Gastaud) [R. "Quelles conséquences du projet sur l'environnement et le cadre de vie ?", Mouans-Sartoux (16.01.06)] (le lendemain, André Gastaud animait une conférence-débat GIR sur le même thème)
  - "*La démarche grenobloise de chrono-aménagement du territoire et son outil symbolique, les « autoroutes apaisées » peuvent-ils contribuer au débat en cours sur le contournement routier de Nice?*" (Maya Vitorge) [R. "Le projet pourrait-il consolider l'attractivité de la Côte d'Azur ?", Nice (30.01.06)] (en matinée, Maya Vitorge animait un atelier GIR intitulé "*Chrono-aménagement du territoire et autoroutes apaisées - À propos de Nice et du projet de contournement routier*")
- Notes techniques du GIR
  - "*Financement du Projet - Les conséquences d'un choix entre les solutions d'aménagement*" [Claude Brulé (13.02.06)]
  - "*Estimation de la rentabilité financière du projet - Première approche [Synthèse]*" [Gabriel Jourdan 19.02.06]

#### **(d) Contributions du GIR au delà du débat**

##### Enquête du Conseil Général des Ponts & Chaussées

Dans le cadre d'une enquête portant sur les retours d'expérience d'une série de débats publics, deux chargés de mission du Conseil général des Ponts et Chaussées ont souhaité interroger le GIR et ont rencontré le 7 juillet 2006 une délégation de son Conseil d'administration. Le compte rendu de ces entretiens, validé par les deux parties, a été mis en ligne sur le Site internet du GIR.

##### Enquête de la Direction des Routes

Une consultation analogue, mais conduite par des sous-traitants, a eu lieu le 26 juin 2006. Il n'en est résulté aucun retour ni écho.

#### **(e) Conclusion du débat**

Le souci d'écarter le spectre de l'A8bis, l'irruption d'arguments déstabilisants (au nombre desquels ceux apportés par les experts du GIR ne sont pas les moindres), mais sans doute aussi l'unanimité recueillie quelques mois plus tôt sur la priorité à accorder à la LGV-Paca, ne sont pas étrangers à la position d'attente affichée par les plus hautes autorités du Département.

Celle-ci s'est concrétisée le 21 juillet par un communiqué de presse commun de Dominique Perben, Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, et de Christian Estrosi, Ministre délégué à l'Aménagement du Territoire (président du Conseil général des Alpes-Maritimes), se prononçant sur "les conditions de la poursuite du projet de contournement de Nice".

*Constatant que "l'objectif de l'État consiste à améliorer la sécurité de l'autoroute A8, en particulier entre les vallées du Var et du Paillon...l'État va donner la priorité à l'amélioration de l'autoroute A8 à l'Est du fleuve Var.*

*Deux options sont possibles pour procéder à cette amélioration : l'élargissement sur place de l'autoroute ou la réalisation d'un tunnel direct entre Saint-Isidore et Nice-Est venant dédoubler l'A8 existante.*

*Ces deux solutions vont donc être comparées de manière approfondie afin de pouvoir choisir la meilleure. L'objectif est que ces études complémentaires permettent le lancement de l'enquête publique dans les quatre ans à venir.*

*A l'Ouest du fleuve Var, les réflexions sur l'amélioration des conditions de déplacement et de l'accessibilité de Sophia-Antipolis vont se poursuivre en concertation avec les collectivités locales. En parallèle, des études pour améliorer le fonctionnement de l'autoroute A8 à court et moyen terme seront engagées."*

Une telle décision marque indiscutablement une pause dans les grands projets autoroutiers, mais la décision de faire porter l'effort sur le contournement de Nice *stricto sensu* ne manque pas de surprendre dans la mesure où ce tronçon :

- est de loin la moins chargée de la section azurienne de l'A8
- fait actuellement l'objet de lourds travaux de sécurisation des tunnels [par mise en œuvre des dispositions les plus récentes (notamment percement de communications et aménagement d'abris de sécurité)]
- a reçu la faveur de la première implantation départementale de contrôle de vitesse et en a très efficacement bénéficié.

### **3. Débat public sur la "Politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien" (VRAL)**

#### **(a) Préparation [état au 31.12.2005]**

Sous réserve du respect de certaines conditions (prise en compte plus approfondie, dans le dossier du débat, du développement du territoire, des traversées alpines et de l'intermodalité), la

CNDP se saisissait du débat public le 8 juillet 2005 [Décision Cndp 2005/31/PTVRAL/1] mais ne considèrera son dossier suffisamment complet que le 1<sup>er</sup> mars 2006 pour décider de son déroulement du 27 mars 2006 au 26 juillet 2006 [Décision Cndp 2006/13/PTVRAL/7].

Avant ces échéances ainsi repoussées à l'année 2006, le GIR Maralpin a participé, à l'invitation de la Diren-Paca, à la réunion de préparation du dossier support qui s'est tenue à Marseille le 29 novembre 2005 dans les locaux de la Dde 13, avec les représentants du Cabinet en charge de son élaboration [Menscom/Mensia Conseil] et sous l'égide des ministères de saisine. Le compte rendu de cette réunion ainsi que ceux des deux autres homologues tenues en régions Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes ont été mis en ligne sur le site Internet du GIR.

### **(b) Initiatives et observations préliminaires du GIR**

Lors de sa participation à la rencontre du 29 novembre 2005 à Marseille ainsi que, de manière plus détaillée et approfondie, dans les observations qui furent formulées le 8 février 2006 dans le cadre de l'enquête de la Cdpd, le GIR formulait trois requêtes importantes

- refuser l'étroitesse du cadre méthodologique imparti (étude d'amélioration du fonctionnement d'un axe selon un scénario tendanciel)
- ouvrir le débat à l'aménagement du territoire,
- ouvrir le débat à l'arc méditerranéen.

et les assortissait de propositions très concrètes tirant parti des enseignements de précédents débats et portant notamment sur le contenu du dossier d'information, sur l'organisation du débat et sur l'information du public.

Seule la dernière de ces requêtes (partagée par l'ensemble des acteurs institutionnels) fut retenue, encore ne l'a-t-elle été qu'en phase ultime du débat.

Une autre occasion de formuler des observations, la tenue à Avignon le 24 février 2006 d'une première réunion de concertation, a été offerte au GIR. Déplorant le refus avéré de prise en compte de l'arc méditerranéen et de l'aménagement du territoire, le GIR a regretté que la Cdpd n'ait pas tenu grand cas des nombreuses propositions recueillies, notamment lors des réunions de consultation des principaux acteurs de la région Paca et des autres régions impliquées (Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon) en s'interrogeant sur l'indépendance de la Cndp et des Cdpd vis-à-vis des maîtres d'ouvrage et de l'État.

### **(c) Contributions du GIR dans le cadre du débat**

Outre sa participation à la réunion de préparation du dossier support [Marseille (29.11.05)], sa réponse au questionnaire de la Cdpd, la participation du GIR au débat public s'est opérée sous cinq formes principales

- celle de son interpellation écrite à l'issue de la réunion préliminaire du 24.02.06
- celle de deux communications GIR invitées dans le cadre des réunions publiques
- celle d'une communication d'expert invité dans le cadre des réunions publiques sur proposition GIR
- celle de sa participation aux deux ateliers préliminaires.

À la clôture du débat public (qui s'est déroulé du 27.03.06 au 28.07.06), la participation du GIR s'établissait ainsi :

- Interpellation écrite préliminaire
  - "*Un débat qui s'annonce sous de mauvais auspices - L'aménagement du territoire et l'arc méditerranéen escamotés*" [suite à Réunion de concertation, Avignon (24.02.06)]
- Communications GIR invitées dans le cadre des réunions publiques
  - "*Le point de vue du GIR Maralpin - Recadrer le débat et changer de démarche*" (J. Molinari) [R. Audition publique, Montpellier (22.05.06)]
  - "*Repenser le territoire ...et le gouverner - Argumentaire assorti de commentaires sur un débat ne répondant pas aux attentes*" (J. Molinari) [R. territoriale, Nice (12.07.06)]
- Communication d'expert invité sur proposition GIR dans le cadre des réunions publiques

- "Le « pas romain » est devenu notre « pas quotidien »" (D. Musslin, Directeur de l'Agence d'urbanisme de l'aire avignonnaise)" [R. territoriale, Avignon (20.06.07)]

#### **(d) Analyses et recommandations du GIR**

L'ensemble des contributions du GIR Maralpin s'est inscrit dans l'énoncé ainsi préconisé d'un recadrage du débat articulé à partir des objectifs suivants :

1. Élargir le périmètre du débat à l'ensemble de l'arc méditerranéen en raison à la fois de l'intrication des trafics terrestres de ses 3 branches rhodanienne, languedocienne et provençale, et de la nécessaire mutualisation des trois grandes aires portuaires de Barcelone, Marseille et Gênes
2. Accorder la primauté à l'aménagement du territoire sur un espace dont la fragilité a été soulignée par le Plan Bleu et la cohérence révélée par l'Observatoire de la métropolisation
3. Changer de démarche méthodologique en substituant l'analyse rétrospective au suivisme tendanciel (scénarios prospectifs) en se référant aux objectifs incontournables que sont les protocoles de Kyoto, le "facteur 4 ", "l'après-pétrole" et, surtout, la consommation irréversible de l'espace.
4. Tirer les enseignements de débats publics récents [Port de Nice, LGV-Paca, Contournement (auto)routier de Nice] tous recadrés avec succès sur une problématique d'aménagement du territoire
5. Promouvoir un changement de politique fondé sur un retour souhaitable de l'État qui pourrait laisser pressentir la récente annonce de création d'un Observatoire interrégional PACA & LR des territoires et de la métropolisation.

#### **(e) Une importante décision de l'État**

D'un débat fort mal engagé et de la confusion des débats dont il a été fait état en 1.3.2.(a), ont heureusement émergé le consensus d'un changement de cap et, surtout, une importante décision de l'État, à savoir la *Décision du 4 décembre 2006 consécutive au débat public de problématique sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien* [J.O. du 20 décembre 2006]

Cette décision remet nettement en cause les orientations initiales du débat (dont celle de l'exclusion de la branche provençale) ; on en retiendra notamment :

- *Art. 1<sup>er</sup>. – Le secrétariat général du ministère de l'équipement, du tourisme, des transports et de la mer est chargé d'élaborer un plan d'action publique nationale « transport, urbanisme, effet de serre » de réduction des émissions de gaz à effet de serre, proposant des objectifs à l'horizon 2020-2025 et préparant l'échéance ultérieure de 2050, sur l'ensemble des secteurs des transports et de l'urbanisme. Ce plan s'inscrit notamment dans l'objectif général de la division par 4 des émissions de gaz à effet de serre à cette échéance 2050.*
- *Art. 2. – La priorité est donnée au développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime*
- *Art. 8. – Il est créé un observatoire partenarial et interrégional de la mobilité dans la vallée du Rhône et l'ensemble de l'arc méditerranéen.*