

Le Président

**DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE CONTOURNEMENT
ROUTIER DE NICE.**

**BILAN ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT
DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC.**

Le débat public sur le projet de contournement routier de Nice nest pas arrivé en terrain vierge.

En effet, les difficultés et les perspectives d'évolution de la circulation routière dans l'agglomération niçoise ont suscité, depuis plus de quinze ans, divers projets autoroutiers qui ont soulevé beaucoup d'oppositions et n'ont jamais abouti ; l'arrivée d'un nouveau projet dans une telle situation est habituellement de nature à susciter intérêt chez les uns et crispation chez les autres ; le risque est grand que tous se figent sur leurs positions antérieures sans étudier suffisamment le contenu exact des nouveaux projets.

D'autre part, sans même remonter au projet de la ligne à très haute tension Boutre-Carros (1998) ou au projet d'extension du port de Nice (2001-2002), les Niçois ont une certaine pratique du débat public puisqu'ils ont connu au printemps 2005 le débat public sur le projet de ligne à grande vitesse « PACA » qui prolongerait la ligne actuelle de Marseille jusqu'à Nice ; on le verra, un certain nombre de sujets ou de préoccupations évoqués alors reviendront dans le débat sur le contournement de Nice.

La Commission Nationale du Débat Public a été saisie de ce dossier en Novembre 2004 par le Ministre de l'Équipement et des Transports qui présentait le projet comme s'inscrivant dans le cadre de la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes Maritimes approuvée par décret un an plus tôt et comme ayant pour objectifs de renforcer l'infrastructure Est-Ouest, de prévenir la dégradation des conditions de déplacement et d'améliorer la sécurité des infrastructures routières au droit de l'agglomération.

La CNDP a décidé le 5 Janvier 2005 d'organiser un débat public sur ce projet en prenant en considération plusieurs éléments : la situation actuelle et les perspectives d'évolution des réseaux de transport, le fait que l'actuel réseau autoroutier, cumulant des fonctions de déserte locale, d'échange et de transit, présente un caractère stratégique à la fois pour l'agglomération, pour la région et pour les liaisons Est-Ouest à caractère national ou international, enfin l'importance des enjeux socio-économiques et des impacts environnementaux impliqués par les différentes options envisagées.

S S
S

Ayant le souci que le débat public s'engage sur la base d'une information aussi complète que possible et ayant constaté le manque de précision du dossier de saisine sur certains aspects, la CNDP précisait dans la même décision que le « dossier du débat » - celui qui est diffusé à destination de la population et qui permet l'ouverture du débat public – devrait comporter des indications suffisamment précises sur :

- les résultats des études environnementales, socio-économiques et techniques alors en cours et destinées à actualiser une étude intermodale de Mars 2000,
- les relations entre le projet, les potentialités d'évolution des transports collectifs de personnes et des transports de marchandises et les perspectives d'aménagement dans l'agglomération,
- les caractéristiques principales de chacune des grandes options présentées et les impacts qu'elles auraient sur les territoires et l'environnement,
- les maîtres d'ouvrage et les modes de financement correspondant aux différentes hypothèses.

Les circonstances ont conduit à confirmer cette demande en ce qui concerne le deuxième point. En effet, d'une part, les services de l'équipement ont, juste avant l'été, demandé et obtenu une prolongation du délai de 6 mois qui leur est laissé pour préparer le dossier du débat. D'autre part, ayant été saisie par le Président de la Communauté d'agglomération Nice- Côte d'Azur de son projet d'extension du réseau de tramway, la CNDP décidait à sa séance de Juillet 2005 de ne pas organiser de débat public sur ce projet ; elle considérait en effet qu'il s'agissait d'une extension du réseau de transport en commun en cours de réalisation et que ce projet, certes important pour l'agglomération de Nice, ne présentait pas un caractère d'intérêt national au sens de la loi.

La CNDP saisissait cette double occasion pour demander :

- aux services de l'équipement de mettre à profit le délai supplémentaire pour bien faire apparaître dans le dossier du débat les relations entre le projet de contournement routier et la potentialité d'évolution des transports collectifs de personnes et des transports de marchandises,
- au Président de la Communauté d'agglomération de bien vouloir y contribuer en apportant à la direction de l'équipement tous les éléments voulus sur les perspectives d'évolution du système de transport en commun de l'agglomération.

§ §
§

La phase de préparation du débat public a été un peu plus longue qu'elle ne l'est habituellement, pour différentes raisons. Le maître d'ouvrage, on vient de le voir, a eu besoin d'un temps supplémentaire pour préparer son dossier. La constitution de la commission particulière à laquelle la Commission nationale confie la préparation puis l'animation du débat

public a nécessité plus de temps que d'habitude : M. Jean-Claude COQUET a été désigné comme Président à la séance de Février, mais les membres n'ont été nommés que trois mois plus tard, en Mai ; il s'agit de MM. Jean-Pierre CLARAC, Xavier GODARD, Paul LE JAN, Michel MEINARDI et Jean-Pierre ZIOTTI.

Enfin les trop fréquentes difficultés administratives ont conduit à ce que la CPDP ne dispose que tardivement de ses moyens humains et matériels de fonctionnement.

Fort heureusement ces délais n'ont pas eu de conséquences défavorables ; M. COQUET, qui avait commencé son travail de préparation avant d'être rejoint par les membres de sa commission, a pu ainsi rencontrer de nombreux acteurs, entendre leurs préoccupations et, d'une part, demander au maître d'ouvrage d'en tenir compte dans l'élaboration du dossier de débat, d'autre part, les prendre en compte pour l'organisation du débat public.

Ce travail aboutit à la rentrée et, M. COQUET lui ayant présenté ses propositions, la CNDP dans sa séance du 5 Octobre décide de considérer le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet, de fixer le calendrier du débat public du 4 Novembre 2005 au 28 Février 2006, enfin d'en approuver les modalités d'organisation.



La conception du débat est classique et simple (mais l'on verra qu'elle a ensuite été enrichie par quelques initiatives complémentaires en cours de débat) :

- en ce qui concerne les réunions publiques, un nombre limité est prévu : 9 soit, en plus des réunions d'ouverture et de clôture, 7 réunions à la fois locales et thématiques ; en l'occurrence cela a permis de bien couvrir le territoire concerné en allant en divers points de Nice et dans 5 autres communes de la zone d'étude, et de bien couvrir l'éventail des sujets liés au projet (l'aménagement du territoire, l'évolution des modes de transport de marchandises, les modes de déplacement des personnes, les transports en commun, l'attractivité de la Côte d'Azur, les impacts environnementaux, les aspects financiers).

- L'information a été assurée par les moyens habituels : diffusion à 100 000 exemplaires du « Journal du débat » n°1 qui explique ce que c'est que le débat public en général, le rôle de la CPDP, l'organisation de ce débat public et les moyens d'y participer ; diffusion identique de la synthèse en 8 pages du dossier du maître d'ouvrage.

Le dossier complet (une centaine de pages) a été tiré à 10 000 exemplaires ce qui a permis de l'adresser aux acteurs institutionnels, aux personnes qui en font la demande, et de le mettre à disposition du public en différents lieux (dont les salles de réunion publiques). A bénéficié du même tirage et de la même diffusion un document de 8 pages sur « le mode d'emploi du débat public ».

D'autre part, les documents simplifiés (journal n° 1, résumé en 8 pages du dossier du maître d'ouvrage) ont été mis à la disposition du public aux péages de l'autoroute A8, dans l'aérogare, dans les mairies, à la Chambre de Commerce...

Un site Internet a été ouvert en même temps que le débat ; il comportait les divers documents élaborés par le maître d'ouvrage et ceux produits par la CPDP ; il a été alimenté par toutes les productions nouvelles du débat : verbatim des réunions et des ateliers, cahiers d'acteurs (40), contributions diverses (34), communiqués de presse... Il a reçu environ 6 500 visites.

Le système questions-réponses qui pouvait utiliser divers canaux (questions écrites posées en réunion, courriers, mails adressés au site Internet) a été peu sollicité : à peine plus de 100 questions.

A l'information mise initialement en place, se sont ajoutés en cours de débat d'autres documents. Pour répondre à des questions fréquemment posées, la DDE a élaboré 7 fiches techniques qui ont été prêtes en deux temps (Janvier – Février 2006) et ont été tirées à 4 000 exemplaires et mises sur le site Internet.

Les cahiers d'acteurs, moyen d'expression pour les uns et moyen d'information pour tous les autres, ont été très utilisés : une quarantaine au total ; rappelons que c'est la formule par laquelle une contribution d'un acteur institutionnel (collectivité, organisme économique, association,...) bénéficie, à l'initiative de la CPDP et aux frais du débat public, de l'impression et de la diffusion comme les autres documents du débat, ce qui permet de faire largement connaître les positions de ces acteurs (le tirage était de 4 000 exemplaires).

Deux formules nouvelles sont apparues dans ce débat à l'initiative de la CPDP : le « cahier d'experts » et le « cahier d'ateliers ».

- Un certain nombre d'experts sont intervenus au cours du débat soit à la demande et pour le compte du maître d'ouvrage (5), soit à la demande de la CPDP (une dizaine).

Il a paru intéressant d'éditer les exposés de certains de ces experts portant sur des questions de fond constamment soulevées au cours du débat ; la diffusion a été la même que pour les cahiers d'acteurs.

- La CPDP, dans les conditions que l'on verra plus loin, a organisé des « ateliers » pour approfondir certaines questions ; le plus important, consacré aux projections des déplacements résultant d'une politique volontariste en faveur des transports collectifs, a donné lieu à l'élaboration collective d'un document de synthèse – ainsi plus accessible pour le public – qui a pris le nom de « cahier d'atelier » ; il a, comme les autres cahiers, été tiré à 4 000 exemplaires.



Le débat dans son ensemble a connu un climat serein et courtois et la passion avec laquelle certains exposaient leur position n'a jamais perturbé les réunions.

A vrai dire, le début a même paru bien peu actif. Après la réunion de lancement, qui avait connu une bonne fréquentation, les deux réunions suivantes ont été décevantes : certes tous les éléments de la problématique apparaissaient, mais la population était peu présente. De même début Décembre, un seul cahier d'acteur avait été préparé...

Mais ensuite, heureusement, la dynamique s'est créée ; les réunions ont connu une fréquentation croissante, les acteurs se sont mobilisés pour élaborer leurs cahiers d'acteurs qui ont été, on l'a vu, très nombreux et dont la diversité a incontestablement donné au débat un contenu beaucoup plus riche.

D'autre part, la CPDP a eu l'heureuse initiative d'organiser des « ateliers » sur des questions soulevées par le public et qui méritaient d'être approfondies ou sur des questions pour lesquelles était demandée une expertise complémentaire, alors que celle-ci n'aurait pu constituer la réponse appropriée. Il s'agissait de réunions réservées à un nombre limité de participants (une cinquantaine) qui recevaient à l'avance une documentation pour s'y préparer ; dans un débat public une telle formule n'est acceptable que si elle est clairement annoncée à l'avance pour permettre à tous ceux qui le désirent de s'y inscrire – et si le contenu en est ensuite rendu accessible à tous – ce qui était obtenu par la publication des comptes-rendus et par la diffusion d'un « cahier d'atelier » déjà évoquée. Outre l'atelier sur les transports collectifs (qui avait comporté deux séances), deux autres ont été organisés, l'un consacré à l'inventaire de tous les scénarios de la Direction de l'Équipement et de tous les projets, l'autre à l'inventaire des risques sanitaires et environnementaux liés aux projets en phase de réalisation ou d'exploitation.

Au total, les réunions publiques et les ateliers ont vu la participation d'environ 2 500 personnes ; mais je le rappelle, il ne faut pas apprécier la participation à un débat public à ce seul critère, il faut aussi tenir compte des autres formes de participation déjà évoquées (cahiers d'acteurs, contributions écrites, site Internet,...).



Parmi les éléments qui ont contribué à nourrir le débat, il faut enfin signaler l'expertise complémentaire qui a été décidée par la CNDP. Plusieurs demandes d'expertise complémentaire ont été adressées à la commission particulière qui a estimé que certaines d'entre elles pourraient trouver une réponse plus adaptée dans l'organisation d'un « atelier », ce qui fut fait comme on l'a vu plus haut.

En revanche la demande présentée par le groupe des élus socialistes et verts du Conseil Général des Alpes Maritimes et appuyée par un certain nombre d'associations portait sur l'étude d'une solution différente des trois solutions soumises au débat par l'Équipement ; cette solution consiste à combiner différemment les éléments de base utilisés par le maître d'ouvrage pour construire les différents scénarios possibles : elle associe l'aménagement sur place à l'Est du Var avec le tracé court à l'Ouest du Var. La CPDP ayant considéré cette demande comme recevable, la CNDP décida le 7 Décembre de confier à un cabinet indépendant une étude portant sur la faisabilité et le coût de cette solution et sur son intérêt comparé avec celui des trois solutions du maître d'ouvrage.

Malgré le temps restreint dont on disposait et malgré la coupure de la fin d'année, cette expertise fut réalisée dans de bonnes conditions et ses conclusions purent être présentées à la réunion publique du 6 Février 2006, trois semaines avant la fin du débat ; l'expert présente la solution étudiée comme un compromis atteignant la plupart des objectifs visés par le projet et permettant de limiter les coûts dans une optique de phasage éventuel.



Quel a été, sur le fond, le contenu du débat ?

1) Il a très largement évoqué, au delà du projet lui-même, des questions qui sont situées à son amont ou qui en constituent le contexte : la nécessité de lutter contre l'effet de serre et les restrictions qui pourraient en résulter dans l'usage des véhicules automobiles, la nécessité d'anticiper la raréfaction des ressources pétrolières ; la politique d'aménagement régional du territoire et la politique urbanistique des collectivités locales, leur utilisation comme moyens d'agir sur les déplacements ; dans bien des cas, ces problèmes généraux étaient invoqués à l'appui des positions prises sur les diverses solutions envisagées.



2) Concernant l'objet même du débat public un reproche a souvent été formulé : son titre « contournement routier de Nice » était trompeur et il cachait le fait que le projet concernait d'autres communes. A cela on peut répondre, d'une part, qu'il est traditionnel de dénommer un tel type de projet à partir du nom de la ville principale à contourner, d'autre part que cela n'a pas eu d'effet négatif sur la participation au débat public des communes situées à l'Ouest du Var, si l'on en juge par la présence aux réunions publiques ou par les autres formes de participation (nombre de cahiers d'acteurs, de contributions reçues,...).



3) Depuis le premier moment, il a été clair que les participants voulaient parler non pas seulement d'un projet routier mais du problème plus général des déplacements dans l'agglomération niçoise et dans le département et de ses liens avec l'aménagement du territoire, le développement économique, l'urbanisme, la préservation de l'environnement, etc... d'où la demande d'élaboration d'un schéma départemental des déplacements, fréquemment formulée et retenue in fine dans le cahier d'acteur du Conseil Général.



4) Il y eu unanimité (presque tous les intervenants le demandent et aucun n'y est défavorable) pour demander le développement quantitatif et qualitatif des transports en commun sous toutes leurs formes (bus, tramway, TER,...).

Mais cette position unanime résulte de l'addition de deux attitudes différentes :

- pour les uns c'est et ce doit être la seule réponse. Sauf aménagements mineurs des voies existantes, par exemple pour en améliorer la sécurité, il est exclu de réaliser de nouvelles infrastructures routières qui ne font qu'attirer un surcroît de circulation automobile et donc aggravent à court terme les encombrements que l'on prétend atténuer. De toute façon, la diminution prévisible de la ressource pétrolière, qui peut commencer à se faire sentir très prochainement, rend caducs des projets qui ne pourraient être réalisés qu'à échéance de 15 ou 20 ans ; c'est dès maintenant qu'il faut commencer à modifier nos comportements pour préparer des évolutions inéluctables. En outre, la ressource publique limitée impose de faire des choix : les collectivités publiques ne pourront pas financer à la fois la LGV PACA, les TER, les tramways... et des projets routiers coûteux ; il faut donc concentrer les efforts des collectivités sur les premiers.

- pour d'autres, en revanche, le développement des transports collectifs est indispensable mais, même en retenant l'hypothèse la plus volontariste, ne pourra suffire à absorber une part suffisante des déplacements et il faut aussi réaliser des améliorations substantielles du réseau routier ; on ne peut pas se contenter de petites mesures qui ne seraient efficaces qu'à court terme, c'est dès maintenant qu'il faut prendre les décisions qui, compte tenu des inévitables délais de réalisation, ne produiront leurs effets que dans dix ou quinze ans.



5) Ceux qui considèrent que la situation actuelle et ses perspectives d'aggravation rendent indispensable l'amélioration des infrastructures routières ne sont pas tous partisans de la même solution. Certes beaucoup d'entre eux, et presque tous les élus, affirment comme un préalable que la solution à proscrire est celle qui ressemblerait à une nouvelle version de l'A8 bis ; mais ensuite les avis se partagent. Dans certains cas, la solution préférée par l'intervenant est difficile à identifier car il définit sa position en termes d'objectifs à atteindre ou de principes à respecter plus que par des caractéristiques géographiques. D'autre part, comme le montre bien le compte-rendu de M. COQUET, les positions de certains ont pu évoluer au cours du débat. Sans reprendre l'analyse détaillée qu'il fournit, je crois que l'on peut distinguer trois grandes catégories de solutions.

- Solutions longues.

Le maître d'ouvrage propose une solution longue (solution n° 2) qui consiste à dédoubler l'autoroute actuelle, pour la plus grande partie en souterrain, depuis l'Ouest d'Antibes jusqu'à Nice-Est. Y sont favorables les milieux économiques qui soulignent la nécessité de maintenir l'attractivité et la compétitivité du département : Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice, Union pour l'entreprise des Alpes-Maritimes, Syndicats des hôteliers de Nice et de Cannes, Union patronale des transporteurs ; c'est en ce sens aussi que se prononce la pétition lancée par l'Union pour l'entreprise et signée par 700 personnes (chefs d'entreprise ou particuliers).

Est également favorable à une solution longue la Ville de Cannes, qui considère même que le projet présenté n'est qu'un élément de réponse au problème posé par les déplacements Est-Ouest dans le département et qu'il faudrait élargir la réflexion en prenant en compte le secteur Ouest des Alpes-Maritimes.

De même, la commune de Villeneuve-Loubet, tout en rejetant les trois solutions présentées par le maître d'ouvrage et en soulignant que deux d'entre elles comporteraient un nouvel échangeur sur son territoire qui viendrait aggraver les nuisances qu'elle connaît déjà, se prononce pour un nouvel axe autoroutier souterrain joignant l'Ouest du département à St-Isidore, qui passerait donc au Nord des solutions envisagées par le maître d'ouvrage.

Un certain nombre d'autres communes situées à l'Ouest du Var et actuellement touchées par l'A8, et la Communauté d'agglomération de Nice Côte d'Azur, sans choisir explicitement entre les solutions proposées par le dossier du débat, se prononcent également pour une nouvelle infrastructure qui reporterait les nuisances qu'elles subissent.

- Solutions courtes.

Comme on vient de le voir, c'est un type de solution qui n'est pas exclu par un certain nombre de collectivités.

La solution 1 proposée par l'Équipement est choisie par plusieurs élus (députés ou conseillers généraux) qui, parfois, suggèrent de l'adapter pour améliorer la desserte de zones d'activités situées un peu plus au Nord.

La Ville de Nice ne souhaite se prononcer que sur une partie des projets, celle qui se situe sur son territoire et qui est située à l'Est du Var, de St Isidore à Nice Est ; elle se déclare favorable à l'ouvrage commun aux solutions 1 et 2 (courte et longue) proposées par le maître d'ouvrage.

De façon plus générale, on peut remarquer que l'aménagement de cette section est considérée comme prioritaire par beaucoup d'intervenants du fait des encombrements et des problèmes de sécurité ; cela inspire l'idée d'un phasage chez ceux qui plaident pour une solution plus longue en ayant conscience que la réalisation exigera des délais, par exemple la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice demande sa réalisation dans un délai maximum de dix ans, le tronçon du Var aux Bréguières étant souhaité dans un délai de quinze ans ; cela inspire aussi, d'une autre façon, les tenants de la dernière catégorie de solutions.

- Aménagements sur place.

La solution n° 3 du maître d'ouvrage, aménagement sur place de la partie de l'A8 située à l'Est du Var, n'a été retenue en tant que telle et de façon explicite par pratiquement personne.

En revanche elle apparaît, plus ou moins clairement, comme un élément d'une solution plus complète dans un certain nombre de contributions. C'est le cas de la « 4^{ème} solution » soumise à l'expertise complémentaire, qui avait été soutenue par les élus socialistes et verts, par diverses associations et à laquelle le Conseil Régional s'est déclaré favorable.

C'est aussi le cas dans la position prise peu avant la fin du débat et traduite dans un cahier d'acteurs par le Conseil Général des Alpes-Maritimes, dont il convient ici de rappeler que le Président M. Christian ESTROSI, est en même temps Ministre délégué à l'aménagement du territoire ; dans cet avis adopté à l'unanimité, le Conseil Général :

- ◆ constate la nécessité d'un changement de stratégie pour remédier aux problèmes d'encombrement du réseau routier et aux dysfonctionnements du territoire et considère que la réponse ne peut résulter d'un projet unique mais dans une panoplie d'actions à court, moyen et long terme,

- ◆ liste l'ensemble de ces actions de toutes natures portant sur l'urbanisme et le développement économique, la réalisation d'autres travaux d'infrastructures (amélioration de la voirie départementale, réalisation rapide de la LGV PACA permettant le développement de toutes les liaisons ferroviaires), des mesures de régularisation du trafic, l'encouragement à l'utilisation de la voie maritime et du fer pour le fret, le développement des transports collectifs...

- ◆ estime que la mise en œuvre de ces mesures devrait d'abord permettre de répondre aux besoins de déplacement dans la partie du département située à l'Ouest du Var, qu'ensuite un nouveau projet d'infrastructure pourrait s'envisager si cela s'avérait nécessaire.

- ◆ qu'en revanche l'amélioration des fonctionnalités de l'autoroute dans la partie St Isidore-Nice Est doit être prévue et réalisée dans les cinq à sept ans à venir ; il s'agit d'un aménagement sur place avec réalisation de tunnels supplémentaires à réaliser dans le cadre de la concession actuelle.

A noter qu'in fine le Maire de Nice a demandé que les études à venir comparent cette solution et celle comportant des aménagements plus lourds (pour laquelle il s'est prononcé) avant que ne soit prise la décision finale.



6) Une demande est apparue en cours de débat et a reçu un nombre croissant de soutiens venant d'élus, d'associations et de particuliers : celle de la requalification de l'A8 en boulevard urbain, donc sans péage. Cette mesure a été présentée d'abord comme le complément, ou la contrepartie, de la réalisation d'une nouvelle autoroute par ceux qui plaidaient pour une telle solution ; elle suppose en effet d'une part cette réalisation, d'autre part le rachat de la concession. Elle a ensuite été demandée pour elle-même, et sans que soit nécessairement fait le lien avec ces deux conditions ; elle est en effet attrayante puisque, comme le souligne M. COQUET, elle permettrait de reconquérir un axe situé sur la bande côtière et pour une part au cœur même des villes ; elle apparaît, d'autre part, comme la correction d'une injustice puisque le contournement d'autres villes est gratuit. Il n'est donc pas étonnant que la Direction Départementale de l'Équipement ait été peu écoutée – ou peu appréciée – lorsqu'elle indiquait que cette mesure ne pouvait être envisagée sauf à nuire à la réalisation des objectifs visés (désengorgement de l'axe).



7) Compte tenu de l'intensité du débat sur toutes les questions qui viennent d'être exposées, les quelques autres problèmes ont fait l'objet de beaucoup moins d'interventions.

- Les questions d'environnement et la nécessité de préserver les paysages – ou de ne pas aggraver les atteintes qui leur ont déjà été portées – n'ont bien sûr pas été oubliées, mais elles n'ont pas non plus été approfondies. On notera seulement
 - . l'affirmation maintes fois répétée que, en cas d'ouvrage nouveau, la majorité du tracé devrait être en souterrain,
 - . qu'il faudrait être attentif à la qualité architecturale des ouvrages aérien,
 - . qu'il faudrait lier à l'avenir insertion des ouvrages (anciens ou futurs) dans les sites et urbanisme de qualité.

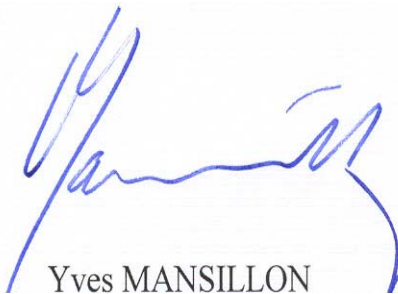
A également été soulevée la question du volume des délais résultant du creusement des tunnels et des lieux où les évacuer.

- Le problème du coût des ouvrages à réaliser et du mode de financement a été évoqué, le plus souvent à l'appui de positions défavorables aux solutions les plus lourdes ; les collectivités locales – a-t-on dit – seront nécessairement sollicitées pour subventionner la concession, or elles ne pourront supporter à la fois cette charge et toutes les dépenses qui leur incombent – et qui sont jugées prioritaires : amélioration de la voirie départementale, actions en faveur des transports ferroviaires et des autres transports en commun... Le Conseil Général a lui-même souligné que sa position avait été inspirée notamment par le souci de rechercher une solution « économique pour les contribuables locaux ».



Je termine la rédaction de ce bilan dans les derniers jours du mois de Mars. Il sera rendu public, en même temps que le compte-rendu établi par M. COQUET, à l'occasion d'une conférence de presse que nous tiendrons ensemble à Nice le 26 Avril, soit, conformément à la loi, un peu avant l'expiration du délai de deux mois qui suit la fin du débat. Le même jour, les deux documents seront mis à la disposition du public sur les sites Internet de la Commission particulière et de la Commission Nationale du débat public.

Le Ministre des Transports et de l'Équipement en tant que maître d'ouvrage disposera alors de trois mois, soit jusqu'au 26 Juillet au plus tard, pour prendre et rendre publique sa décision sur la suite qu'il entend donner au projet. Compte tenu de la qualité de ce débat public, de l'intérêt de ses apports, il est attendu que cette décision soit détaillée et motivée en s'y référant ; c'est ainsi que les participants au débat public auront a posteriori la preuve qu'ils ont été entendus, que le débat public a été utile.



Yves MANSILLON