

cn **d** **p**
Commission
particulière
du débat public

**Le compte
rendu
du débat public
sur le projet
de contournement
routier de Nice**

établi par le président
de la Commission particulière
du débat public

4 novembre 2005 - 28 février 2006

26 avril 2006

Le débat public **sur le projet**
de contournement routier de Nice

Le compte
rendu
du débat public

La commission particulière du débat public

Président	> Jean-Claude Coquet Ingénieur général du génie rural, des eaux et des forêts, Président de section du Conseil général du GREF de 1998 à 2003, à la retraite à Marseille.
Membres	> Jean-Pierre Clarac Paysagiste conseil de l'Etat en activité. Cabinet installé à Sophia-Antipolis
	> Xavier Godard Directeur de recherche à l'Institut national de la recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), résidant à Aix-en-Provence.
	> Michel Meinardi Ingénieur, biologiste et universitaire à la retraite à Nice. Ancien ingénieur de recherche à la bibliothèque de l'Université de Nice.
	> Jean-Pierre Zirotti Professeur des universités. Enseigne la sociologie et dirige l'école doctorale « Lettres, Arts et sciences humaines » à l'Université de Nice.
<i>Nota</i>	<i>Un cinquième membre de la Commission particulière, Paul Le Jan, a été nommé. Des raisons personnelles lui ont interdit de participer aux activités publiques de la Commission.</i>
Permanents	> Patrice Franceschetti Secrétaire général de la Commission particulière
	> Dominique Scutella Attachée de direction à la Commission particulière
	> Céline Sépici Secrétaire de la Commission particulière

Pour la suite ...

CNDP : Commission nationale du débat public

CPDP : Commission particulière du débat public

Propos introductif

par le président de la CPDP

La Commission nationale du débat public a décidé le 5 janvier 2005 de soumettre au débat public le projet de contournement routier de Nice dont l'avait saisie le Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.

Elle en a confié l'animation à une Commission particulière constituée dans les mois qui ont suivi.

Puis, sur la base du dossier préparé par le maître d'ouvrage, représenté localement par la Direction départementale de l'équipement des Alpes-Maritimes, elle a décidé le 5 octobre 2005 que le débat public se déroulerait pendant quatre mois, du 4 novembre 2005 au 28 février 2006.

Le projet de contournement routier de Nice présenté propose trois solutions différentes de dédoublement ou d'aménagement de l'autoroute A8 pour en améliorer la sécurité et la fluidité et pour faciliter l'accessibilité de plusieurs zones d'activités.

Il fait suite à plusieurs projets d'autoroutes nouvelles élaborés depuis une vingtaine d'années et qui ont été abandonnés en raison des fortes oppositions rencontrées.

Son importance beaucoup plus réduite, le fait qu'il reprenne certaines propositions d'opposants aux projets précédents, l'inscription de son principe dans la liste des projets prioritaires de la Directive territoriale d'aménagement adoptée en 2003 et l'intense travail de concertation mené par les services de l'Équipement ont permis un débat serein et constructif, malgré des opinions contrastées.

Le débat s'est déroulé en conformité avec la lettre et l'esprit de la loi, même si l'on peut regretter la participation trop modeste du grand public et notamment des jeunes. La Commission particulière a rempli pleinement sa mission. Elle s'est assurée qu'une information aussi complète et objective que possible a été fournie sur le projet et son contexte pendant toute la durée du débat, n'hésitant pas à faire appel à cet effet à des experts extérieurs. Elle a encouragé chacun à exprimer son opinion et a consigné toutes les opinions émises. Cet effort s'est en particulier traduit par 40 cahiers d'acteurs et 34 contributions écrites proposées la plupart par des particuliers.

Les rapports avec le représentant local du maître d'ouvrage ont été excellents, ce qui n'a pas empêché la Commission particulière de se comporter en toute indépendance à son égard et en toute neutralité à l'égard du projet. Elle poursuit aujourd'hui sa mission en rendant compte, dans le même esprit, du déroulement du débat et des opinions émises.

Au terme du débat public, je remercie les membres et les permanents de la Commission particulière qui, par leur compétence et leur disponibilité, ont largement contribué à son bon déroulement.

Merci aussi au public pour son attention, son souci d'être constructif et sa patience lors de réunions parfois fort longues.

Je remercie également la Commission nationale pour l'aide permanente qu'elle nous a apportée.

Le Président de la CPDP
Jean-Claude Coquet

*“ Un débat
conforme
à l'esprit
et à la lettre
de la loi ”*

Sommaire

Les grandes dates du débat public.....	10
I. Saisine de la CNDP et préparation du débat.....	11
A. La saisine de la CNDP et sa décision du 5 janvier 2005	11
B. La désignation de la CPDP	12
C. La préparation du débat	12
1 Les moyens administratifs et logistiques.....	12
a. Le secrétaire général	12
b. Les locaux	13
c. Les prestataires de services	13
d. Les moyens	13
2 Les premiers travaux de la CPDP	14
e. Les réunions de la CPDP	14
f. Les contacts avec le maître d'ouvrage	14
g. Les rencontres avec les acteurs potentiels	14
D. La préparation du dossier du maître d'ouvrage	15
E. La conception générale du débat	16
II. Le déroulement du débat.....	17
A. La décision de la CNPD du 5 octobre 2005	17
B. Les outils du débat et la diffusion de l'information	17
1. Le dossier du maître d'ouvrage.....	17
2. Le mode d'emploi du débat public.....	17
3. Le journal du débat.....	18
4. Les cahiers d'acteurs.....	18
5. Les interventions des experts et les cahiers d'experts.....	19
6. Les fiches thématiques du maître d'ouvrage	19
7. Le site internet.....	19
8. Le système questions-réponses.....	20
9. Autres.....	21
C. Les conférences de presse.....	21
D. L'envoi de la documentation aux acteurs potentiels du débat	21

E. Les réunions publiques.....	22
F. Les ateliers	24
G. Les réunions non officielles.....	25
H. Les demandes d'expertises complémentaires.....	26
I. La médiatisation.....	26
J. Le coût du débat	27
K. Les critiques sur l'organisation et le déroulement du débat.....	28
III. Les opinions exprimées et les enseignements du débat.....	30
A. Le contexte du débat.....	30
B. Les particularités du projet	31
C. Les opinions exprimées.....	32
1. <i>Les difficultés de l'analyse</i>	32
2. <i>La typologie des courants d'opinions</i>	33
3. <i>Le positionnement des acteurs</i>	35
a. Les acteurs institutionnels.....	35
b. Les acteurs socio-professionnels	36
c. Le monde associatif.....	37
d. Les partis politiques	38
e. Les citoyens.....	39
4. <i>Tentative de synthèse</i>	40
D. Les autres enseignements du débat public	40
IV. Conclusion.....	42
annexe 1 > Liste des acteurs potentiels rencontrés en vue de la préparation du débat.....	43
annexe 2 > Liste des interventions lors des réunions publiques	44
annexe 3 > Liste des cahiers d'acteurs produits.....	47
annexe 4 > Liste des contributions écrites.....	48
annexe 5 > Décompte des articles parus pendant la durée du débat public.....	49
annexe 6 > Liste des documents figurant dans le dossier final du débat.....	50

Les grandes dates du débat public

2 novembre 2004	Saisine de la CNDP par le Ministre des transports et de l'équipement
5 janvier 2005	Décision de la CNDP d'organiser le débat
2 février 2005	Décision de la CNDP désignant le président de la CPDP
11 mai 2005	Décision de la CNDP désignant les membres de la CPDP
18 mai 2005	Réunion de mise en place de la CPDP
27 septembre 2005	Transmission du dossier du maître d'ouvrage à la CNDP
5 octobre 2005	Décision de la CNDP fixant le calendrier du débat
3 novembre 2005	Conférence de presse de lancement du débat
7 novembre 2005	Réunion publique d'ouverture du débat à Nice
14 novembre 2005	Réunion de proximité et thématique à Cannes
24 novembre 2005	Réunion de proximité et thématique à Antibes
29 novembre 2005	Réunion de proximité et thématique à Valbonne
30 novembre 2005	Atelier sur les projections de déplacement n°1
5 décembre 2005	Réunion de proximité et thématique à Cagnes-sur-Mer
6 décembre 2005	Atelier sur les variantes
16 janvier 2006	Réunion de proximité et thématique à Mouans-Sartoux
30 janvier 2006	Réunion de proximité et thématique à Nice Ouest
31 janvier 2006	Atelier sur les projections de déplacement n°2
6 février 2006	Réunion de proximité et thématique à Nice Est
13 février 2006	Atelier sur les risques sanitaires et environnementaux
27 février 2006	Réunion publique de clôture du débat à Nice
5 avril 2006	Présentation à la CNDP du compte rendu et du bilan du débat

I. Saisine de la CNDP et préparation du débat

A. La saisine de la CNDP et sa décision du 5 janvier 2005

L'autoroute A8, terminée dans les années 60, est le seul axe routier à grand débit traversant le département des Alpes-Maritimes : c'est un axe international emprunté par de très nombreux poids lourds, mais c'est aussi la principale voie de communication routière desservant la conurbation azurée, voie Est-Ouest sur laquelle se raccordent, en peigne, de très nombreuses voies de desserte Nord-Sud.

La circulation résultant largement du trafic VL et PL local y est particulièrement dense, dangereuse pour une autoroute et irrégulière. La constatation et les prévisions d'aggravation de cette situation ne sont pas récentes. Elles ont conduit les services de l'Équipement à proposer depuis plus de 20 ans plusieurs solutions sous la forme d'autoroutes nouvelles (A8 bis, A58) implantées plus au Nord, dans le moyen pays. Ces projets ont été successivement abandonnés en raison des très fortes oppositions qu'ils ont rencontrées.

Avec l'augmentation de la population et l'étalement de l'urbanisation, les problèmes de transport et de déplacement se sont aggravés d'une façon générale dans le département.

L'État a donc proposé, dans le cadre de la Directive territoriale d'aménagement (DTA) élaborée depuis 1997 et finalement approuvée en 2003 après avoir recueilli l'accord de l'ensemble des collectivités concernées, de donner une priorité à l'amélioration de la qualité des liaisons et aux transports collectifs. Parmi les projets cités figurent la liaison routière Est-Ouest et le contournement routier de Nice. Ce sont les seuls dont la maîtrise d'ouvrage appartient à l'État à travers l'autoroute A8.

C'est ainsi que les services de l'Équipement ont étudié, en concertation avec les collectivités, les acteurs économiques et certaines associations, un nouveau projet.

Ce projet décrit l'ensemble du problème des transports et des déplacements dans le département et évoque les différentes solutions à y apporter : multimodalité et intermodalité, avec amélioration du réseau routier local, développement des transports collectifs, promotion du ferroutage et du merroutage. Il ne développe bien sûr que la partie de cet ensemble de la compétence de l'État, c'est-à-dire le dédoublement et l'aménagement de l'autoroute A8.

Le projet présenté expose plusieurs solutions nettement différenciées dont deux sont proches des contre-propositions formulées par certains opposants à l'A8bis et à l'A58.

Le coût et l'importance de toutes ces solutions dépassent les seuils au-delà desquels la saisine de la Commission nationale du débat public est obligatoire.

Le Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, maître d'ouvrage, a donc saisi de son projet, le 2 novembre 2004, la CNDP, laquelle a décidé, le 5 janvier 2005, d'organiser elle-même un débat public sur le projet de contournement routier de Nice et d'en confier l'animation à une commission particulière.

B. La désignation de la CPDP

Dans un premier temps, la CNDP a désigné, le 2 février 2005, le président de la CPDP : Jean-Claude Coquet, puis sur proposition de ce dernier, le 11 mai 2005, les cinq autres membres de la commission : Jean-Pierre Clarac, Xavier Godard, Paul Le Jan, Michel Meinardi et Jean-Pierre Zirotti (voir page 5).

La composition de cette commission tient compte des recommandations de la CNDP :

- > **indépendance** à l'égard du maître d'ouvrage et des principaux acteurs du débat, **neutralité** à l'égard du projet,
- > **équilibre** entre actifs (3) et retraités (3),
- > **diversité géographique des résidences** : 3 extérieurs au département des Alpes-Maritimes (tous les trois résidant dans les Bouches du Rhône), 3 locaux (Nice et Antibes),
- > **diversité des compétences** : deux ingénieurs, un chercheur dans le domaine des transports, un paysagiste, un biologiste et un sociologue,
- > **assurance d'une relative disponibilité**. Sur ce dernier point il faut regretter l'impossibilité de participer aux travaux de la CPDP dans laquelle s'est trouvé Paul Le Jan pour des raisons personnelles. Tous les autres membres ont par contre été particulièrement disponibles et la CPDP a pu fonctionner normalement.

C. La préparation du débat

1. Les moyens administratifs et logistiques

Dès sa désignation le président de la CPDP a rencontré la Direction départementale de l'équipement des Alpes-Maritimes et ses services pour prévoir la mise en place des moyens administratifs et logistiques nécessaires au débat, puisque leur financement doit être supporté par le maître d'ouvrage du projet.

Dans la perspective d'ouvrir le débat à la rentrée de l'automne 2005, il n'y avait pas urgence. Les mois de février et mars ont permis de mettre au point le cadre des marchés des prestataires de services. La mise en place des moyens n'a commencé effectivement qu'en avril 2005.

a. Le secrétaire général

Un secrétaire général a été recruté à partir du 15 juin 2005 pour une durée maximum de 12 mois. Il s'agit de Patrice Franceschetti qui habite la région de Nice et qui venait juste d'être disponible sur le marché du travail. Il a une formation de juriste mais il n'avait aucune pratique du débat public.

Sa fonction au sein de la commission consiste à être le lien entre le président, les membres de la CPDP et le maître d'ouvrage, à aider à l'organisation et à la conduite du débat et à assurer le contact courant avec le public.

b. Les locaux

Après une recherche assez laborieuse, car de nombreux propriétaires refusent de louer pour une durée maximum d'un an, il a été proposé un local de 150 m², comportant 8 pièces dont une assez grande pour être une salle de réunion et permettre aussi d'accueillir le public.

Ce local fait partie d'un immeuble de bureaux de bonne présentation, bien situé dans une zone où le stationnement n'est pas impossible, à l'ouest de la ville de Nice, donc en principe facilement accessible depuis la partie du département la plus concernée par le projet.

Son adresse est : Immeuble le Matisse, 9 avenue Henri Matisse 06209 Nice.

c. Les prestataires de services

La commission a eu recours à plusieurs prestataires de services. Ceux-ci ont été choisis à partir des appels d'offres organisés sur le plan administratif par la Direction départementale de l'équipement des Alpes-Maritimes.

La lourdeur du formalisme de la passation des marchés publics a parfois provoqué des retards. Il a été prudent d'entreprendre cette procédure dès février 2005.

Les titulaires des marchés sont :

- > pour l'équipement et les moyens administratifs nécessaires au fonctionnement de la CPDP : la société **PACKAGE** de Marseille.
C'est une société spécialisée dans « l'assemblage » de prestataires divers, qui est très habituée au débat public, pour en avoir assisté plusieurs.
- > pour l'organisation des réunions publiques, l'enregistrement de toutes les interventions, la restitution des débats, la diffusion des documents, la mise en œuvre locale du système questions-réponses : la même société **PACKAGE**.
- > pour le conseil en communication et la mise

- en œuvre d'un certain nombre de prestations de communication, notamment la publication du journal du débat, des cahiers d'acteurs et des cahiers d'expert et la gestion du contenu du site Internet :
- la société **Patrick Wolf Consultants** de Paris
- > Pour les relations presse :
La société **CommEvent** d'Antibes.
- > Pour l'impression des documents de la CPDP la société **SICA** de Saint-Laurent-du-Var
- > Pour l'infrastructure du site Internet de la CPDP la société **ALEAUR** de Paris.

d. Les moyens

Le maître d'ouvrage n'a jamais opposé de refus aux demandes de moyens de la CPDP, dès lors qu'elle apportait les justifications attendues. La commission a ainsi pu disposer de tous les moyens nécessaires à son fonctionnement.

Il faut signaler en particulier parmi ces moyens :

- > deux personnels administratifs compétents : Dominique Scutella, attachée de direction, et Céline Sépic, secrétaire.
- > un véhicule type Clio à la disposition du secrétariat général.
- > du matériel téléphonique fixe et portable.
- > des ordinateurs, une photocopieuse noir et blanc, une machine à affranchir.

2. Les premiers travaux de la CPDP

e. Les réunions de la CPDP

La CPDP s'est réunie pour la première fois le 18 mai 2005, dès que ces membres ont été désignés. Il s'est tenu ensuite 18 réunions, la plupart comportant en fin de réunion la présence de la Direction départementale de l'équipement afin de régler les problèmes matériels en cours.

La plupart des réunions ont eu une durée d'une demie journée. Quelques unes, se tenant juste avant les réunions publiques sur les lieux des réunions, n'ont duré qu'une ou deux heures. Une seule réunion a duré une journée.

Chaque réunion a fait l'objet d'un compte rendu détaillé.

A l'occasion de plusieurs réunions, l'équipe de la CPDP a bénéficié, à l'initiative du conseiller en communication, de séances de « média-training » avec le concours de journalistes.

f. Les contacts avec le maître d'ouvrage

Il n'y a eu qu'un contact de la CPDP, à travers son président, avec le maître d'ouvrage en titre, la Direction générale des routes au Ministère des transports et de l'équipement à Paris. C'était le 6 octobre 2005. Le président de la CPDP n'a rencontré à cette occasion ni le directeur général des routes, ni le sous-directeur des autoroutes et ouvrages concédés, mais plusieurs de leurs collaborateurs.

Les contacts avec le représentant local du maître d'ouvrage, la Direction départementale de l'équipement des Alpes-Maritimes, ont par contre été nombreux, notamment lors de l'élaboration du dossier du débat, puis pour préparer les réunions publiques. Le président et les membres de la CPDP ont rencontré à quelques reprises le directeur lui-même accompagné de ses collaborateurs. Mais pendant les deux derniers mois, le directeur ayant été muté sans être immédiatement remplacé, les représentants de la DDE rencontrés étaient le directeur adjoint et le chargé de mission « contournement ». Le nouveau directeur a été présent lors de la réunion de clôture.

Le secrétaire général a eu des contacts très fréquents avec les divers fonctionnaires de la DDE concernés par le débat, notamment sur le plan administratif.

Dans tous les cas, ces contacts ont été aisés et productifs. Aucune difficulté particulière n'est à signaler.

Pour autant, la commission n'a jamais eu l'impression de négocier son indépendance.

g. Les rencontres avec les acteurs potentiels

Dès qu'il a été nommé, le président de la CPDP a entrepris de rencontrer les principaux acteurs potentiels du débat : responsables administratifs, élus, présidents d'associations, agents économiques. La liste initiale a été tirée de l'« étude de contexte » réalisée en 2004 pour le compte de la Direction départementale de l'équipement, mais chaque rencontre permettait de nourrir la liste de ceux qui méritaient d'être entendus.

C'est ainsi que plus de 40 personnes ont été rencontrées, la plupart chez elles. La liste figure en annexe.

Le président a assisté lui-même à toutes les rencontres, accompagné dans un certain nombre de cas par un ou plusieurs membres de la commission et par son secrétaire général.

Lors de chaque rencontre, il remettait un document comportant des informations sur le débat public en général et sur celui qui se préparait (présentation de la commission, d'un calendrier possible...). Il remettait aussi un questionnaire pour recueillir les suggestions des personnes rencontrées sur la façon de présenter le projet et d'organiser le débat.

Ces rencontres et le retour des questionnaires ont permis d'améliorer la conception générale du débat (jour de la semaine et heure à privilégier pour les réunions publiques, intervenants à solliciter ...).

Des questions nombreuses concernant le projet lui-même ont bien sûr été posées. La commission n'a pu évidemment y répondre, mais cela a permis d'inviter le maître d'ouvrage à étoffer son dossier sur les points les plus souvent évoqués.

D. La préparation du dossier du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a commencé à préparer le dossier à soumettre au débat dès le mois de janvier 2005 avec l'aide d'un cabinet spécialisé.

A chaque étape, la partie préparée devait recueillir l'accord de la Direction générale des routes, puis elle était soumise à la CPDP. Cette procédure a duré plusieurs mois, au cours desquels le dossier s'est peu à peu enrichi pour atteindre in fine 108 pages.

La commission a veillé à ce qu'il soit aussi complet et clair que possible et qu'il réponde aux conditions figurant dans la décision de la CNDP.

La première moitié du document décrit le contexte géographique, démographique, social et économique des Alpes-Maritimes, à travers notamment la Directive territoriale d'aménagement adoptée en 2003, puis l'ensemble des problèmes de déplacements dans ce département, pour terminer par l'analyse des perspectives à l'horizon 2020 des conditions de circulation sur l'autoroute A8. La conclusion de cette première partie est qu'une nouvelle infrastructure est nécessaire.

La seconde partie rappelle les objectifs de l'Etat et expose les solutions qui en découlent : trois solutions contrastées sont proposées parmi la vingtaine étudiées. Chaque solution est décrite et analysée.

La ville de Nice ayant saisi la CNDP du projet d'extension de son tramway, il a été décidé, à défaut d'ouvrir un autre débat, d'évoquer plus longuement ce projet à l'occasion de celui prévu sur le contournement routier. Cela s'est traduit d'abord par une page supplémentaire dans le dossier du maître d'ouvrage.

Le dossier a été transmis le 27 septembre 2005 à la CNDP, la CPDP proposant qu'il soit considéré comme suffisamment complet.

E. La conception générale du débat

Parallèlement à l'examen du dossier du maître d'ouvrage, la CPDP a réfléchi à l'organisation du débat. Il a été décidé, non sans discussion :

- > de prévoir un nombre de réunions publiques limité à 9, ce qui paraissait suffisant face à l'ampleur géographique limitée du projet (30 km) ;
- > de répartir ces réunions sur l'ensemble de la zone concernée, pour notamment répondre à une observation récurrente sur le titre du projet (projet de contournement routier de Nice), jugé par certains comme réducteur, voire intentionnellement trompeur. C'est ainsi que des réunions ont été programmées, en plus des réunions d'ouverture et de clôture du débat prévues à Nice, à Cannes, Antibes, Valbonne, Cagnes-sur-Mer, Mouans-Sartoux, Nice-Ouest et Nice-Est ;
- > de donner à ces réunions, hormis celles d'ouverture et de clôture, un double objet : dans un premier temps réunion de proximité pour débattre du projet en général et de ses répercussions locales, puis réunion thématique sur un thème particulier.

La CPDP a souhaité par ailleurs publier un document intitulé «le mode d'emploi du débat public» à diffuser avant le début du débat et trois ou quatre numéros du journal du débat, dont le premier tiré à 100 000 exemplaires.

Enfin, consciente que de nombreuses questions, bien qu'abordées dans le dossier du maître d'ouvrage, méritaient d'être approfondies, la commission a envisagé divers moyens d'y pourvoir : venues d'experts commis par la commission, organisation d'ateliers spécialisés, fiches d'information complémentaire à établir par la DDE.

Il lui est apparu enfin qu'une durée de 4 mois était nécessaire et que le débat méritait d'être engagé le plus tôt possible, dès que le dossier du maître d'ouvrage serait prêt.

Une note résumant ce qui précède a été transmise à la CNDP en même temps que le dossier du maître d'ouvrage.

II. Le déroulement du débat

A. La décision de la CNDP du 5 octobre 2005

Lors de sa réunion du 5 octobre, la Commission nationale du débat public a déclaré, après avoir entendu le président de la commission particulière, que le dossier proposé par le maître d'ouvrage était suffisamment complet pour être soumis au débat public. Elle en a fixé le calendrier : le débat se déroulera sur une période d'environ quatre mois, du 4 novembre 2005 au 28 février 2006, selon les modalités proposée par le président de la CPDP.

B. Les outils du débat et la diffusion de l'information

La CPDP a décidé de mettre en œuvre les mêmes outils que ceux utilisés dans les débats passés les plus récents. Mais, au fur et à mesure de l'avancement de la préparation et du déroulement du débat, il lui est apparu utile d'avoir recours à d'autres supports. On peut citer dans cette dernière catégorie « le mode d'emploi du débat public », les « cahiers d'experts » et les « cahiers d'ateliers ».

1. *Le dossier du maître d'ouvrage*

Il s'agit du document le plus important, car c'est celui qui expose le projet soumis au débat. Nous avons vu (voir § I.D.) que sa préparation a duré plusieurs mois et qu'il se présente sous la forme d'une brochure de 108 pages éditée en 10 000 exemplaires. Un résumé en 8 pages a été tiré à 100 000 exemplaires.

2. *Le mode d'emploi du débat public*

Cette brochure rédigée par la CPDP expose en 8 pages ce qu'il faut savoir sur le débat public avant de s'y engager : son origine et ses principes, et, pour le cas particulier du contournement routier de Nice, son organisation et son calendrier. Elle a été éditée en 10 000 exemplaires. Sa diffusion a suivi celle donnée au dossier du maître d'ouvrage. La séparation et la juxtaposition des deux documents ont eu le mérite de clarifier aux yeux du public le rôle de chacun, le maître d'ouvrage et son représentant local, d'une part, et les commissions, d'autre part.

3. *Le journal du débat*

Il a été prévu d'éditer au fur et à mesure de l'avancement du débat «un journal du débat public»: quatre numéros au maximum étaient envisagés ; trois auront été édités.

Le numéro 1 a été tiré en 100 000 exemplaires et diffusé dès novembre avec le résumé en 8 pages du dossier du maître d'ouvrage, lui-même tiré en 100 000 exemplaires. Il rappelle l'organisation du débat, décrit les moyens de s'informer et de s'exprimer et donne le programme détaillé des réunions publiques. Il comporte une carte T permettant de demander de la documentation, de s'abonner aux publications du débat ou de poser une question.

Le numéro 2, édité en 10 000 exemplaires, a permis de faire le point à mi-parcours, début janvier 2006.

Le numéro 3, tiré en 4 000 exemplaires, a été diffusé en fin de débat. Il contient une analyse des grands courants d'opinions observés et quelques réflexions en vue d'une synthèse.

4. *Les cahiers d'acteurs*

Un cahier des charges et un modèle ont été diffusés dès novembre auprès des acteurs potentiels du débat ayant la forme de groupements : collectivités, organismes professionnels, syndicats, partis politiques et associations.

La CPDP a choisi de réserver ce type d'expression aux citoyens organisés. Une seule réclamation a été faite sur ce point.

Quarante cahiers d'acteurs ont été produits (voir la liste en annexe) :

- > 12 proviennent de collectivités,
- > 7 d'organismes professionnels,
- > 8 de partis politiques ou d'élus,
- > 13 d'associations très diverses.

Certains projets ont été rejetés en raison du manque de représentativité des auteurs ou parce qu'ils étaient parvenus à la CPDP au-delà de la date limite du 15 février. Leurs textes ont néanmoins été publiés sur le site Internet du débat dans la rubrique des contributions écrites.

Faut-il regretter cette abondance relative de cahiers d'acteurs par rapport aux autres débats ? La CPDP estime au contraire que c'est un outil à privilégier dès lors que, par son caractère écrit, il exige plus de rigueur et d'argumentation dans l'expression et qu'il laisse des traces des opinions émises validées par leurs auteurs.

Chaque cahier a été édité en 4 000 exemplaires. 1 000 à 1 500 ont été remis aux auteurs pour leur propre diffusion, un millier ont été servis aux abonnés et quelques centaines encore ont été diffusés lors des réunions publiques.

5. Les interventions des experts et les cahiers d'experts

Quinze experts sont intervenus au cours des réunions publiques et des ateliers, non compris le bureau d'études qui a été chargé par la Commission nationale d'établir une expertise complémentaire sur une solution alternative proposée par un groupe politique :

- > cinq pour le compte du maître d'ouvrage: des membres du Ministère des transports, de la Direction régionale de l'équipement PACA, du CETE (Centre d'études techniques de l'équipement) d'Aix, du SETRA (Service d'études techniques des routes et autoroutes) et du CETU (Centre d'études des tunnels) venus apporter des précisions sur le projet,
- > une dizaine à la demande de la CPDP pour apporter un autre éclairage sur le projet et cela sur des aspects très variés : historique des déplacements dans le département, la logistique dans l'économie actuelle, l'évolution des besoins de déplacements des personnes, l'effet de serre et la pollution par l'ozone, l'autoroute apaisée... La moitié de ces intervenants a été proposée par une association, le GIR Maralpin.

Parmi les exposés des experts commis par la CPDP, quatre ont été édités dans des documents de quatre pages tirés en 4 000 exemplaires et publiés sous le nom de cahiers d'experts avec la même diffusion que les cahiers d'acteurs.

- > cahier d'expert n°1 : Marc Wiel – La mobilité
- > cahier d'expert n°2 : Gabriel Jourdan – Le cercle vicieux de la dépendance automobile
- > cahier d'expert n°3 : Daniel Boudouin – Toujours plus de camions ?
- > cahier d'expert n°4 : Laurence Dalstein-Richier – Des compromis pour protéger la végétation.

6. Les fiches thématiques du maître d'ouvrage

Le besoin d'une information plus complète exprimée par le public tout au long du débat a conduit le maître d'ouvrage à produire sept fiches thématiques. La plupart apportent des précisions sur un thème donné en regroupant des informations dispersées dans plusieurs sources. Quelques-unes apportent des éléments nouveaux qui n'étaient pas disponibles il y a quelques mois.

- Fiche n°1 : comment le maître d'ouvrage est passé de 24 scénarios étudiés à 3 solutions proposées.
- Fiche n°2 : inventaire de tous les projets de transports en commun à l'horizon 2020 connus de la DDE des Alpes-Maritimes.
- Fiche n°3 : comment accéder à la zone d'activités de Sophia-Antipolis ?
- Fiche n°4 : l'après-pétrole
- Fiche n°5 : les modes de financement
- Fiche n°6 : quel devenir de l'A8 actuelle en cas de réalisation du projet ?
- Fiche n°7 : la sécurité dans les tunnels.

Ces fiches ont été éditées en 4 000 exemplaires. Elles ont été diffusées dans le cadre du débat public et seront encore utiles dans son prolongement.

7. Le site Internet

Le site Internet www.debatpublic-pcrnice.org a fonctionné dès les premiers jours du débat et il restera consultable jusqu'en juillet 2006. Sa structure est conforme à celle du site type préconisé

par la Commission nationale du débat public et il est mis en œuvre par la société Patrick Wolf Consultants.

Figurent sur ce site toutes les informations nécessaires concernant le débat public en général, le projet du maître d'ouvrage et le déroulement du débat.

On y trouve en particulier :

- > l'ensemble des documents produits par le maître d'ouvrage, y compris les études préalables conduites pour son compte,
- > l'ensemble des documents produits par la CPDP et évoqués ci-dessus,
- > les enregistrements intégraux des débats ayant eu lieu au cours des réunions publiques et des ateliers,
- > 34 contributions écrites, d'une à une dizaine de pages émanant d'organismes divers et de particuliers,
- > 57 avis simples de particuliers,
- > le système questions-réponses,
- > les communiqués de presse.

Tout est téléchargeable.

Pendant la durée officielle du débat, du 4 novembre 2005 au 28 février 2006, les éléments statistiques relatifs au fonctionnement du site ont été les suivants : la progression de la fréquentation du site Internet a été régulière depuis le début du débat : 1 300 visites en novembre, 1 400 en décembre, 1 900 en janvier et 2 200 en février. En mars, le site a encore connu 1 700 visites. En tout, plus de 8 500 visites en cinq mois. Entre novembre 2005 et 26 Avril 2006, plus de 40 000 pages auront été consultées et plus de 162 000 fichiers auront été téléchargés. Ce sont le dossier du débat et les dossiers d'études qui sont les plus demandés, suivis de près par les cahiers d'acteurs.

Globalement, on peut dire que ce site a bien fonctionné. Il pourra être consulté jusqu'à la fin de 2006 à l'adresse actuelle, puis sans limite de temps, sur le site de la Commission nationale (www.debatpublic.fr).

8. *Le système questions-réponses*

C'est un élément particulier du site Internet qui mérite quelques précisions. Le système questions-réponses est plutôt moins satisfaisant que le reste du site.

Relativement peu de questions ont été posées malgré la diversité des moyens offerts au public : fiches en réunion publique, courrier, site Internet, carte T... La quasi-totalité des questions posées relevait de la compétence du maître d'ouvrage.

En outre, ce dernier a tardé à fournir un certain nombre de réponses, malgré leur nombre réduit et le caractère répétitif de beaucoup d'entre elles.

La CPDP n'a cependant enregistré aucune réclamation.

Au total, 113 questions ont été reçues et le jour de la clôture du débat, il restait 13 questions sans réponse, dont certaines étaient très récentes.

9. Autres

Deux autres outils préparés par la Direction départementale de l'équipement des Alpes-Maritimes méritent d'être signalés. Il s'agit d'un film d'une dizaine de minutes édité sous la forme d'un DVD en 20 000 exemplaires et de deux séries de panneaux d'informations (0,80 m x 2 m), l'un de six panneaux, l'autre de treize panneaux.

La CPDP les avait examinés avant leur utilisation et, considérant qu'ils reprenaient le contenu du dossier du maître d'ouvrage, elle n'avait pas fait d'objection à ce qu'ils soient utilisés dans le cadre du débat.

Les panneaux ont été régulièrement présentés aux entrées des salles des réunions publiques. Le reste du temps ils étaient disposés dans les halls de la DDE et du restaurant du centre administratif des Alpes-Maritimes à Nice.

Il semble que l'impact de ces deux moyens ait été assez limité.

Toute la documentation imprimée n'a pas été distribuée. La CPDP a donné son accord à la Direction départementale de l'équipement des Alpes-Maritimes pour qu'à l'issue du débat les documents restants lui soient remis. Elle compte les utiliser en particulier pour confectionner 500 mallettes qui contiendraient chacune l'ensemble des documents produits par le maître d'ouvrage et la CPDP, soit une soixantaine de documents.

C. Les conférences de presse

La conférence de presse précédant l'ouverture du débat s'est tenue le 3 novembre 2005. Elle a été présidée par Monsieur Yves Mansillon, président de la Commission nationale du débat public. Il était entouré du président et des membres de la CPDP, du secrétaire général de la Préfecture des Alpes-Maritimes, du directeur départemental de l'équipement et de ses collaborateurs chargés du dossier du projet de contournement.

Les journalistes présents, au nombre d'une quinzaine environ, représentaient essentiellement les médias locaux (presse écrite, radios, télévision).

Un dossier de presse leur a été remis et il a été répondu à leurs questions, au demeurant peu nombreuses et portant exclusivement sur le projet.

Quelques interviews ont été réalisées sur place et d'autres ont été programmées.

Aucune autre conférence n'a eu lieu pendant la durée du débat. Une est prévue en avril pour présenter le présent compte-rendu et le bilan du président de la Commission nationale.

D. L'envoi de la documentation aux acteurs potentiels du débat

Une documentation comportant les quatre documents de base, à savoir le dossier de 108 pages du maître d'ouvrage et son résumé en 8 pages, ainsi que « le mode d'emploi du débat public » et le journal du débat

public n°1, a été adressée à 790 personnes représentant des acteurs potentiels du débat. Il s'agit de :

- > l'ensemble des personnalités rencontrées par la CPDP avant l'ouverture du débat,
- > l'ensemble des maires et présidents de communautés d'agglomérations,
- > l'ensemble des organismes à vocation économique signalés par la Chambre de commerce et d'industrie Nice Côte d'Azur,
- > l'ensemble des associations signalées par les services régionaux chargés de l'environnement et par la Direction départementale de l'équipement,
- > l'ensemble des administrations de l'Etat départementales et régionales concernées.

Par la suite ces acteurs potentiels ont été systématiquement destinataires de toutes les productions diffusées dans le cadre du débat comme ceux qui entre temps s'étaient abonnés, notamment à l'aide de la carte T, soit près de 900 bénéficiaires.

Le Ministre d'Etat de la Principauté de Monaco a fait l'objet d'un envoi particulier.

Le nombre d'habitants concernés par le projet va, selon la solution (il y en a trois) et la zone d'influence qu'on lui prête de 600 000 à 1 000 000. Il n'a pas été envisagé d'envoyer une documentation à chaque foyer. La CPDP a choisi de faire distribuer 88 000 exemplaires du journal n°1 et du résumé en 8 pages du dossier du maître d'ouvrage en quelques jours à certains péages de l'autoroute A8, à l'aéroport de Nice et en gare de Nice.

De plus, elle a déposé dans toutes les mairies concernées, y compris les nombreuses mairies annexes de Nice, les quatre documents de base en un nombre d'exemplaires adapté, en demandant aux services municipaux d'en faire la diffusion auprès des personnes et organismes intéressés.

E. Les réunions publiques

Après discussion au sein de la commission particulière, il a été décidé de limiter le nombre des réunions publiques à neuf et de les tenir en soirée de 19h00 à 22h00, le lundi de préférence.

Les réunions d'ouverture et de clôture ont été réparties sur la totalité de la zone concernée par le projet dans sa version la plus large, de Cannes à Nice-Est. Ces réunions comportaient deux parties d'une durée à peu près équivalente.

La première partie, dite réunion de proximité, destinée à débattre du projet général et de ses répercussions locales, se déroulait de la façon suivante :

- > accueil et ouverture par le président de la CPDP,
- > présentation du projet par le directeur département de l'équipement et ses collaborateurs,
- > première phase d'échange avec le public,
- > intervention des invités (élus, responsables d'associations...)
- > deuxième phase d'échanges avec le public.

La seconde partie était consacrée à un thème particulier :

- > introduction du thème par un membre de la CPDP,
- > exposés des experts intervenant soit pour le compte du maître d'ouvrage, soit à la demande de la CPDP,
- > troisième phase d'échanges avec le public,
- > intervention des invités (élus, agents économiques, responsables d'associations...)
- > dernière phase d'échanges avec le public.

Les salles de réunion comportaient le plus souvent une tribune, sur laquelle étaient disposées trois tables séparées et un pupitre. La commission particulière occupait la table centrale, le maître d'ouvrage la table de gauche par rapport au public et celle de droite était réservée aux invités et experts de la CPDP qui s'y succédaient.

La fréquentation a été variable. Les chiffres relevés par les services de sécurité-incendie sont les suivants :

N°	Type	Thème	Ville	Adresse	Date	Fréquentation
1	<i>Ouverture</i>	Présentation du débat public et du dossier du maître d'ouvrage.	Nice	Acropolis Salle Athéna	Lundi 07/11/2005	351
2	<i>Proximité et thématique</i>	Quel projet de territoire pour les Alpes-Maritimes ?	Cannes	Espace Miramar 65 bd de la croisette	Lundi 14/11/2005	84
3	<i>Proximité et thématique</i>	Quel transport de marchandises, quel trafic poids lourds en 2020 ? Quel rééquilibrage en faveur des transports maritime et ferroviaire ?	Antibes	Palais des congrès salle de conférence	Jeudi 24/11/2005	120
4	<i>Proximité et thématique</i>	Comment nous déplacerons-nous en 2020 ? Toujours en voiture... ou autrement ?	Valbonne	Espace de la Vignasse Le Pré des Arts	Mardi 29/11/2005	222
5	<i>Proximité et thématique</i>	Les transports en commun : quelle alternative offrent-ils ?	Cagnes sur Mer	Cinéma Espace Centre 5 av de Verdun	Lundi 5/12/2005	328
6	<i>Proximité et thématique</i>	Quelles conséquences du projet sur l'environnement et le cadre de vie ? Quelles ambitions pour les ouvrages d'art, la sécurité et l'exploitation de l'autoroute ?	Mouans- Sartoux	Salle Léo Lagrange	Lundi 16/01/2006	428
7	<i>Proximité et thématique</i>	A quelles conditions le projet de contournement pourrait-il consolider l'attractivité de la Côte d'Azur ?	Nice	Palais Nikaïa	Lundi 30/01/2006	120
8	<i>Proximité et thématique</i>	Combien cela coûte et combien cela rapporte ? Quel financement pour le projet ?	Nice	UNSA Amphithéâtre 3 Pôle St Jean- d'Angely	Lundi 06/02/2006	136
9	<i>Clôture</i>	Les enseignements du débat	Nice	Acropolis Salle Athéna	Lundi 27/02/2006	492
	<i>Trois ateliers</i>	Projections de déplacements (deux réunions) • Variantes et autres scénarios (une réunion) • Risques sanitaires et environnementaux (une réunion)	Nice	CADAM	30/11/2005 6/12/2005 31/01/2006 13/02/2006	200
Total						2 481 personnes

Le chiffre de 2 481 correspond au nombre de participations aux réunions publiques. Il est difficile de connaître avec précision le nombre de personnes ayant assisté au moins une fois à une des neuf réunions. D'assez nombreux représentants d'associations et plusieurs élus ont participé en effet à plusieurs réunions, voire à toutes pour certains.

La participation aux réunions publiques est donc globalement modeste. Toutes proportions gardées, elle a été assez satisfaisante dans quelques communes petites ou moyennes, comme Mouans-Sartoux ou Cagnes-sur-Mer, dont les maires s'étaient mobilisés au côté de la commission pour rassembler la population en faisant distribuer des tracts et placarder des affiches préparés par la CPDP et la DDE. Par contre, pour Nice, elle a été faible au regard du nombre d'habitants concernés, et cela malgré les efforts de mobilisation faits : publicité payante dans les journaux, distribution de 15 000 tracts.

Des réunions organisées dans Nice, en marge du débat, par certains partis politiques ont eu encore moins de succès.

Les médias ont pourtant fait leur travail et la commission elle-même n'a pas le sentiment d'avoir lésiné sur les moyens d'information. En plus des moyens déjà cités, elle a systématiquement adressé des messages par courriel avec projet de tract à tous ceux qui pouvaient relayer ses invitations : députés, associations, CCI... Il faut reconnaître que la population azurée est particulièrement sollicitée par toutes sortes d'événements. Un débat portant, qui plus est, sur un projet à l'horizon 2020 n'est certainement pas le plus attractif.

En outre, le fait que dès le départ beaucoup d'élus ont été présents sur le dossier a peut-être conduit une partie de la population à considérer que ce n'était pas, plus ou pas encore son affaire. Ce phénomène rejoint l'assez faible nombre de questions posées et d'avis formulés par les particuliers.

Concernant le déroulement des réunions publiques, certains, y compris au sein de la CPDP, ont regretté que le nombre des interventions faites depuis la tribune et la difficulté de limiter le temps de parole des intervenants aient réduit la durée des phases d'échanges avec la salle. Le président de la commission a délibérément choisi de laisser s'exprimer certains intervenants depuis la tribune plutôt que depuis la salle. Cela a évidemment un double effet sur le décompte du temps laissé d'une part à la tribune, d'autre part à la salle. Mais cela lui est apparu plus confortable pour tous, intervenants, public et opérateurs sono et vidéo et, surtout, cela a contribué à donner plus de retenue dans l'expression des opinions. En dehors de quelques rares exceptions, les échanges sont restés courtois et l'ambiance générale a été sereine et plutôt constructive. Plusieurs réunions se sont prolongées au-delà de 22 heures à la demande du public lui-même.

Toutes les réunions se sont déroulées sans manifestation, banderole ou cri.

Chaque question orale a fait l'objet d'une réponse immédiate. La plupart des questions écrites également.

L'ensemble de la documentation produite était présentée et disponible à l'entrée de la salle lors de toutes les réunions publiques et le public était invité à se servir.

Après chaque réunion, vers 22 h 30, était prévu sur place un petit cocktail destiné aux membres et permanents de la CPDP, aux agents de la DDE et aux experts qui étaient pour la plupart sur place depuis le milieu de l'après-midi. Celui-ci a été aussi plus d'une fois l'occasion de prolonger, en tête à tête, le débat avec certains participants et a permis peut-être de dissiper quelques malentendus.

F. Les ateliers

Il est apparu en cours de débat que le public souhaitait approfondir des sujets insuffisamment traités dans le dossier du maître d'ouvrage. Il souhaitait même à cet effet des expertises complémentaires.

Il a été répondu à ces demandes par une expertise complémentaire (voir § II.H., ci-après) et par trois ateliers.

Un atelier consiste en une réunion ou une série de réunions, organisés par la CPDP, avec la participation d'un nombre limité (50) d'invités, en vue d'approfondir un sujet précis.

Chaque atelier est présidé et animé par le président ou un membre de la CPDP. Tous les échanges sont enregistrés. Les réunions d'ateliers font partie du débat. Pour des raisons pratiques, elles se sont tenues en matinée dans une salle du centre administratif à Nice, mise à disposition par l'Équipement.

Trois ateliers ont fonctionné. Deux ateliers avec une seule réunion :

- > atelier n°2 : inventaire de tous les scénarios étudiés par l'Équipement et de tous les autres projets, officiels ou non, connus.
- > atelier n°3 : inventaire des risques sanitaires et environnementaux que pourraient faire courir les projets soumis au débat lors de leur réalisation et, ensuite, lors de leur exploitation.

Un atelier avec deux réunions :

- > atelier n°1 : les projections de déplacements issues de nouveaux jeux d'hypothèses favorables à l'usage des transports collectifs.

Chaque atelier a fait l'objet d'un enregistrement intégral des échanges et d'un compte rendu écrit.

En outre, le plus important, l'atelier n°1, a permis, à la suite d'un travail collectif fructueux, la publication d'un « cahier d'atelier » de 8 pages intitulé « le scénario TC ++ », tiré en 4 000 exemplaires. Il était important de laisser une trace écrite des réflexions faites sur une question qui se situe au cœur du débat : faudrait-il encore un « contournement » de Nice, si l'on pouvait offrir, grâce aux transports collectifs, une alternative crédible à l'usage de la voiture individuelle ?

Toutes les demandes d'approfondissement n'ont pas été satisfaites faute de temps et de moyens : c'est en particulier le cas d'une demande d'atelier sur le thème de l'autoroute « apaisée ».

G. Les réunions non officielles

La CPDP a parfois été invitée à participer, en même temps que la Direction départementale de l'équipement, à certaines réunions organisées en dehors du débat public et ayant pour objet, pour tout ou partie, la question du contournement routier de Nice.

Il a été décidé d'y participer afin d'y apporter la bonne information et d'inviter les présents à venir exprimer leurs opinions dans les réunions publiques du débat. Les représentants de la CPDP ont à chaque fois insisté sur le fait qu'il était difficile de prendre en compte dans le bilan du débat les avis exprimés au cours de ces réunions dès lors qu'ils ne sont pas enregistrés.

Il s'agit des réunions suivantes :

- > assemblée générale de la CCI Nice Côte d'Azur le 12 décembre 2005 à Nice
- > réunion de l'association de défense de l'environnement de Villeneuve-Loubet le 18 janvier 2006 à Villeneuve-Loubet,
- > petit déjeuner de travail de la Jeune chambre économique le 23 février 2006 à Nice.

Aucun membre de la CPDP n'a par contre assisté aux réunions d'information sur le projet de contournement organisées par les conseillers généraux et régionaux socialistes et Verts. Elle n'y était d'ailleurs pas invitée.

H. Les demandes d'expertises complémentaires

La Commission particulière a été saisie de quatre demandes d'expertises complémentaires à réaliser aux frais de la Commission nationale du débat public.

La première, présentée par le président du comité scientifique du Conseil de développement de la Communauté d'agglomération de Sophia Antipolis, concernait le développement des transports collectifs relevant des collectivités et était donc susceptible de remettre en cause des choix faits par les collectivités. Il ne lui a pas été donné suite sous la forme d'une expertise complémentaire, mais sous celle de l'atelier n°1 (voir § II.F).

La seconde émanait du groupe des élus socialistes et Verts du Conseil général des Alpes-Maritimes et portait sur l'expertise d'une solution n°4, alternative aux solutions proposées par l'Etat dans son projet soumis au débat. La CPDP a considéré que cette demande était recevable et que l'expertise pourrait être réalisée dans un délai suffisamment court pour que ses conclusions soient utiles. La Commission nationale a bien voulu suivre sa proposition d'y donner suite. Le bureau d'études ISIS choisi après appel d'offres a rendu son travail dans le délai prévu, ce qui a permis d'en exposer les conclusions lors de la réunion publique du 6 février 2006.

La troisième demande provenait du Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur. Elle portait sur un sujet très voisin de celui de la demande précédente et la suivait de quelques jours. Entre temps, la CNDP avait lancé la consultation. La CPDP a considéré que satisfaction était déjà donnée au Conseil régional et lui a répondu en ce sens.

Enfin, la quatrième demande a été formulée par le maire de Mouans-Sartoux, ancien député Vert, qui souhaitait voir expertiser les risques sanitaires qui pourraient naître de la réalisation des projets de l'Etat. Reconnaissant lui-même que cette expertise nécessiterait des délais importants, il réclamait parallèlement la prolongation du débat. Il lui a été répondu par l'organisation d'un atelier, l'atelier n°3 (voir § II. F).

Les différents cas évoqués ci-dessus font apparaître les limites de la formule des expertises complémentaires. Pour être utile au débat, une expertise complémentaire doit porter sur un sujet précis directement lié au projet soumis au débat, être demandée suffisamment tôt et pouvoir être réalisée dans des délais assez courts. Cela laisse peu de possibilités.

I. La médiatisation

Depuis vingt ans, les projets d'autoroute traversant les Alpes-Maritimes ont beaucoup fait parler d'eux en raison des fortes oppositions qu'ils ont soulevées. Il n'était donc a priori pas difficile d'intéresser les médias à un nouveau projet présenté par l'Etat.

Les médias locaux ont donc facilement répondu aux sollicitations de la Commission particulière et

ont informé régulièrement leurs lecteurs, auditeurs et téléspectateurs du déroulement du débat et surtout des positions des uns et des autres à l'égard du projet. Il a par ailleurs été fait écho à quelques reprises du débat et du projet de contournement routier de Nice dans un certain nombre de médias spécialisés nationaux de la presse écrite.

La CPDP a été assistée par une entreprise spécialisée dans les relations presse, chargée de préparer les contacts, les interviews, les conférences de presse et les communiqués.

Les revues de presse, qui relevaient d'une autre entreprise, ont été difficiles à obtenir au début du débat, puis elles l'ont été plus régulièrement. Elles donnent une bonne idée de la couverture par la presse écrite et par les sites d'information sur Internet. Le tableau figurant en annexe n°5 fait apparaître une couverture assez satisfaisante.

Les médias de l'audiovisuel, télévisions et radios locales, n'ont pas non plus été indifférents au débat et de très nombreuses informations et interviews ont été diffusées. Il est difficile d'en donner un décompte, car il n'a pas été mis en place de système de comptage.

Sans avoir donné une priorité aux contacts avec les médias, la CPDP y a consacré des moyens non négligeables et on peut regretter que cela n'ait pas eu plus d'effet sur la fréquentation des réunions publiques, dont nous avons vu qu'elle était restée modeste (voir § II. E).

En marge de la médiatisation, il est intéressant de signaler que des publicités ont été publiées dans « Nice-Matin » : une pleine page par la Chambre de commerce et d'industrie et une pleine page par le Conseil général des Alpes-Maritimes.

La CPDP elle-même a utilisé des annonces publicitaires (1/8 page dans « Nice-Matin » et « Métro ») pour inviter les populations à participer à la réunion publique du 7 novembre 2005 à Nice.

J. Le coût du débat

Il faut d'abord rappeler que l'indemnisation du président et des membres de la Commission particulière du débat public et leurs frais de déplacement sont pris en charge par la Commission nationale du débat public, ce qui consolide leur indépendance à l'égard du maître d'ouvrage ;

Le coût des expertises complémentaires décidées par la Commission nationale sur proposition de la Commission particulière est aussi supporté par la Commission nationale.

Par contre, toutes les autres dépenses nécessitées par la procédure du débat public doivent être assurées par le maître d'ouvrage. Elles sont décidées en commun par la Commission particulière et le maître d'ouvrage et c'est ce dernier qui en assure la mise en œuvre administrative et financière.

Dans le cas du débat public sur le projet de contournement routier de Nice, les dépenses ont été les suivantes (chiffres provisoires) :

Pour le compte de la Commission nationale du débat public

> indemnisation du président et des membres de la CPPD	33 160 €
> frais de déplacements	14 000 €
> coût de l'expertise ISIS	11 661 €
Total	58 821 €

Pour le compte du maître d'ouvrage, Ministère des transports et de l'équipement

> Documents du maître d'ouvrage	254 500 €
> Conseil en communication	200 000 €
Total	454 500 €

Pour le compte de la Commission particulière du débat public

> salaires et charges du secrétaire général	40 000 €
> location des locaux	35 000 €
> marché pour la logistique administrative	200 000 €
> marché pour l'assistance déroulement du débat	225 000 €
> marché pour la communication	180 000 €
> marché pour l'impression des documents	140 000 €
> marché pour les relations presse	40 000 €
> divers fonctionnement CPDP	30 000 €
> divers communication	26 000 €
Total	916 000 €

TOTAL GENERAL**1 429 321 €**

Cette somme très importante représente moins de 0,1% du coût moyen des trois solutions proposées $(2,0 + 2.4 + 0.3)/3 = 1,57$ milliard d'euros. Elle est à rapporter aussi à la population concernée, soit plus d'un million d'habitants.

Une évaluation portant sur un ensemble de débats publics permettrait probablement d'améliorer le choix des outils en faveur de ceux qui sont les plus performants et les plus pertinents.

K. Les critiques sur l'organisation et le déroulement du débat

Pour améliorer la procédure et les pratiques, il est utile de relever les critiques faites sur l'organisation et le déroulement du débat, que ces critiques proviennent du public ou de la commission particulière elle-même.

La qualité des documents produits, leur diffusion et les efforts faits pour répondre aux demandes d'information complémentaire ont apparemment donné satisfaction : aucune réclamation.

En ce qui concerne l'expression écrite des opinions, peu de critiques : la déception d'un particulier, se réclamant d'une formation politique très peu représentative, auquel la CPDP a refusé l'accès aux cahiers d'acteurs, la protestation d'un auteur de cahier d'acteur qui a souhaité ne pas se plier aux contraintes de la charte graphique retenue pour ce type de document ...

Lors des réunions publiques quelques manifestations d'impatience lorsque les interventions de certains invités dépassaient les dix minutes accordées et surtout lorsqu'elles comportaient des propos politiques s'écartant par trop du sujet du débat ; dans quelque cas, heureusement rares, une partie du public a quitté la salle. Pour certains experts par contre, le public a souhaité qu'ils dépassent le temps accordé en raison de l'intérêt de leurs interventions.

On peut également considérer comme une critique portant sur la durée jugée trop courte du débat, les demandes visant à la prolonger, parfois de plusieurs mois, qui ont été adressées à la CPDP. Elles l'ont été sans beaucoup d'argumentation, ni d'insistance. Il a été répondu en faisant observer que la Commission nationale a effectivement la faculté de prolonger de deux mois la durée d'un débat, mais qu'il faut des raisons exceptionnelles, lesquelles n'existaient pas dans le cas du débat en cours à Nice.

Enfin, il a été reproché que le débat sur le projet de contournement routier de Nice commence alors que l'on ne connaissait pas encore la décision prise à la suite du débat public sur le projet de LGV Paca. L'annonce de cette décision intervenue fin novembre 2005 a réglé le problème.

Donc, dans l'ensemble, peu de choses. Mais il faut citer les critiques émanant d'un groupe de six associations parmi les plus actives, qui a adressé à la CPDP et à la CNDP une réclamation en six points dont trois relatifs à l'organisation et au déroulement du débat, peu avant sa clôture.

La première critique porte sur la dénomination du projet, « le contournement routier de Nice », considérée comme volontairement trompeuse et ayant eu une influence sur la désaffection relative du public. Pour éviter ce type de critique, il est important de bien choisir le titre du projet qui sera soumis au débat. Il serait souhaitable que la CNDP s'autorise à proposer, si nécessaire, la modification de la dénomination retenue par le maître d'ouvrage.

La seconde critique, et la plus banale probablement, porte sur l'absence d'indépendance à l'égard du maître d'ouvrage et de neutralité à l'égard du projet de la CPDP. Ce type de critique est facile à formuler et à exploiter, surtout si elle s'appuie sur des apparences résultant de circonstances particulières. Il faut donc être particulièrement attentif, mais il paraît difficile de définir des règles. Il doit en tout cas être exclus de jouer la comédie de l'« indépendance agressive » et de la « neutralité critique ».

Le troisième reproche porte sur le fait que la CPDP n'a « jamais voulu aborder la vraie problématique qui est celle de l'avenir du département ». C'est une tendance naturelle de certaines associations généralistes et engagées de vouloir « élargir » le débat. La CPDP a du constamment lutter contre cette dérive. Sans refuser d'aborder certaines questions, notamment celle du nécessaire développement des transports collectifs, elle a souligné qu'elle les considérait non pas comme des sujets à soumettre au débat – elle n'aurait d'ailleurs pas été légitime – mais comme des éléments du contexte dans lequel se place le projet, projet sur lequel doivent se focaliser les discussions.

Il a été fait également quelques observations au sein de la CPDP.

Certains de ses membres regrettent que le maître d'ouvrage ait repris, réunion après réunion, le même long exposé. Cela peut certes être lassant pour ceux des participants qui l'ont déjà entendu. Mais ne faut-il pas avant tout tenir compte des nouveaux venus, qui ont droit eux aussi à une information complète ?

D'autres constatent que le débat a pris plutôt la forme d'une juxtaposition d'interventions individuelles que celle d'échanges contradictoires et qu'il a été de ce fait moins fructueux. Le nombre de participants et la disposition des salles ne facilitent pas ce type d'échanges. Cela a par contre été possible lors des ateliers, où ne se trouvaient réunies qu'une cinquantaine de personnes.

Enfin, un des membres de la commission a fait observer que l'exercice actif d'une profession libérale était peu compatible avec une participation complète aux activités de la CPDP. La Commission a considéré qu'il était au contraire important de disposer au sein de l'équipe, même à temps partiel, d'au moins un membre ayant ce profil.

III. Les opinions exprimées et les enseignements du débat

Après avoir décrit les conditions matérielles de l'organisation et du déroulement du débat public sur le projet de contournement routier de Nice, il convient d'examiner les opinions exprimées et de voir quels enseignements il est possible d'en tirer.

A. Le contexte du débat

Aucun événement marquant ne s'est produit juste avant ou pendant le débat. Pas non plus d'élection en perspective à court terme pendant cette période.

Les seuls événements extérieurs qui ont pu avoir un effet sur le débat sont :

> d'une part, l'histoire lourde des projets autoroutiers avortés qui ont secoué le département des Alpes-Maritimes depuis une vingtaine d'années. Les projets A8 bis et A58 notamment ont laissé des traces. Plusieurs associations très actives au cours du débat sont nées de ces « luttes ». Tous les élus ont commencé leurs interventions en répétant qu'ils étaient contre tout projet qui relancerait ou rappellerait les projets antérieurs et plus particulièrement l'A8 bis.

> d'autre part, le fait que ce débat ait été précédé localement par trois autres débats publics :

- d'abord, en 1998, le débat sur le projet de ligne électrique haute tension Boutre-Carros destinée à alimenter en énergie électrique la Côte d'Azur à partir de l'Ouest,
- puis, en 2001, le débat sur le projet d'agrandissement du port de Nice. Ce projet a été abandonné à la suite des fortes oppositions rencontrées et d'un débat agité. Cela a certainement contribué à mobiliser les élus qui ne voulaient pas voir se renouveler un affrontement aussi violent qui a conduit à l'abandon d'un projet attendu par de nombreux agents économiques,
- ensuite, en 2005, le débat sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse dite LGV PACA. Ce projet, particulièrement attendu à Nice, a donné lieu dans les Alpes-Maritimes, à un débat apaisé et constructif, contrairement aux autres départements concernés, les Bouches-du-Rhône et le Var,

> enfin l'annonce intervenue au cours de l'été 2005 de la privatisation des sociétés d'exploitation des autoroutes, ce qui a provoqué au démarrage du débat quelques incompréhensions sur le rôle que continuait à jouer l'Etat dans le projet de contournement routier de Nice.

B. Les particularités du projet

Le projet de contournement routier de Nice proposé par le maître d'ouvrage présente des particularités qu'il convient de souligner.

Ce projet consiste, non pas à créer un contournement nouveau de l'agglomération niçoise, mais à dédoubler et aménager celui qui existe depuis une quarantaine d'années sous la forme de l'autoroute A8 et qui, peut être mal conçu au départ, atteint aujourd'hui ses limites.

Il comporte deux parties qui peuvent être considérées séparément : l'une à l'Est du fleuve Var, qui contourne par le Nord la ville de Nice, l'autre à l'Ouest qui consiste à dédoubler l'autoroute A8 actuelle sur une longueur plus ou moins grande. Ce dédoublement permet d'augmenter la capacité globale de l'autoroute et de réduire les nuisances liées à la densité de la circulation dans une zone urbaine très peuplée. L'ensemble du projet vise à améliorer la sécurité et la fluidité de l'autoroute.

Le maître d'ouvrage propose trois solutions :

> deux solutions ambitieuses intéressant à la fois l'Est et l'Ouest du fleuve Var. L'une rejoint Nice-Est à Biot (25 kilomètres dont 20 en tunnel). L'autre Nice-Est à Mougins, les Bréguières (28 kilomètres dont 24 en tunnel). Ces deux solutions passent par Saint-Isidore, lieu de franchissement du fleuve Var par un viaduc à construire. Leur coût est respectivement de 2 milliards d'euros et de 2,4 milliards d'euros.

> une solution beaucoup plus modeste qui se limite à aménager sur place en surface le tronçon Nice-Est-Saint-Isidore de l'autoroute actuelle. Cette solution, selon l'Équipement, ne réglerait que très partiellement et provisoirement les problèmes de l'A8. Son coût est de 300 millions d'euros.

A noter que les deux premières solutions proposées ne sauraient se substituer à l'autoroute A8 actuelle car elles ne prévoient que 2 x 2 voies. Il faudrait, selon le maître d'ouvrage, 2 x 3 voies pour absorber la totalité du trafic transféré dans le cas d'une requalification en voie urbaine de l'A8 dans sa traversée des zones urbaines les plus denses du bord de mer. Le coût des solutions 1 et 2 à 2 x 3 voies serait, en raison de l'importance des tunnels, beaucoup plus élevé. Une estimation sommaire des services de l'Équipement annonce 2,8 milliards d'euros pour la solution courte et 3,3 milliards d'euros pour la solution longue.

La grande particularité des ouvrages projetés, hormis dans la solution dite aménagement sur place (ASP), est de les prévoir en tunnel sur une très grande partie de leur longueur, plus de 85 %, le reste étant le plus souvent en viaduc.

Ce choix, qui est justifié par le souci de limiter les impacts sur l'environnement et le cadre de vie et ainsi obtenir l'adhésion des populations concernées, a un coût élevé.

Or, la réalisation des ouvrages est prévue dans le cadre d'une concession ou d'une formule innovante équivalente. Le produit du péage n'étant pas suffisant, une subvention d'équilibre, partagée probablement entre l'État et les collectivités, serait nécessaire. De ce fait, les collectivités entendent participer au choix, non seulement parce que leur territoire serait traversé, mais aussi parce qu'elles seraient appelées à cofinancer le projet.

Quelques acteurs sont opposés par principe à tout projet routier ou autoroutier considérant qu'il ne faut en aucune manière favoriser les déplacements et les transports avec les véhicules automobiles.

Mais d'autres ont proposé des projets autoroutiers alternatifs en s'appuyant sur des variantes étudiées mais non retenues par les services de l'Équipement ou sur des solutions totalement différentes.

Pour la commodité de la lecture de la suite de ce compte rendu, sont sommairement décrites dans le tableau ci-après les principales solutions dont il a été question pendant le débat.

Solution 1 proposée par la DDE o6 dite « solution courte »	Solution 1 dont Solution 1.2 Est Solution 1 Ouest	25 km dont 20 en tunnel de Nice-Est à Biot dont • 9 km dont 8 en tunnel de Nice-Est à St-Isidore • + 16 km dont 12 en tunnel de St-Isidore à Biot
Solution 2 proposée par la DDE o6 dite « solution longue »	Solution 2 dont Solution 1.2 Est Solution 2 Ouest	28 km dont 24 en tunnel de Nice-Est aux Bréguières dont • 9 km dont 8 en tunnel de Nice-Est à St-Isidore • + 19 km dont 16 en tunnel de St-Isidore aux Bréguières
Solution 3 proposée par la DDE o6 dite « aménagement sur place - ASP »	Solution 3	Aménagement sur place du type « DDE o6 » (mettre 4 voies là où il n'y en a que 2) entre Nice-Est et St-Isidore
Solution 4 proposée par une association et des élus, expertisée par ISIS	Solution 4 dont Solution 4 Est Solution 4 Ouest a ou Solution 4 Ouest b	Aménagement sur place du type ISIS (créer partout 3 voies, limiter les échangeurs) • entre Nice-Est et St-Isidore • + complément éventuel par solution 1 Ouest • ou complément éventuel par solution 2 Ouest
Solution 5 proposée par des élus, des communes et des associations	Solution 5	Ensemble de solutions longues allant de Nice-Est aux Bréguières et passant plus au Nord que la solution 2 proposée par la DDE o6

D'autres solutions ou variantes ont été proposées, mais elles n'ont pas recueilli d'autres propositions en leur faveur que celles de leurs auteurs. Nous ne les évoquerons pas, bien que certaines mériteraient d'être examinées en raison de leur originalité.

C. Les opinions exprimées

1. Les difficultés de l'analyse

Le débat public crée une dynamique. Les opinions évoluent. Il est difficile dans ces conditions d'attribuer définitivement un positionnement à un acteur donné. Si l'on relit l'avis qu'un tel a émis lors d'une des toutes premières réunions publiques, si l'on consulte le cahier d'acteur qu'il a produit à mi-parcours, puis si l'on se réfère à la motion commune à laquelle il s'est rallié en fin de débat, on constate que son positionnement peut avoir changé. Ceci est la conséquence normale et souhaitable du débat public, dont l'objet est justement de former et réformer les opinions par l'information, l'argumentation et la réflexion.

Mais alors, dans l'analyse et le décompte des opinions émises, lesquelles doivent être prises en compte ? Toutes ? Les dernières en date ? Comment faire le tri entre les changements d'avis résultant d'une réflexion personnelle sur le projet et ceux qui constituent un affichage pour des raisons tactiques liées à d'autres enjeux ?

La CPDP n'a pas les moyens de procéder à une analyse aussi fine. Aussi pour donner une image exploitable du positionnement des acteurs, il a été procédé en trois temps :

- la commission a d'abord cherché à établir une typologie des principaux courants d'opinions observés tout au long du débat, en analysant :
 - > les interventions faites au cours des réunions publiques et des ateliers,
 - > les questions, avis, contributions écrites et pétitions reçus,
 - > les revues de presse,
 - > et surtout les cahiers d'acteurs produits, qui par leur nature devraient être les plus clairs et les plus réfléchis des supports d'opinion ;
- puis elle a recherché quel est le positionnement des principaux acteurs du débat par rapport à cette typologie, y compris les évolutions constatées,
- et enfin elle a tenté une synthèse.

2. La typologie des courants d'opinions

> **Une première grande catégorie d'acteurs** souhaite avant tout différer les décisions importantes relatives à ce projet routier. Ces acteurs souhaitent dégager du temps et des moyens pour compléter les études, qu'il s'agisse d'études routières alternatives ou d'études concernant des scénarios plus favorables aux transports collectifs de passagers ou aux transports ferroviaire et maritime de marchandises. Beaucoup de ces acteurs souhaitent que les projets s'inscrivent, y compris le projet autoroutier, dans un schéma départemental des déplacements. Au cours du débat, ce souci de développer une approche globale et multifonctionnelle, a été très présent. Il s'appuie sur trois constats assez largement partagé : le retard de la Côte d'Azur en matière de politique de transports collectifs, la menace qui pèse sur le transport routier en raison du prix du pétrole et – plus polémique – un changement de comportement probable de la population face aux risques environnementaux que le transport routier fait peser sur la planète. Quand il s'agit de passer à l'action, cette catégorie éclate.

Certains disent : choisissons un projet a minima qui coûtera le moins cher possible et règlera les questions urgentes. Avec l'action engagée par le Conseil général en matière de résorption des points noirs routiers, cela devrait suffire. D'autres disent : lançons des études, inscrivons le projet dans des emprises pour préserver notre liberté de choix au cas où un projet lourd s'avérerait indispensable. D'autres enfin, pensent qu'il faut lancer des études mais qu'il faut tout faire pour éviter d'avoir à réaliser ce projet et diriger massivement les investissements vers les transports collectifs, en appuyant ce choix sur une politique active d'information de la population et d'incitation financière à utiliser les transports collectifs.

Tous souhaitent également agir fortement sur la politique urbanistique à travers les outils de planification que sont les PLU et les SCOT, de façon à agir sur les déplacements domicile-travail, dont les distances sont parmi les plus longues de France. .

On trouve dans cette catégorie des associations, des mouvements politiques et des élus de toutes tendances.

> **Une deuxième catégorie d'acteurs** veut, tout au contraire, un engagement rapide en faveur d'un des deux projets de nouvelle infrastructure en tunnel proposés par le maître d'ouvrage, soit la solution 1, plus courte et moins chère, soit la solution 2, plus longue et plus chère. Quelques-uns ne choisissent pas entre les deux solutions. Dans cette catégorie, favorable à un choix rapide et à une accélération du processus, on trouve (entre autres) les acteurs économiques. Tous manifestent beaucoup d'inquiétude quant à la compétitivité et à l'attractivité future de la Côte d'Azur. Est-ce à dire pour autant que les défenseurs d'une réalisation de la solution 1 ou 2 s'opposent fortement aux acteurs de la première catégorie ? Non. Car le souhait de voir les transports collectifs se développer est également souligné par les acteurs de cette deuxième catégorie. Ceux-ci doutent cependant de l'importance du transfert qui s'opérera et disent : oui, aux transports collectifs mais n'espérons pas les voir répondre à la totalité des besoins.

> **Une troisième catégorie** est composée des défenseurs d'autres projets routiers. Ils font souvent partie aussi de la première catégorie mais ils se résignent à accepter un projet routier dès lors que ce ne sera pas l'une des grandes solutions proposées par l'Etat. Cette catégorie d'acteurs a généralement beaucoup travaillé pour proposer des alternatives techniquement crédibles aux solutions proposées par le maître d'ouvrage. L'expertise complémentaire décidée par la Commission nationale du débat public a permis par exemple d'étudier plusieurs variantes de la solution dite « 4 » qui regroupent les propositions de l'Association des 7 communes contre l'A8 bis (A7C) et des élus socialistes et Verts du Conseil général.

> **Une quatrième catégorie** est constituée majoritairement d'acteurs locaux qui s'inquiètent des conséquences locales du projet, conséquences sur leur environnement et leur cadre de vie. Ces acteurs ne sont en général ni « pour » ni « contre » mais « pour ailleurs » ou pour une solution qui prendrait d'abord en compte la protection de leur cadre de vie et qui apporterait préalablement remède aux nuisances de l'A8 actuelle.

> **Une cinquième catégorie** regroupe les acteurs qui rejettent toute idée de contournement routier. Défenseurs de l'idée selon laquelle il y aura une rupture en matière de développement économique qui s'accompagnera d'un profond changement des habitudes de consommation et de déplacements, les acteurs de cette catégorie appellent à renoncer à tout nouveau projet autoroutier. « Si l'on met les investissements prévus sur le développement des transports collectifs non polluants, disent-ils, le transfert modal aura lieu et la destruction du patrimoine naturel local sera stoppée ». Les propos parfois vifs que ces acteurs auront échangés avec le maître d'ouvrage auront fait apparaître que les modélisations utilisées par l'Équipement ne savent pas prendre en compte les scénarios de rupture. Le maître d'ouvrage l'admet volontiers, mais il revendique, au nom du principe de précaution, de ne pas non plus privilégier des scénarios incertains.

> **Une sixième catégorie** d'acteurs est apparue en cours du débat autour du thème de l'avenir de l'A8. L'idée d'un rachat de la concession et de la transformation de l'A8 en boulevard urbain au cas où le projet du maître d'ouvrage serait réalisé s'est « invitée » dans le débat de façon assez insistante. Elle traduit à la fois un désir de reconquête et un sentiment d'injustice. Le désir de reconquête, c'est celui de se réapproprier la bande côtière, souvent « découpée » par le tracé actuel qui passe dans le cœur des villes, comme à Cagnes-sur-Mer. Le sentiment d'injustice, c'est celui du péage sur un contournement alors que ce type de voie est généralement gratuit ailleurs en France. Le thème a été largement plébiscité, indépendamment des choix opérés par ailleurs sur les propositions du maître d'ouvrage ou d'autres acteurs.

> Enfin, **une septième catégorie** représente ceux qui, comme la ville de Cannes, estiment que le projet proposé, même réalisé sous sa forme la plus longue, laissera entière la question de liaison vers l'Ouest

des Alpes-Maritimes et demandent que ce problème soit également réglé.

On constate à la lecture de ce qui précède que les choses sont complexes. Les grandes catégories se croisent. Il est rare de trouver des acteurs qui incarnent un seul courant d'opinion. De plus certaines positions ont évolué.

Il sera de ce fait impossible d'utiliser cette typologie pour remplir un tableau, qui aurait eu valeur de bilan du débat. Il faudra se contenter de décrire ce que l'on peut retenir de l'évolution et du positionnement final des principaux acteurs.

3. *Le positionnement des acteurs*

a. Les acteurs institutionnels

Il s'agit des collectivités concernées et de certains organismes qui les accompagnent.

> **Le Conseil général des Alpes-Maritimes (cahier d'acteur n°40)**, dont le président, Christian ESTROSI, est aussi le Ministre délégué à l'aménagement du territoire, a conservé tout au long du débat une position d'observation et d'attente. L'ensemble des élus du Conseil général, toutes tendances confondues, se sont rassemblés en fin de débat sur une proposition commune, exprimée dans un cahier d'acteur, le dernier produit, repris pour partie dans un communiqué publicitaire d'une page entière, paru dans Nice-Matin, le 25 février, deux jours avant la réunion de clôture.

L'avis exprimé dans ce cahier d'acteur est le suivant :

- pour la partie à l'Est du fleuve Var, la priorité doit être donnée à l'amélioration des conditions de circulation sur l'A8 entre Saint-Isidore et Nice-Est, mais le choix de la solution à adopter est renvoyé à des études complémentaires. Le Conseil général insiste cependant sur le fait que le projet devra être réalisé dans les cinq à sept ans à venir, dans le cadre de la concession actuelle, ce qui laisse à penser qu'il privilégierait plutôt les solutions du type aménagement sur place ;
- pour la partie à l'Ouest du Var, il faut d'abord mettre en place une panoplie d'actions : utilisation optimale de la voie maritime et du fer, réalisation rapide de la LGV PACA, amélioration de la voirie départementale, meilleure gestion du trafic, mise en œuvre d'une politique forte et coordonnée en faveur des transports, formalisée dans un schéma départemental des transports et déplacements. Ensuite, si cela s'avère nécessaire, un nouveau projet d'infrastructure pourra s'envisager.

Cette proposition n'est pas très éloignée des conclusions de l'expertise complémentaire demandée par le groupe des élus socialistes et Verts du Conseil général et cela explique probablement une partie du consensus obtenu.

> **La Ville de Nice (cahier d'acteur n°36)**, dont le sénateur-maire, Jacques PEYRAT, est également le président de la Communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA), ne se prononce que sur la partie à l'Est du Var, la seule située sur le territoire communal de Nice. Elle est pour un double tunnel allant directement de Nice-Est à Saint Isidore. Cet ouvrage constitue la partie Est des solutions 1 et 2 proposée par l'Équipement. Le maire de Nice estime que la proposition du Conseil général n'exclut pas cette possibilité.

> **La Communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA) (cahier d'acteur n°34)**, dont l'aire s'étend de part et d'autre du fleuve Var, est favorable à l'une des solutions 1 ou 2 proposée par l'Équipement mais elle attend aussi la mise en œuvre de plusieurs mesures immédiates concernant l'autoroute A8 actuelle et le réseau routier départemental.

> **La Communauté d'agglomération Sophia-Antipolis (CASA) (cahier d'acteur n°35)** ne s'intéresse qu'à la partie Ouest du fleuve Var. Elle demande, avant de se prononcer sur une nouvelle infrastructure, la poursuite des études et la mise en œuvre de mesures urgentes sur le réseau ferré et sur les routes départementales.

> **Le Conseil régional de Provence Alpes Côte d'Azur** a formulé un avis sous la forme d'une contribution écrite. Cet avis est favorable à la solution 4, objet de l'expertise demandée par le groupe socialiste et Verts du Conseil général des Alpes-Maritimes et donc assez proche de la proposition du Conseil général. Le Conseil régional insiste aussi sur le nécessaire développement préalable des transports en commun et sur l'attention qui doit être portée aux aspects financiers.

> **La Ville de Cannes dans son cahier d'acteur (n°13)** est favorable à la solution longue (sol 2) proposée par l'Equipement. Elle insiste beaucoup sur la nécessité de prendre également en compte sans délai la partie Ouest du département. Mais on constate aussi que son maire, Bernard Brochand, rejoint en fin de débat la proposition du Conseil général.

> **Toutes les autres communes ou communautés de communes** qui se sont exprimées ne sont pas opposées à un aménagement lourd de l'A8.

Les collectivités de l'Est du Var sont d'accord soit pour les solutions 1 ou 2 de l'Equipement sans préciser leur choix (commune de la Trinité – cahier d'acteur n°37), soit pour la solution 3 d'aménagement sur place (commune de Saint-André-la-Roche – cahier d'acteur n°9 et Communauté de communes du Pays des Paillons – cahier d'acteur n°33). Mais toutes réclament avec force qu'il soit remédié préalablement aux nuisances, notamment sonores, provoquées par l'autoroute actuelle.

Les communes de l'Ouest déjà lourdement touchées par l'A8 actuelle sont également pour une des deux solutions 1 ou 2 proposées par l'Etat (Cagnes-sur-Mer – cahier d'acteur n°29 et Saint-Laurent-du-Var – cahier d'acteur n°23), espérant ainsi voir transférer une partie du trafic et donc des nuisances sur une autre voie, qui présentera moins d'inconvénients puisqu'elle serait souterraine.

Celles qui pourraient voir leur situation s'aggraver, en raison notamment de la création d'échangeurs sur le nouvel ouvrage, ne sont pas opposées à l'idée du dédoublement de l'A8 mais elles exigent de le faire passer hors de leur territoire, plus au Nord, et de ne pas prévoir d'échangeurs (Villeneuve-Loubet, cahier d'acteur n°24).

> **L'Agence des déplacements et d'aménagement des Alpes-Maritimes, l'agence d'urbanisme de ce département (cahier d'acteur n°25)**, dont le président, Louis NEGRE, est aussi maire de Cagnes-sur-Mer, vice-président du Conseil général chargé des transports et vice-président de la CANCA, a une position voisine de celle du Conseil général.

b. Les acteurs socio-professionnels

Tous ou presque sont favorables à la solution 2, solution longue, proposée par l'Equipement. Ils font valoir les inconvénients actuels que procurent les difficultés de circulation et le risque de paralysie que courraient la vie économique et l'attractivité des Alpes-Maritimes si aucune mesure n'était prise rapidement. Ils demandent que l'aménagement de la partie Est soit réalisé dans un délai maximum de dix ans et celui de la partie Ouest de quinze ans.

De nombreux organismes se sont mobilisés derrière **la Chambre de commerce et d'industrie de Nice Côte d'Azur (cahier d'acteur n°28)**, en produisant des cahiers d'acteurs :

> le Syndicat des hôteliers de Nice Côte d'Azur (cahier d'acteur n°6),

- > le Conseil national des professions de l'automobile (cahier d'acteur n°19),
- > l'Association syndicale du lotissement industriel départemental de Carros–le Broc (cahier d'acteur n°22),
- > le Syndicat des hôteliers de Cannes (cahier d'acteur n°30),
- > l'Union pour l'entreprise des Alpes-Maritimes (cahier d'acteur n°31).

D'autres ont fait connaître leur avis favorable à la solution 2 par des contributions écrites ou des pétitions (pétition de 700 signatures recueillies par l'UPE 06, pétition de 82 signatures recueillies par le Club des dirigeants de Sophia Antipolis).

Le même avis a bien sûr été exprimé par quelques responsables professionnels lors des réunions publiques, mais le public présent ne comportait en fait que peu de représentants du secteur économique.

Une catégorie de socio-professionnels pourtant très concernée a été particulièrement discrète tout au long du débat : celle des transporteurs routiers.

Leur expression nous paraissant utile au débat, il a fallu insister pour obtenir leur participation. Les lourdes contraintes de la profession, ses petites structures au niveau local et l'éloignement des sièges des organismes professionnels expliquent cette relative désaffection.

Seule l'Union patronale des transporteurs des Alpes-Maritimes, affiliée à la Fédération nationale des transporteurs routiers, a formulé un avis (cahier d'acteur n°32) et a participé à une réunion publique et à la réunion de clôture. Cet avis est favorable à la solution la plus longue et en souligne l'urgence.

La Chambre d'agriculture des Alpes-Maritimes a fait connaître par une courte contribution écrite son inquiétude et son opposition de principe face aux solutions proposées, dont les rares parties aériennes pouvaient se situer aussi sur les rares zones agricoles subsistant.

c. Le monde associatif

Le monde associatif a été très présent et très actif tout au long du débat. Ses représentants ont participé régulièrement et activement aux réunions publiques et ateliers.

Treize associations ont produit des cahiers d'acteurs :

Parmi les associations, il en est de généralistes qui s'intéressent à l'avenir et à la politique des transports et des déplacements ou à la protection générale de l'environnement. D'autres ont des préoccupations beaucoup plus localisées.

Un point commun les rassemble : leur quasi unanimité sur la nécessité, avant toute autre mesure, d'étudier et de mettre en œuvre toutes les solutions alternatives qu'offrent les transports en commun, le ferroutage, le merroutage et une meilleure intermodalité.

Par contre, leur positionnement sur les solutions proposées par l'Équipement est dispersé et n'est pas lié à leur objectif statutaire. On trouve, face aux projets autoroutiers, aux solutions proposées par l'Équipement en particulier, des partisans et des opposants dans toutes les catégories.

Seul un quart environ des associations qui ont formulé un avis écrit (cahiers d'acteurs ou contributions écrites) sont contre tout projet autoroutier, estimant préférable de consacrer les crédits très importants nécessaires aux autres formes d'équipements collectifs.

Le reste se partage environ par moitié entre les partisans d'une des solutions proposées par l'Équipement, solution 1 comme solution 2, ou d'une solution très voisine et entre celles qui proposent une solution alternative, telle que la solution 4 par exemple.

- Association de défense des 7 communes contre l'A8bis (A7C) (cahier d'acteur n°1),
 - Association l'Elan. Groupement des associations pour l'environnement et la qualité de la vie à Antibes (cahier d'acteur n°2),
 - Association des citoyens laurentins (ACL) (cahier d'acteur n° 3),
 - Groupement des associations de défense des sites et de l'environnement de la Côte d'Azur (GADSECA-URVN) (cahier d'acteur n° 10),
 - Mouvement national de lutte pour l'environnement Provence-Alpes-Côte d'Azur (MNLE) et Association TGV et développement Var-Nice-Côte d'Azur (cahier d'acteur n° 11),
 - Région Verte. Association internationale des élus et amis de l'écologie (cahier d'acteur n°12),
 - Vivre en ville autrement dans les Alpes-Maritimes (association Viva06) et la Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT-PACA) (cahier d'acteur n°14),
 - Groupe interdisciplinaire de réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin (GIR Maralpin) (cahier d'acteur n°15),
 - Comité de sauvegarde des sites et de l'environnement de Roquefort-les-Pins (cahier d'acteur n°16),
 - Union des comités de quartiers du Nord de Nice et de ses collines (cahier d'acteur n°17),
 - Association Défense Environnement Villeneuve-Loubet (ADEV) (cahier d'acteur n°20)
 - Association pour le développement concerté et harmonieux d'Antibes-Juan-les-Pins (ADECOHA) (cahier d'acteur n°21),
 - Association Val de Laghet (cahier d'acteur n°39).
- Des contributions émanent également de ces associations ou d'autres qui n'ont pas produit de cahiers d'acteurs, telles que :*
- Association anti- contournement routier de Chambery,
 - Association de défense du site de Falicon,
 - Comité de défense du quartier Saint-Augustin.

Les associations qui ont été très actives, il y a quelques années, contre les projets d'autoroute A8 bis et A58 sont aujourd'hui favorables à une solution autoroutière qui certes n'est pas l'une de celles proposées par l'Équipement mais qui n'en est pas fondamentalement différente, puisqu'il s'agit de la solution 4 ou, pour certaines, de la proposition du Conseil général des Alpes-Maritimes.

d. Les partis politiques

Les seuls partis politiques qui se sont exprimés en tant que tels au cours du débat sont les partis de gauche, notamment à travers des cahiers d'acteurs et des contributions écrites :

> **le groupe socialiste et Verts du Conseil général des Alpes-Maritimes (cahier d'acteur n°4)** est pour une solution alternative, la solution 4, pour laquelle il a demandé (et obtenu) une expertise complémentaire ;

> **l'Association départementale des élus communistes et républicains (cahier d'acteur n°8)** est contre les solutions proposées par l'État. Elle ne propose pas de projet alternatif mais elle demande qu'un effort important soit fait pour les transports en commun, le fer et la mer, mais aussi sur le réseau routier départemental ;

> **les Alternatifs des Alpes-Maritimes (cahier d'acteur n°38)** sont contre tout projet autoroutier et demandent que le problème des déplacements soit réglé par un meilleur aménagement du territoire, permettant de rapprocher travail et domicile ;

> on trouve **les Verts** sous deux étiquettes. Chacune a produit un cahier d'acteur : cahier d'acteur n°18 par « les Verts des Alpes-Maritimes » et cahier d'acteur n°28 par « les élus Verts des Alpes-Maritimes ». Les deux groupes se retrouvent dans leur opposition de principe au projet de l'État et pour une nouvelle politique en matière de transports et de déplacement favorable aux transports en commun ;

> **le Parti radical de gauche** a lui aussi manifesté par une courte contribution écrite sa réticence à l'égard des solutions proposées par l'État.

Mais ce qu'il faut souligner, c'est que tous les élus socialistes, communistes et Verts du Conseil général,

formant l'opposition dans cette assemblée, se sont retrouvés avec le président du Conseil général, Ministre du gouvernement, et sa majorité, pour soutenir la proposition qu'ils ont élaborée en commun dans les tout derniers jours du débat.

Le Mouvement écologique indépendant, peu représenté localement, a exprimé dans une contribution écrite une position en fait peu différente de celle des Verts.

Quant aux partis de droite, notamment l'UMP, largement majoritaire dans le département des Alpes-Maritimes, ils ne se sont pas prononcés collectivement. Les élus de droite qui ont la charge de collectivités se sont exprimés à travers les cahiers d'acteurs présentés par ces collectivités ou des associations. Quelques députés et un conseiller général ont fait connaître leur avis à travers des cahiers d'acteurs ou des contributions écrites.

> **Jean Icart, Conseiller général, (cahier d'acteur n°5)** est pour la solution 2, mais souhaiterait la voir « améliorée » en la reportant un peu plus au Nord pour desservir l'ensemble des zones d'activités existantes ou projetées dans le département. Il est aussi favorable à un métro RER, au transport par rail et voie maritime et à la transformation de l'A8 en rocade urbaine.

> **Rudy Salles, député, (cahier d'acteur n°7)** s'exprime en faveur d'un double tunnel rejoignant directement Nice-Est à Saint-Isidore comme le propose l'Équipement, mais il ne parle pas de l'Ouest. Il demande que l'A8 actuelle soit transformée en boulevard périphérique gratuit.

> **Muriel Marland-Militello, députée (cahier d'acteur n°27)** est pour la solution 2 et demande le reclassement de l'A8 en boulevard urbain gratuit de Cannes à Nice-Est.

> **Jérôme Rivière, député, (contribution écrite)** est très favorable à la solution 2. Sans réclamer la gratuité du contournement, il suggère des tarifs préférentiels pour les abonnés locaux.

Aucun de ces députés n'a rejoint le président du Conseil général dans sa proposition, alors que d'autres élus, non membres du Conseil général, l'ont assuré de son soutien dans le communiqué de presse du 25 février, même s'ils avaient précédemment exprimé un avis différent.

e. Les citoyens

La population devrait normalement largement s'impliquer dans le débat public. Pour le contournement routier de Nice, la CPDP a l'impression que cela n'a pas été suffisamment le cas et que le débat a été plutôt l'affaire des groupes organisés habitués à ce genre de procédure. Cela doit être le cas de nombreux débats publics mais à Nice cela s'est produit sans qu'il y ait de sentiment de frustration exprimé par la population.

Il y a eu quelques timides réclamations quand les orateurs empiétaient sur le temps réservé aux échanges avec la salle ou lorsque le Conseil général a fait connaître par voie de presse son choix dans une forme qui pouvait laisser entendre qu'il avait valeur de décision, mais ces protestations ont été limitées et sans véritable écho.

L'information et la mobilisation ont-elles été insuffisantes ? Ou la démocratie participative trouve-t-elle difficilement sa place dans un département où le débat politique est toujours vif ?

Toujours est-il que, comme nous l'avons déjà relevé (voir § II. E), la participation de la population aux réunions publiques a été modeste et plutôt le fait de personnes âgées. Le nombre de contributions écrites, d'avis ou de questions reçus émanant de particuliers est également plutôt faible.

La participation de la population a surtout valu par les témoignages que les intervenants ont apportés : témoignages sur les difficultés de circulation qu'ils vivent quotidiennement, sur les nuisances qu'ils subissent d'ores et déjà du fait de l'A8 actuelle, sur les raisons parfois toutes simples de certains problèmes d'engorgement ...

La population est moins intéressée par l'horizon 2020 que par l'immédiat. Elle formule quelquefois un avis sur telle ou telle solution, mais ce qu'elle attend ce sont des mesures immédiates, la mise en œuvre effective de projets annoncés depuis longtemps et cela dans tous les secteurs : aménagements ponctuels de l'autoroute A8 actuelle, résorption de tel ou tel point noir du réseau routier départemental, amélioration des TER...

A ce propos, le débat public aura certainement eu le mérite de faire s'accélérer un certain nombre de décisions attendues dans le domaine des transports, notamment des transports collectifs.

Les rares avis sur les solutions autoroutières se partagent par moitié entre les partisans de la solution 2 (solution longue) proposée par l'Équipement et ceux qui sont favorables à des solutions alternatives, du type solution 4. Si par contre on prend en compte les pétitions de 700 signatures recueillies par l'Union pour l'entreprise o6 et de 82 signatures recueillies par le Club des dirigeants de Sophia-Antipolis auprès de dirigeants et d'employés d'entreprises, c'est de loin la solution 2 qui est plébiscitée par les particuliers.

Une grande partie de la population demande la transformation de l'A8 de Nice-Est à Biot ou les Bréguières en voie autoroutière gratuite, et quelques fois même sa requalification en boulevard urbain, c'est-à-dire en voie ouverte à tous les types de circulation, où les entrées et sorties seraient multipliées.

4. Tentative de synthèse

Très schématiquement on peut considérer qu'en fin de débat, le public au sens large s'est réparti entre trois grandes tendances de taille comparable.

> **Un tiers est constitué par les acteurs de la première catégorie** (voir § III. C. 2) qui admettent que des problèmes sérieux de sécurité et de fluidité existent sur l'A8 et qui préconisent :

- la mise en œuvre rapide, avant toute chose, de toutes les actions autres qu'autoroutières possibles (transports en commun, réseau départemental, fer, mer, ...),
- la réalisation rapide d'améliorations localisées sur l'A8 et ses accès,
- la poursuite des études des solutions autoroutières dans la perspective d'une réalisation éventuelle phasée, si cela s'avère nécessaire,

Ce groupe s'incarne dans la proposition du Conseil général.

> **Un tiers est constitué par les acteurs de la deuxième catégorie** (voir § III. C. 2) qui subissent avec une impatience grandissante les conditions qu'ils jugent difficiles et pénalisantes de la circulation sur l'A8 et ses abords. Ils sont partisans d'un engagement rapide en faveur d'une des deux grandes solutions proposées par l'Équipement ou d'une solution très voisine. La solution 2, solution longue, est de loin la plus plébiscitée. Ce groupe rassemble les agents économiques, des élus, quelques collectivités et de nombreux particuliers (pétitions). Une partie d'entre eux demande parallèlement la gratuité du contournement.

> **Le dernier tiers rassemble toutes les autres catégories.** Ce groupe n'est pas homogène et chacune des catégories qui le composent défend une idée originale mais finalement peu partagée :

- contestation de la réalité des difficultés de circulation sur l'A8,
- contestation de l'opportunité de faire quelque chose, car, en raison de la position particulière des Alpes-Maritimes, toute amélioration induira un trafic supplémentaire qui en annulera le bénéfice et multipliera les nuisances,
- contestation des « anti-voitures » au nom de la santé de la planète,
- proposition de projets autoroutiers très longs et au Nord, rappelant l'A8 bis,
- proposition de projets routiers en tunnel longeant le littoral, etc.

D. Les autres enseignements du débat public

En complément des opinions exprimées sur les solutions proposées par l'Équipement pour « contourner Nice », les enseignements que l'on peut tirer du débat sont multiples, car il a été l'occasion d'exprimer toute une série de questions, d'inquiétudes et de revendications, liées de près ou de loin au projet, portant sur son opportunité et sur certaines de ses modalités.

Au-delà de la décision que le maître d'ouvrage prendra concernant le projet, il serait souhaitable que les pouvoirs publics, c'est-à-dire non seulement le Ministre des transports et de l'équipement, maître d'ouvrage, mais ses collègues et les collectivités, dès lors qu'ils sont concernés, puissent dans l'avenir répondre avec plus de pertinence et de certitude que le débat n'a permis de le faire, aux préoccupations suivantes :

> La lutte contre l'effet de serre et contre les autres formes de pollution (ozone) peut-elle d'ici 2020 imposer une limitation à l'usage des véhicules individuels pour le déplacement des personnes et le transport des marchandises sur les longues distances ?

> La raréfaction et l'enchérissement prévus des carburants fossiles peuvent-ils avoir un effet suffisant, au-delà de 2020, pour rendre inutile l'accroissement de la capacité des réseaux autoroutiers européens, en particulier de l'A8 ?

> L'après-pétrole se prépare-t-il et comment répond-il aux deux questions précédentes ?

> La DTA adoptée en 2003 pourra-t-elle contenir les évolutions « naturelles » de la démographie et de l'urbanisation de la Côte d'Azur ? Quelle forme d'utilisation des sols les documents d'urbanisme du futur vont-ils privilégier et quelles en seront les répercussions en matière de déplacements ?

> Que peut-on attendre en 2020 des transports en commun pour les personnes, du ferroutage et du merroulage pour les marchandises, au-delà des tendances actuelles ? Peut-il y avoir des ruptures technologiques, de comportement, réglementaires ? Au niveau local une première réponse à ces questions devrait être apportée par l'établissement du schéma départemental des transports et déplacements.

> Le projet d'aménagement de l'A8, peut-il être conçu comme la réparation des « erreurs » commises lors de sa réalisation (traversée de zones d'habitations denses le long du littoral à l'Ouest du fleur Var, tracé sinueux, pentu et dangereux en collines à l'Est) et permettre la requalification de l'A8 actuelle dérivée en voie urbaine gratuite ?

> Quelles évolutions du coût des péages (gratuité, tarifs préférentiels pour les abonnés locaux, taxes élevées pour les camions en transit, ...) peut-on envisager ? Comment satisfaire la demande d'équité formulée par les usagers locaux (Nice serait la seule ville où la voie de contournement est payante) ?

> Comment combiner phasage des travaux et modes de financement innovants pour ne pas être contraint de choisir des solutions techniques au rabais (telles que par exemple 2 x 2 voies au lieu de 2 x 3 voies) ?

> Comment concrètement assurer le financement d'une telle infrastructure et dans quel délai, d'une part du côté de l'Etat, mais aussi surtout du côté des collectivités confrontées à des choix entre les transports collectifs, la LGV, le réseau départemental, etc ?

> Si la LGV PACA et le contournement de Nice doivent se réaliser, comment coordonner au mieux les études, les enquêtes et la réalisation des travaux ?

Presque toutes ces questions ont été abordées dans le dossier du maître d'ouvrage. Pour répondre aux demandes d'approfondissement, le maître d'ouvrage a produit des fiches d'information complémentaire, la CPDP a fait intervenir quelques experts et a organisé un atelier sur les transports en commun.

Si, comme tout le monde le souhaite, la concertation se poursuit au-delà du débat public, il faudra pouvoir répondre à ces questions d'une façon plus complète.

IV. Conclusion

Le débat public sur le projet de contournement routier de Nice s'est déroulé sans passion et sans difficulté particulière. Il a pourtant été l'occasion d'un travail abondant et constructif. Si la fréquentation des réunions publiques a été modeste, l'expression des opinions a été abondante et de qualité, notamment sous la forme de cahiers d'acteurs, de pétition et d'articles de presse...

La décision du maître d'ouvrage est attendue au plus tard en juillet 2006.

La crédibilité de la procédure du débat public dépendra de sa clarté.

Annexe 1 Liste des acteurs potentiels rencontrés en vue de la préparation du débat

Date	Nom et Fonctions	Lieu de la rencontre
17/02/2005	Pierre Breuil , préfet des Alpes-Maritimes	Nice, Préfecture
20/02/2005	Lucien Bolotte , directeur départemental de l'équipement des Alpes-Maritimes et ses collaborateurs	Nice, DDE
15/06/2005	Philippe Ledenic , directeur régional de l'industrie, de la recherche et de l'environnement PACA	DRIRE, Marseille
20/06/2005	Alain Budillon , directeur régional de l'équipement PACA	DRE, Marseille
29/06/2005	Jean Houlgatte , président du Conseil de développement de la CASA	Maison des Associations, Antibes
29/06/2005	André Aschieri , maire de Mouans-Sartoux	Mairie, Mouans-Sartoux
29/06/2005	Jacques Molinari , secrétaire scientifique du Gir Maralpin et plusieurs membres de l'association	Les Collinettes, Nice
29/06/2005	Noël Perna , président de l'Association Région Verte	Hôtel Novotel, Nice
07/07/2005	Louis Nègre , vice-président du Conseil général, vice-président de la CANCA, président de l'ADAAM, maire de Cagnes-sur-Mer	World Trade Center, Marseille
11/07/2005	Dominique Estève , président de la Chambre de commerce et d'industrie de Nice Côte d'Azur	CCI, Nice
12/07/2005	Jacques Peyrat , président de la CANCA, maire de Nice	CANCA, Nice
12/07/2005	Catherine Alinat , présidente de l'Association des 7 communes contre le projet de l'A8 bis et plusieurs membres	Hôtel Mercure, Nice
13/07/2005	Christian Frémont , préfet de Région Provence Alpes Côte d'Azur	Préfecture, Nice
15/07/2005	Christian Estrosi , président du Conseil général	Conseil général, Nice
14/09/2005	Patrick Allemand , vice-président du Conseil régional	Antenne du Conseil régional, Nice
14/09/2005	Jean Icart , conseiller général des Alpes-Maritimes	Conseil général, Nice
14/09/2005	Eric Néri , chef d'agence Nice-Matin	Agence Nice-Matin, Nice
29/09/2005	Honoré Colomas , président de l'Association des maires des Alpes-Maritimes, maire de Saint-André-de-la-Roche	Mairie, Saint-André-de-la-Roche
29/09/2005	Marc Daunis , conseiller régional, maire de Valbonne	Mairie, Valbonne
29/09/2005	Jean-Louis Scoffié , maire de la Trinité	Mairie de la Trinité
30/09/2005	Michel Rossi , maire de Roquefort-les-Pins	Mairie, Roquefort-les-Pins
06/10/2005	Direction générale des routes , Ministère de l'équipement et des transports	La Défense, Paris
17/10/2005	Claude Jullien , président de la FNAUT PACA	Siège FNAUT, Marseille
17/10/2005	Paul Grella , secrétaire de la FNTR PACA	Siège FNTR, Marseille
18/10/2005	Patrick Mottard , conseiller général des Alpes-Maritimes	CPDP, Nice
19/10/2005	Jean-François Knecht , conseiller général des Alpes-Maritimes	CPDP, Nice
19/10/2005	Michel Vedjovsky , auteur d'un projet alternatif	CPDP, Nice
19/10/2005	Serge Jover , président de l'ADEV	CPDP, Nice
26/10/2005	Henri Revel , maire de Saint-Laurent-du-Var	Mairie, Saint-Laurent du Var
07/11/2005	Rudy Salles , député des Alpes-Maritimes	Acropolis, Nice
29/11/2005	René Buron , maire de St-Paul-de-Vence	Mairie, St-Paul-de-Vence
30/11/2005	Pierre Bernasconi , conseiller régional et 4 autres élus communistes	Antenne du Conseil régional, Nice
30/11/2005	Marc Canarelli , auteur d'un projet alternatif	CPDP, Nice
05/01/2006	Muriel Marland-Militello , députée des Alpes-Maritimes	Permanence du député, Nice
18/01/2006	Jean-Paul Ménard , membre de plusieurs associations	CPDP, Nice
18/01/2006	Jean-Raymond Vinciguerra , conseiller général des Alpes-Maritimes	CPDP, Nice
23/01/2006	Jean Ambrogiani , Mairie de Nice	Mairie, Nice
07/02/2006	Gérard Sambucchi , Association Défense Falicon	CPDP, Nice
10/02/2006	Pierre-Paul Leonelli , directeur des services de La Trinité	Mairie, La Trinité
11/02/2006	Sylvette de Lepinay , conseillère municipale de Valbonne	Conseil régional, Nice
13/02/2006	Paul Tujague , maire de Contes	Mairie, Contes
01/02/2006	Paul Cuturello , conseiller général	Conseil général, Nice
03/02/2006	Christian Guidobaldi , directeur des services de la CASA	CASA, Sophia Antipolis
27/02/2006	Jean Léonetti , président de la CASA	CASA, Sophia Antipolis

Annexe 2

Liste des interventions lors des réunions publiques

En plus de la participation régulière à la tribune lors de toutes les réunions publiques de :

Jean-Claude Coquet, président de la CPDP

Michel Meinardi, membre de la CPDP

Xavier Godard, membre de la CPDP

Jean-Pierre Clarac, membre de la CPDP

Jean-Pierre Zirotti, membre de la CPDP

Lucien Bollotte, directeur départemental de l'Équipement des Alpes-Maritimes (jusqu'en décembre 2005)

Philippe Unterreiner, directeur adjoint infrastructures et transports

Philippe Prudhomme, chargé de mission de la Contournement routier de Nice

Il faut relever les interventions suivantes :

1. Réunion publique du 7 novembre 2005 à Nice Acropolis

Réunion d'ouverture

- > **Pierre Breuil**, préfet des Alpes-Maritimes
- > **Christian Estrosi**, Ministre délégué à l'aménagement du territoire, président du Conseil général des Alpes-Maritimes
- > **Jean Léonetti**, président de la CASA, député-maire d'Antibes
- > **Jacques Peyrat**, président de la CANCA, sénateur-maire de Nice
- > **Patrick Allemand**, vice-président du Conseil régional PACA
- > **Rudy Salles**, député des Alpes-Maritimes
- > **Louis Nègre**, président de l'Agence de déplacements et d'aménagement des Alpes-Maritimes
- > **Jacques Molinari**, secrétaire scientifique du GIR-Maralpin
- > **Michel Vedjovsky**, vice-président de l'Association des 7 communes contre l'autoroute A8 bis

2. Réunion publique du 14 novembre 2005 à Cannes –Salle Miramar

*Réunion de proximité et thématique • **Quel projet de territoire pour les Alpes-Maritimes ?***

- > **Philippe Marie**, directeur du Pôle environnement, infrastructures, transports ; secrétaire administratif du SITP du Cannet, Cannes et Mandelieu la Napoule
 - > **Jean-Michel Palette**, directeur adjoint Urbanisme et Logement à la DDE des Alpes-Maritimes
 - > **Louis Nègre**, président de l'Agence de déplacements et d'aménagement des Alpes-Maritimes
 - > **Jean-Raymond Vinciguerra**, conseiller général
- Experts CPDP :*
- > **Gabriel Jourdan**, chargé d'études déplacements, Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise
 - > **Jean-Marie Ebel**, président de l'Observatoire immobilier de l'habitat Côte d'Azur, Chambre de commerce et d'industrie Nice Côte d'Azur

3. Réunion publique du 24 novembre 2005 à Antibes, Palais des Congrès

*Réunion de proximité et thématique • **Quel transport de marchandises, quel trafic poids lourds en 2020 ? Quel rééquilibrage en faveur des transports maritimes et ferroviaires ?***

- > **Jean-Pierre Gonzales**, premier adjoint au maire de la Ville d'Antibes, conseiller régional
- > **Christian Berkesse**, vice-président aux transports et aux nouvelles technologies de la Communauté d'agglomération de Sophia Antipolis (CASA)
- > **Pascal Mignerey**, chef de la mission développement durable, stratégie, recherche et études générales Direction générale de la mer et des transports.
- > **Jean Houlgatte**, président du Conseil de développement de la CASA
- > **Jacques Molinari**, secrétaire scientifique du GIR-Maralpin

Experts CPDP :

- > **Daniel Boudouin**, chercheur CRETLOG, directeur de Jonction
- > **Michel Croc**, directeur régional Réseau Ferré de France PACA

4. Réunion publique du 29 novembre 2005 à Valbonne, Cinéma Pré des Arts

*Réunion de proximité et thématique • **Comment nous déplacerons nous en 2020 ?***

Toujours en voiture... ou autrement ?

- > **Ghislaine Toulemonde**, premier adjoint du maire de Valbonne
- > **Jean-Louis Pazzi**, président de la Commission des transports et déplacements du Club des dirigeants de Sophia-Antipolis
- > **Franck Taillandier**, chef du service infrastructures et transports, observatoire régional de sécurité routier de la direction régionale de l'équipement PACA
- > **Christian Hahusseau**, directeur général adjoint pour les services techniques au Conseil général des Alpes-Maritimes
- > **Laurent Lachkar**, conseil national des professions automobiles

Experts CPDP :

- > **Gérard Autheman**, bureau d'études ISIS
- > **Marc Wiel**, ingénieur diplômé de l'Ecole Centrale de Paris, urbaniste, membre associé du Conseil général des ponts et chaussées

5. Réunion publique du 5 décembre 2005 à Cagnes-sur-Mer, Cinéma Espace Centre

*Réunion de proximité et thématique • **Les transports en commun : quelle alternative offrent-ils ?***

- > **Louis Nègre**, vice-président du Conseil général des Alpes-Maritimes, maire de Cagnes-sur-Mer
- > **Catherine Alinat**, présidente de l'Association des 7 communes contre le projet de l'autoroute A8 bis
- > **Serge Jover**, président de l'Association de Défense Environnement Villeneuve-Loubet
- > **René Garacci**, président de Côte d'Azur Industries Plaine du Var
- > **Lionel Luca**, député des Alpes-Maritimes, vice-président du Conseil général, délégué à l'écologie et au développement durable
- > **Gérard Piel**, conseiller régional
- > **Violaine Delange**, direction du tramway de la CANCA
- > **Jean-Auguste Icart**, conseiller général des Alpes-Maritimes
- > **Jean-François Knecht**, conseiller général des Alpes-Maritimes

6. Réunion publique du 16 janvier 2006 à Mouans-Sartoux, Salle Léo Lagrange

*Réunion de proximité et thématique • **Quelles conséquences du projet sur l'environnement et le cadre de vie ? Quelles ambitions pour les ouvrages d'art, la sécurité et l'exploitation de l'autoroute ?***

- > **André Aschieri**, maire de Mouans-Sartoux
- > **Eric Daufes**, membre de la CCI, Union pour l'entreprise des Alpes-Maritimes
- > **Nicolas Jacotot**, bureau d'études SCETAUROUTE
- > **Michel Deffayet**, directeur du Centre d'études des Tunnels

Experts CPDP :

- > **André Gastaud**, conseiller transports durables à la Mission interministérielle de l'effet de serre
- > **Laurence Dalstein-Richier**, Groupe international d'études des forêts sud européennes

7. Réunion publique du 30 janvier 2006 à Nice, Palais Nikaia

Réunion de proximité et thématique • À quelles conditions le projet de contournement pourrait-il consolider l'attractivité de la Côte d'Azur ?

- > **Jacques Peyrat**, président de la CANCA, sénateur-maire de la Ville de Nice
 - > **Noël Perna**, président de l'Association région verte
 - > **Sylvette de Lepinay**, conseillère municipale de Valbonne, représentant l'Association départementale des élus communistes et républicains
 - > **Muriel Marland-Militello**, députée des Alpes-Maritimes
 - > **Gérard Bassi**, CETE d'Aix en Provence
 - > **Christian Tordo**, UPE 06, représentant le président de la CCI Nice Côte d'Azur
 - > **Michel Tschann**, président du syndicat des hôteliers Nice Côte d'Azur
 - > **Bernard Kleynhoff**, président de l'Association des partenaires pour la promotion industrielle méditerranéenne
- Experts CPDP :*
- > **Maya Vitorge**, urbaniste
 - > **Laurent Hodebert**, architecte
 - > **Michel Regembal**, architecte et urbaniste

8. Réunion publique du 6 février 2006 à Nice, Université Saint-Jean d'Angely

Réunion de proximité et thématique • Combien cela coûte et combien cela rapporte ? Quel financement pour le projet ?

- > **Cunxio Zhang**, bureau d'études ISIS (présentation de l'expertise complémentaire)
- > **Xavier Godard**, membre de la CPDP (présentation de l'atelier N°1)
- > **Jean-Louis Scoffié**, maire de la Trinité
- > **Jacques Victor**, conseiller général des Alpes-Maritimes
- > **Paul Cuturello**, conseiller général des Alpes-Maritimes

TABLE RONDE SUR LE THÈME DU FINANCEMENT :

- > **Jacques Peyrat**, président de la CANCA, sénateur-maire de la Ville de Nice
- > **Louis Nègre**, maire de Cagnes, vice-président du Conseil général des Alpes-Maritimes
- > **Bernard Nicoletti**, représentant la CCI des Alpes-Maritimes
- > **Pierre-Denis Coux**, direction générale des routes
- > **Patrice Danzanvilliers**, Service d'études techniques des routes et autoroutes

9. Réunion publique du 27 février 2006 à Nice, Acropolis

RÉUNION DE CLÔTURE

- > **Jean Léonetti**, président de la CASA, député maire d'Antibes
- > **Patrick Allemand**, vice-président du Conseil régional PACA
- > **Jacques Peyrat**, président de la CANCA, sénateur-maire de Nice
- > **Pierre Breuil**, préfet des Alpes-Maritimes
- > **Christian Estrosi**, Ministre délégué à l'aménagement du territoire, président du Conseil général des Alpes-Maritimes
- > **Jean-Marie Carterac**, nouveau directeur départemental de l'équipement des Alpes-Maritimes

Annexe 3

Liste des cahiers d'acteurs produits

Numéro	Auteurs	Mois de publication
1	Association de défense des 7 communes contre le projet de l'A8 bis	Novembre 2005
2	Association groupement l'Elan	Décembre 2005
3	Association des citoyens Laurentins	Décembre 2005
4	Groupe socialiste et Verts du Conseil général des Alpes-Maritimes	Décembre 2005
5	Association Mon étiquette, c'est Nice (Jean Icart, conseiller général)	Décembre 2005
6	Syndicat des hôteliers de Nice-Côte d'azur	Janvier 2006
7	Rudy Salles, député des Alpes-Maritimes, conseiller régional	Janvier 2006
8	Association départementale des élus communistes et républicains	Janvier 2006
9	Conseil municipal de Saint André de la Roche	Janvier 2006
10	Groupement des associations de défense des sites et de l'environnement de la Côte-d'azur	Janvier 2006
11	MNLE-PACA et association TGV et développement Var Nice Côte d'azur	Janvier 2006
12	Région verte – Association internationale des élus et des amis de l'écologie	Janvier 2006
13	Ville de Cannes	Janvier 2006
14	Vivre en ville autrement dans les Alpes-Maritimes et la Fédération nationale des associations d'usagers des transports	Janvier 2006
15	Le Gir-Maralpin	Janvier 2006
16	Comité de sauvegarde des sites et de l'environnement de Roquefort les pins	Janvier 2006
17	Union des comités de quartier du Nord de Nice et de ses collines	Janvier 2006
18	Les Verts Alpes-Maritimes	Janvier 2006
19	Conseil national des professions de l'automobile	Janvier 2006
20	Association défense environnement Villeneuve	Février 2006
21	Association pour le développement concerté et harmonieux d'Antibes-Juan-les-Pins	Février 2006
22	Association syndicale du lotissement industriel départemental de Carros-le-Broc	Février 2006
23	Ville de Saint-Laurent-du-Var	Février 2006
24	Commune de Villeneuve-loubet	Février 2006
25	Agence d'urbanisme des Alpes-Maritimes (ADAAM)	Février 2006
26	Les élus Verts des Alpes-Maritimes	Février 2006
27	Association des amis de Muriel Marland-Militello	Février 2006
28	Chambre de commerce et d'industrie Nice Côte d'Azur	Février 2006
29	Ville de Cagnes-sur-Mer	Février 2006
30	Syndicat des hôteliers de Cannes	Février 2006
31	L'union pour l'entreprise des Alpes-Maritimes	Février 2006
32	L'union patronale des transporteurs (FNTR o6)	Février 2006
33	Pays des Paillons	Février 2006
34	Communauté d'agglomération Nice Côte d'azur (CANCA)	Février 2006
35	Communauté d'agglomération Sophia Antipolis (CASA)	Février 2006
36	Ville de Nice	Février 2006
37	La commune de la Trinité	Février 2006
38	Les Alternatifs des Alpes-Maritimes	Février 2006
39	Association Val-de-Laghet	Février 2006
40	Conseil général des Alpes-Maritimes	Février 2006

Annexe 4

Liste des contributions écrites

Numéro	Auteurs	Mois de publication
01	Chambre de commerce et d'industrie Nice Côte d'Azur	Décembre 2006
02	Marc Canarelli – Juan-Les-Pins	Décembre 2005
03	René Bouchet – Eze	Décembre 2006
04	Jacques Zimmermann – Cagnes sur Mer	Décembre 2006
05	Jean Houlgatte – Sophia Antipolis	Décembre 2006
06	Joseph Spiteri Président de Racines et Futur	Janvier 2006
07	Jean-Christophe Picard – Parti radical de gauche	Janvier 2006
08	Association de Défense du Site de Falicon	Février 2006
09/10/11	Gaël Lemaignan – La Colle sur Loup (2)	Février 2006
12	Société Cari – Carros	Février 2006
13	Union des industries et métiers de la métallurgie	Février 2006
14	Association anti-contournement autoroutier de Chambéry	Février 2006
15	Ghislain Nicaise – Nice	Février 2006
16	Corinne et Christophe Baudouin – Villeneuve-Loubet	Février 2006
17	GIR-Maralpin	Février 2006
18	Jean-Paul Ménard – Cagnes-sur-Mer	Février 2006
19	Jean Roche – Saint-Laurent-du-Var	Février 2006
20	Club des dirigeants de Sophia Antipolis	Février 2006
21	Michel Rossi, maire de Roquefort-les-Pins	Février 2006
22	Jérôme Rivière, député	Février 2006
23	Alain Brizay	Février 2006
24	Conseil régional Provence Alpes-Côte d'Azur	Février 2006
25	Collectif pour l'aménagement durable et la défense de l'environnement des Alpes-Maritimes – Cros-de-Cagnes	Février 2006
26	Comité de défense de Saint-Augustin et du Bois de Boulogne	Février 2006
27	Gilles Rainero – La Trinité	Février 2006
28	Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur (financement)	Février 2006
29	Jeune chambre économique des Alpes-Maritimes	Février 2006
30	Chambre d'agriculture des Alpes-Maritimes	Février 2006
31	Michel Regembal – Architecte urbaniste	Février 2006
32	Mouvement écologiste indépendant	Février 2006
33	Conseil de développement de la CASA	Février 2006
34	Gabriel Jourdan	Février 2006

Annexe 5

Décompte des articles parus pendant la durée du débat public

Nature de l'organe de Presse	Nombres d'articles Journaux
Acteurs publics	1
Alp'Azur Ecologie	1
BTP Magazine	1
CCINCA	1
Dépêche AFP	1
La Lettre du Business	6
La Lettre Sud Infos	1
L'Antenne des transports au quotidien	2
L'Avenir Côte d'Azur	2
Le Moniteur des Travaux Publics et du Bâtiment	2
Le Petit Niçois	5
Le Ravi	1
Les Echos	1
L'info VSA	2
LMS News	1
Newsletter - Moniteur	1
Nice-Matin	71
PCA Hebdo	2
Revue Générale des routes	1
Tribune - Bulletin Côte d'azur	8
	Sous total : 111
Sites Internet	
Agglo Online	1
Batiactu	1
Grasse à gauche	1
Métro France.com	11
Nice Rendez-vous.com	2
Site Officiel CCI Nice Côte d'azur	3
Sophia Net. Com	9
Travisa - Travailler et Vivre à Sophia Antipolis	1
Voilà.fr	1
Wanadoo.fr News	1
	Sous total : 31
	Total : 142

De nombreux articles sont encore parus dans les deux mois qui ont suivi la clôture du débat.

Annexe 6

Liste des documents figurant dans le dossier final du débat remis au maître d'ouvrage

- 1 **Le compte-rendu du débat par le président de la CPDP et le bilan du débat par le président de la CNDP.**
- 2 **Décisions de la CNDP**
 - Décision du 5 janvier 2005
 - Décision du 2 février 2005
 - Décision du 11 mai 2005
 - Décision du 5 octobre 2005
- 3 **Documents en vue de la préparation du débat**
 - Dossier d'information du service administratif de la CPDP
 - Questionnaire transmis aux personnalités rencontrées
 - Réponses des personnalités au questionnaire CPDP
- 4 **Documents supports du débat**
 - 4.1 **Documents produits par le maître d'ouvrage**
 - Dossier du maître d'ouvrage
 - Résumé du dossier du maître d'ouvrage
 - 7 fiches d'information complémentaire
 - 1 DVD
 - 4.2 **Documents produits par la CPDP**
 - mode d'emploi du débat public
 - 3 journaux
 - 4 cahiers d'experts
 - 1 cahier d'atelier
- 5 **Documents distribués lors des réunions publiques**
 - Programmes des 9 réunions publiques
 - Questionnaire
- 6 **Contribution des acteurs du débat**
 - 9 sténotypes des réunions publiques
 - 9 DVD des réunions publiques
 - 4 sténotypes des ateliers
 - 40 cahiers d'acteurs
 - 34 contributions écrites
 - questions-réponses et avis
 - 2 pétitions (lettre bordereau + 3 exemplaires des documents signés individuellement)
- 7 **Reuves de presse**
- 8 **Expertise complémentaire**
 - Demande du 5 décembre 2005
 - Décision de la CNDP du 7 décembre 2005
 - Expertise ISIS du 27 février 2006
 - Note d'observations du maître d'ouvrage

cndp
Commission nationale
du débat public

6, rue du Général-Camou

75007 Paris

Tél. 01 42 19 20 26

www.debatpublic.fr