

cndp
Commission
nationale
du débat public

Bilan

du débat public

Liaison Grenoble-Sisteron

établi par le Président
de la Commission nationale
du débat public

24 novembre 2005



Bilan

L'histoire de la liaison routière ou autoroutière entre Grenoble et Sisteron est longue d'une vingtaine d'années et a connu de nombreuses étapes et quelques rebondissements ; l'histoire du débat public sur ce projet est plus courte mais a connu aussi quelques péripéties.

La Commission nationale du débat public a été saisie par le Ministre de l'Équipement le 8 Janvier 2004 du projet "d'autoroute A51-Liaison entre Grenoble et Sisteron" ; le dossier rappelle que l'A51 était déjà partiellement réalisée (au Sud, de Marseille à Sisteron puis à la Saulce – dernière section mise en service en 1999 ; au Nord, de Grenoble à Coynelle – la section Coynelle-Col du Fau étant en cours de réalisation) et propose de l'achever par un tronçon central passant à l'Est de Gap, puis rappelle les solutions alternatives qui ont été précédemment étudiées (aménagement des routes nationales, solutions autoroutières par Lus-la-Croix-Haute).

Dans sa décision du 3 Mars 2004, la Commission nationale du débat public, après avoir relevé que l'importance du projet, de ses enjeux et de ses impacts sur l'aménagement du territoire ou plus encore sur l'environnement justifie que la participation du public soit pleinement assurée tout au long de son élaboration, constate qu'il ne lui est pas possible en l'état de prendre position quant à l'organisation d'un débat public.

En effet, à cette date, le document de planification s'imposant aux pouvoirs publics est les schémas multimodaux de services collectifs de

transport de personnes et de marchandises approuvés par le décret du 18 Avril 2002 ; or ces schémas prévoient pour cette liaison un passage par l'Ouest de Gap privilégiant l'utilisation du tracé existant de la RN 75 et décrivant même cette solution avec une précision inhabituelle dans ce document. Cette absence de cohérence entre le projet présenté à la CNDP et la solution figurant dans le document opposable aux pouvoirs publics ne permettrait pas à l'évidence d'engager le débat public sur des bases complètes, claires et compréhensibles par le public ; ce qui serait vrai pour tout projet l'est encore plus pour un dossier qui a connu en vingt ans plusieurs décisions contradictoires.

En adoptant cette position, la Commission nationale du débat public reste cohérente avec elle-même ; en effet, dans sa première vie, celle de la CNDP créée par la loi de Février 1995, elle avait déjà été saisie en Octobre 1998 du dossier qui prévoyait alors le passage par Lus-la-Croix-Haute (Ouest de Gap) et, dans ses séances des 22 Juin et 14 Septembre 1999, elle avait considéré que "ce projet justifie un débat public de par son impact sur l'environnement et son enjeu économique", que cependant les conditions d'organisation du débat n'étaient pas réunies du fait de l'existence de la décision ministérielle de prise en considération de la section Col du Fau – La Saulce (à l'Est de Gap), décision en date du 30 Mars 1992 publiée au Journal officiel du 22 Août 1996. Ainsi, à cinq ans de distance, la CNDP prenait la même décision mais, c'est l'ironie de la chose, pour des raisons symétriques.

La décision de la Commission nationale du débat public fut critiquée par des élus qui attendaient d'autant plus le débat public qu'ils attendaient la réalisation de l'autoroute. Le Ministre de l'Équipement annonça d'abord qu'il allait adresser à la CNDP un recours gracieux lui demandant de revoir sa décision et qu'à défaut il saisirait le Conseil d'État ; puis, par lettre du 4 Mai, il saisissait la CNDP sur de nouvelles bases : le dossier, intitulé "liaison entre Grenoble et Sisteron" présentait les différentes solutions possibles pour assurer cette liaison ; le Ministre précisait que "l'expression de la préférence gouvernementale" (affirmée au CIADT du 18 Décembre 2003 pour la solution "Est de Gap") "ne saurait préjuger des enseignements d'une concertation avec le public dont les termes doivent rester ouverts" ; il ajoutait enfin : "il reviendra au Gouvernement, à la lumière des résultats de cette concertation, de prendre les décisions qu'il jugera appropriées ... et, si nécessaire, d'en tirer les conséquences quant à la mise en cohérence des documents de planification".

Dans ces conditions, les obstacles à une information complète du public sont levés et il est clair que ce sont les différentes solutions de liaison

M. RUEZ et M. PEIFFER ont eu le premier contact avec le directeur régional de l'équipement, maître d'ouvrage délégué, dans les semaines qui ont suivi leur désignation, avant la fin Juillet, mais ensuite la phase de préparation a été beaucoup plus longue qu'elle n'est prévue par les textes (six mois) et qu'elle n'est habituellement.

• **Il y a à cela plusieurs raisons :**

➤ d'une part, on l'a vu, la CPDP n'a été complète qu'en Octobre et n'a donc commencé à travailler collégialement qu'à la fin de ce mois,

➤ d'autre part, des problèmes juridiques ou matériels ont fait que la CPDP n'a disposé de ses moyens de travail que beaucoup trop tardivement : ses locaux n'ont été disponibles que début Janvier

entre Grenoble et Sisteron qui constituent le projet soumis au débat public, la CNDP décide le 2 Juin d'organiser un débat public et d'en confier l'animation à une commission particulière.

Elle désigne le 7 Juillet son président, M. Daniel RUEZ (membre de la Commission nationale) et un membre, M. Roger PEIFFER, puis le 6 Octobre les quatre autres membres (Mmes Nerte FUSTIER-DAUTIER et Danielle BARRES, MM. Yves FRANCOIS et Vincent TONNELIER).

Cette commission avait la composition diversifiée qui est la condition première de la neutralité et de l'efficacité : hommes et femmes, actifs et retraités plus disponibles, origines professionnelles et géographiques diverses, personnes ayant déjà été membres d'une CPDP et néophytes... . J'adresse à chacun tous mes remerciements pour le travail qu'ils ont fait et particulièrement à M. RUEZ, qui a accepté de cumuler cette fonction avec ses charges professionnelles déjà lourdes ; de ce fait il n'a pu assurer une disponibilité totale dans les premiers mois, mais son engagement a ensuite été incontestable et il a su donner à ce débat public le ton ouvert, simple et direct qui l'a caractérisé.

2005, le marché recrutant son secrétaire général n'a été signé qu'à la mi-Janvier... ,

Fort heureusement, un collaborateur de la Commission nationale, M. BERTAULT a pu apporter un concours très précieux à M. RUEZ en Octobre-Novembre et je l'en remercie de nouveau.

➤ enfin, la Direction régionale de l'Équipement n'a pas pu présenter un projet de dossier du débat à l'expiration du délai de six mois déjà évoqué ; en effet l'élargissement de l'objet du débat nécessitait des travaux complémentaires, par exemple pour mettre à un même niveau d'étude la solution Est et la solution Ouest,... ; de report en report, c'est seulement début Avril que la CNDP pourra considérer que le dossier du débat est suffisamment complet et fixera le calendrier du débat public.



A la fin de l'année 2004 et début 2005, la Commission particulière du débat public, ou son Président, eut avec un certain nombre de personnalités les contacts qui permettent à la fois d'expliquer les règles du débat public et d'enregistrer les attentes quant à l'organisation et au contenu du débat à venir ; il y eut en particulier en Janvier des réunions qui, dans chacun des quatre départements concernés (Isère, Hautes-Alpes, Alpes de Haute Provence et Drôme) rassemblèrent élus, milieux économiques et associations, en tout une centaine de personnes. Ce qu'elle entendit permit à la CPDP d'arrêter les quelques grandes idées qui structureraient l'organisation du débat :

- après les concertations plus ou moins élargies des années précédentes, s'efforcer de toucher le maximum de citoyens en informant largement et en allant au plus près d'eux (avec une douzaine de réunions locales),
- en raison des délais précédant une éventuelle réalisation, intéresser les jeunes et s'efforcer de leur faire faire un exercice pratique de démocratie participative ou à défaut d'éducation civique,
- compte-tenu du nombre très important de résidents secondaires et de touristes, notamment dans les Hautes-Alpes, prévoir que le débat public se déroule pendant la période estivale, mais dans une proportion raisonnable pour éviter de les privilégier,
- enfin du fait du cloisonnement qui était apparu entre départements et de la méconnaissance de certains moments ou de certains aspects du projet, rendre disponibles de façon égale pour tous l'histoire du projet, les études faites, les différentes étapes de concertation, les positions prises par des collectivités ou des associations, etc...

Restait à fixer le calendrier du débat. Lorsque la CNDP a pu se prononcer, le 6 Avril, on connaissait la date du référendum sur le projet de traité portant sur la constitution européenne, qui était fixée au 29 Mai. Il apparut préférable de ne commencer qu'après cette date, d'avoir une première partie de débat comprenant le début des vacances,

de suspendre ensuite le débat pendant un mois (à la fois pour ne pas privilégier la participation des touristes et tenir compte de l'absence pour congés d'une partie de la population permanente) et de reprendre en fin d'été ; on avait ainsi un débat de presque quatre mois en deux temps : du 7 Juin au 26 Juillet et du 25 Août au 20 Octobre.

Dans le premier temps avaient lieu les réunions générales de lancement à Gap et Grenoble, les cinq réunions thématiques (développement local, aspects environnementaux, utilité et coût...) et les premières réunions locales ; après un bilan présenté en conférence de presse fin Août pour relancer le deuxième temps, les autres réunions de proximité puis les réunions de clôture à Grenoble et Sisteron.

Cette formule de débat tronçonné pour tenir compte des vacances, utilisée par la première fois sur la proposition de M. RUEZ, a été appliquée dans deux autres débats publics (Contournement Est de Rouen et LGV Bordeaux-Toulouse) ; elle n'a révélé aucun des inconvénients que l'on avait craints ; au contraire elle a sûrement favorisé, en prolongeant la période de réflexion, une participation plus nombreuse dans la deuxième période : la CPDP a même été surprise alors par le nombre de personnes venant aux réunions locales, nombre très supérieur à ce qu'elle avait prévu.

Reste un dernier point à évoquer concernant le calendrier : la CPDP et la CNDP ont été saisies, à la veille de sa réunion mensuelle de Juin pour cette dernière, de recours gracieux émanant de trois associations (FARE Sud, FRAPNA et COJAM) demandant le report du débat public à une date ultérieure ; cette demande était fondée sur plusieurs motifs : informations non encore disponibles, difficulté pour les associations de participer en même temps à ce débat et à celui portant sur le projet de LGV (ligne ferroviaire à grande vitesse) PACA, élément nouveau créé par les perspectives de décentralisation des routes nationales.

La Commission nationale entendit M. RUEZ apporter ses réponses sur chacun des points (le dossier du débat avait été diffusé le 28 Mai et les

études demandées étaient soit déjà en ligne sur le site Internet soit sur le point de l'être ; la superposition avec le débat sur la LGV PACA serait brève et ne pouvait qu'être enrichissante ; le débat public permettrait à tous les intervenants, et notamment aux collectivités, de faire connaître leur position

sur le transfert des routes nationales aux départements) et, de ce fait, ne jugea pas nécessaire de reporter le débat ; mais elle demanda à M. RUEZ d'expliquer cette position aux associations. Celles-ci étaient présentes à la séance d'ouverture – et aux suivantes – et la question ne fut pas reposée.

Comme le dit M. RUEZ dans son compte-rendu, ce fut un vrai débat, malgré le poids de tous les épisodes antérieurs qui aurait pu soit l'étouffer, soit l'exacerber ; cela vient légitimer l'organisation prévue pour son déroulement et montrer que les moyens mis en place ont été utiles.

L'information du public a été assurée par la diffusion initiale puis ultérieure de plusieurs documents :

➤ le dossier du débat, qui était le document du maître d'ouvrage, a été tiré au total à plus de 120 000 exemplaires sous différentes formes, complète ou synthétique, et a été suivi au mois de Septembre de "fiches thématiques complémentaires" traitant sept grandes questions, les plus souvent posées par le public.

➤ le "Journal du débat" qui a pour but d'abord d'expliquer le rôle du débat public, d'annoncer son organisation et de présenter la commission particulière, puis ensuite d'informer sur son déroulement, a connu trois numéros pendant la durée du débat : son premier numéro a connu deux tirages successifs de 30 000 et 180 000 exemplaires ; il a été distribué en boîte aux lettres et encarté dans les journaux régionaux et a donc pu être connu de tous les foyers de la zone concernée ; il fournissait la liste des documents que le public pouvait consulter, ainsi naturellement que les coordonnées du site Internet du débat.

La presse régionale, avec 300 articles sur toute la période, a très largement contribué à une bonne information du public et il faut saluer la richesse des articles qui ont rendu compte de façon approfondie de tous les aspects du débat.

Le site Internet, que je viens de citer, a connu

une forte fréquentation (environ 18 000 connexions) ; doté d'abord de toute la documentation initiale, il était alimenté régulièrement par la mise en ligne des contributions reçues des participants (139 au total), des comptes-rendus des réunions publiques, Sur ce dernier point, il faut reconnaître que les premiers comptes-rendus étaient synthétiques au point d'être indigestes, ce qui avait suscité quelques réactions légitimement critiques ; cela a heureusement été rectifié dès que possible et l'on a eu ensuite des comptes-rendus très détaillés et fidèles.

Les réunions publiques, au nombre de 24, ont rassemblé environ 3 800 personnes, chiffre très substantiel si l'on tient compte de la population de la zone concernée ; leur nombre a été accru par rapport au programme initial car, très opportunément, la CPDP a estimé nécessaire en cours de débat de répondre à des demandes exprimées par des participants et soit d'organiser une réunion sur un sujet donné, soit d'aller dans un secteur géographique qui n'avait pas été prévu.

L'expression des participants a pris bien d'autres formes : il y a les contributions, déjà citées, adressées par des collectivités, des acteurs économiques et des associations, mais aussi, et pour la première fois dans cette proportion par beaucoup de particuliers ; il y a la trentaine de cahiers d'acteurs émanant des organismes les plus divers des deux régions qui, à la fois, permettent l'expression de leurs acteurs et assurent l'information contradictoire du public puisque chacun d'eux était tiré à 30 000 exemplaires ; il est à noter que les deux Conseils Economiques et Sociaux de la région Rhône-Alpes et de la région Provence Alpes-Côte d'Azur se sont entendus pour élaborer un cahier commun.



La participation a donc été active et elle a été le fait de toutes les “catégories” de publics. Les élus de tous niveaux ont été très présents et se sont beaucoup exprimés, suscitant parfois la réaction de personnes qui leur reprochaient de trop intervenir (alors que dans d’autres débats, on avait entendu des citoyens reprocher aux élus leur absence ou leur silence) ; les milieux économiques ont fait valoir leurs attentes et leurs arguments, que ce soit les chambres de commerce et d’industrie, des groupements professionnels ou des chefs d’entreprise individuellement ; les associations de défense de l’environnement et les groupements d’usagers ont aussi utilisé activement les différents moyens à leur

disposition ; enfin, et le nombre de participants le montre assez, il y a eu celui à qui le débat public est destiné : le public, tous ceux qui n’ont pas de titre à faire valoir mais qui se sentent concernés, comme riverain, comme usager, comme contribuable ou tout simplement comme citoyen.

Rien ne permet de savoir si les résidents secondaires et les touristes que l’on espérait toucher ont répondu à l’appel ; en revanche on peut, comme dans un autre débat public précédemment, être déçu par la faible présence des jeunes malgré les efforts faits en leur direction ; mais fort heureusement, les collégiens et lycéens étaient là lors de la réunion de clôture de Grenoble.

Pour être complet et honnête , il faut relever un échec dans le déroulement de ce débat public : l’expertise complémentaire.

Ce moyen à la disposition de la Commission nationale permet, sur un sujet controversé, où les affirmations du maître d’ouvrage sont contestées, d’apporter le regard neutre d’un tiers et, non pas nécessairement de régler le problème, mais de donner une appréciation complémentaire qui permet au public de mieux se forger sa propre opinion ; je l’ai déjà souligné à l’occasion du bilan d’autres débats publics, le recours à ce moyen est soumis à certaines contraintes budgétaires et à une contrainte de temps : il faut qu’elle puisse être réalisée pendant le temps du débat (éventuellement prolongé) et ses résultats présentés avant la fin du débat ; il faut donc qu’elle soit demandée et décidée assez tôt, en pratique dans le premier tiers du débat.

En l’occurrence, à partir des demandes qui lui avaient été présentées par deux associations,

M. RUEZ proposait à la CNDP, qui le décidait le 7 Septembre, de réaliser une expertise sur le modèle et les principes utilisés par le maître d’ouvrage pour effectuer les prévisions de trafic. Malheureusement, aucun des bureaux d’études indépendants consultés ne répondit et les contacts pris révélèrent qu’en raison de leur charge de travail, un délai supplémentaire ne leur permettrait pas de répondre. Nous avons eu le souci de trouver une formule qui permettrait de combler, au moins partiellement, cette lacune ; c’est ainsi que la CPDP organisa une réunion supplémentaire le 13 Octobre, sous forme d’un “atelier” permettant sur cette question un débat contradictoire entre le maître d’ouvrage, un expert du bureau d’études SETEC International et des représentants des associations demanderesse qui avaient bien voulu accepter cette formule ; même si cela n’était évidemment pas l’équivalent d’une expertise affinée, cela permit une discussion intéressante faisant bien ressortir certaines questions de fond.

Quels sont les apports du débat public ? Du fait de son animation ils sont nombreux et divers au point parfois d’être contradictoires. Le compte-rendu de M. RUEZ, soucieux de précision et de fidélité fait revivre le débat dans tout son foison-

nement en citant largement les intervenants et restitue bien ces caractéristiques.

Par nature, le bilan que je suis chargé de dresser doit être synthétique et j’essaierai donc de dégager les éléments principaux qui ressortent du débat.

➤ I - La première constatation, je le redis, c'est qu'il y a eu un véritable débat :

➤ par le nombre et la diversité des participants : ceux qui s'étaient déjà exprimés dans des phases précédentes de concertation l'ont fait de nouveau et, sans surprise, ont réaffirmé leurs positions, mais ceux qui n'avaient pas pu le faire ont pris la parole, confirmant qu'il y avait un besoin d'expression de la population sur le sujet ; va d'ailleurs dans le même sens le fait qu'un particulier ait organisé lui-même des réunions publiques dans les Hautes-Alpes sur le projet.

➤ parce que le débat, loin d'être répétitif, a évolué

pendant toute sa durée, qu'il y a eu une véritable dynamique ; le compte-rendu montre bien comment, pendant un temps, on entend surtout ceux qui sont opposés au projet ou même à une autoroute quelle qu'elle soit, puis les partisans du projet d'autoroute par l'Est de Gap réagissent, interviennent, font des cahiers d'acteurs... .

➤ ce fut un dialogue avec le maître d'ouvrage ou entre participants fondé sur l'échange d'arguments. Le principe d'argumentation qui est un des principes fondamentaux du débat public, a été pleinement respecté : ce qui est intéressant, ce n'est pas d'asséner une opinion, c'est de la motiver.

➤ II - Sur le fond

Il y a unanimité pour dire qu'il est profondément anormal qu'un sujet discuté depuis 20 ou 30 ans reste en l'état et qu'il doit faire l'objet d'une décision, mais d'une décision ferme et qui soit effectivement mise en application.


Il y a aussi unanimité pour dire qu'il faut évidemment améliorer la liaison Grenoble-Sisteron : à la fois pour les usagers – en raison de l'état des routes, des difficultés de circulation (aggravées en cas de conditions météorologiques défavorables ou lors des grands mouvements touristiques) et de l'insuffisance des services ferroviaires – et pour les riverains, au moins à certaines périodes ; pour des raisons de désenclavement, d'aménagement du territoire, de développement économique... .

Il y a enfin unanimité, mais ce n'est que la résultante des deux premières affirmations, pour dire qu'il est maintenant urgent de faire quelque chose.

- Les avis divergent en revanche totalement quant à la solution à retenir comme le compte-rendu de M. RUEZ l'expose de façon très détaillée ; ils sont différents selon les secteurs géographiques de la zone concernée, selon les intérêts portés par les différentes catégories d'intervenants, selon les conceptions de la société et du type de développement qu'elle doit se donner... .

➤ a) l'amélioration des routes nationales : c'est la solution voulue par les tenants d'un développement durable donc plus maîtrisé, qui considèrent que notre société ne peut plus continuer dans la même voie et au même rythme ; il faut maintenir la qualité de la vie dans des territoires jusqu'alors préservés, il faut tenir compte dès maintenant des perspectives de raréfaction de la ressource pétrolière... . S'y ajoutent ceux qui constatent que l'entretien des RN 75 et 85 a été négligé parce qu'il y avait la perspective d'une réalisation autoroutière, que le coût d'une autoroute risque de différer encore longtemps sa mise en service et qu'il est plus raisonnable de viser un objectif plus facile et plus proche.

Certains enfin sont pour un aménagement des routes existantes parce qu'ils sont contre une autoroute qui, s'ajoutant à d'autres portions d'autoroutes, viendrait constituer un axe attirant de nouveaux flux de circulation. C'est le cas dans l'agglomération de Grenoble, qui craint qu'un tel barreau, s'ajoutant au projet d'autoroute A48, ne provoque un afflux de véhicules en provenance de l'Europe du Nord et de l'Est ; c'est le cas aussi dans d'autres secteurs plus au Sud qui appréhendent la constitution d'un nouvel axe Nord-Sud parallèle à la vallée du Rhône. L'affirmation par la Direction régionale de l'Équipement que les caractéristiques



de l'autoroute, que ce soit par l'Est ou par l'Ouest de Gap seraient, en raison du relief, dissuasives pour les poids lourds, ne suffit pas toujours à les rassurer.

Ceux qui plaident pour l'aménagement des routes nationales sont presque toujours favorables en même temps au ferroviaire, considéré comme le complément indispensable qui rend inutile la réalisation d'une autoroute en absorbant une partie des flux (on verra plus loin que ce ne sont pas les seuls).

Il est à noter que le Conseil régional Rhône-Alpes, dans une délibération du 22 Juillet, s'est déclaré favorable à cette solution d'aménagement des routes nationales, affirmant qu'il ne participerait pas au financement de l'A51.

➤ b) La solution par l'Ouest de Gap, solution autoroutière ou solution 2x2 voies, (dans certains cas, ce n'est pas clairement précisé), est préférée par ceux qui étaient favorables au projet figurant dans les schémas multimodaux de services collectifs ; on les trouve en Isère et surtout dans la Drôme et les Alpes de Haute-Provence, parmi les différentes catégories d'intervenants ; les arguments sont le désenclavement, l'aménagement du territoire et le développement économique.

➤ c) La solution autoroutière par l'Est de Gap. Elle est présentée par ses partisans, dont les plus nombreux sont dans les Hautes-Alpes, comme celle qui s'impose pour achever une autoroute commencée à ses deux extrémités et pour réaliser plusieurs ob-

jectifs : assurer le désenclavement d'un territoire montagneux d'accès difficile, combler le retard d'équipement dont il souffre depuis trop longtemps et qui handicape le développement de ses entreprises et de son tourisme. Or la solution ne peut être que par l'Est si l'on tient compte du fait que 80 % de la taxe professionnelle ont leur assise à l'Est des Hautes-Alpes.

C'est la position de la ville de Gap, du Conseil Général des Hautes-Alpes (à la majorité), des compagnies consulaires et de divers organismes économiques de ce département, des maires des stations des Alpes du Sud.

➤ d) Le développement du ferroviaire est aussi une solution qui a trop rapidement été considérée comme négligeable par le dossier du maître d'ouvrage, disent un bon nombre d'intervenants, quelques uns ne s'intéressant qu'à elle, la plupart la présentant comme une solution nécessaire mais non suffisante, complétant une solution routière ou autoroutière. Elle comporte deux aspects : l'amélioration ou la création de services voyageurs, qui nécessitent le plus souvent des travaux (de renforcement des voies, d'électrification...) et le développement du fret ; elle repose pour une large part sur la réalisation du tunnel du Montgenèvre.

C'est une solution assez consensuelle, dans la mesure où personne ne s'y déclare opposé, mais certains se demandent si, compte-tenu du coût du tunnel et de l'inévitable concurrence avec la réalisation du tunnel Lyon-Turin, il est réaliste de l'attendre pour une date proche.

➤ **III - L'ampleur du débat sur les considérations de principe et sur les grands choix à opérer font que d'autres sujets ont tenu moins de place dans les interventions et parfois nettement moins qu'on pouvait le prévoir.**

➤ Les difficultés techniques de réalisation des travaux en raison du relief et de la géologie ont été évoquées comme un argument pour préférer

l'aménagement des routes nationales existantes, en soulignant que l'aléa financier en résultant était le plus préoccupant.

➤ Les questions environnementales générales ont été très présentes dans beaucoup d'interventions (la lutte contre l'effet de serre, les pollutions causées par la circulation automobile, la préservation des paysages,...) ; en revanche, comme le relève M. RUEZ, on a moins parlé d'impacts précis sur

tel ou tel site protégé, ZNIEFF, zone Natura 2000, beaucoup moins en tout cas que dans la plupart des débats publics.

C'est sûrement une conséquence du fait que l'on a eu un débat approfondi sur des questions de principe et que l'on est rarement entré dans l'analyse détaillée d'impacts très localisés.

• **Les aspects financiers ont été évoqués sous différents angles :**

➤ Le coût des opérations :

la fiabilité de l'évaluation de chacune des solutions, certains aspects n'avaient-ils pas été sous évalués ou oubliés ? le montant considérable des solutions autoroutières...

➤ Le mode de financement des projets :

pour les routes aujourd'hui nationales, quelles seraient les conséquences des transferts aux départements ? Si les autoroutes étaient concédées, quelle devrait être néanmoins la part de contribution publique, comment celle-ci se répartirait-elle entre Etat et collectivités locales, quel pourrait être le niveau des péages... ? Les collectivités pourraient-elles faire face, en plus de leurs charges actuelles, aux dépenses résultant des investissements routiers et ferroviaires, quelles en seraient les conséquences pour le contribuable local ?

On le voit, dans ce domaine il y a plus de questions que d'affirmations et le fait qu'il n'y ait pas de réponse précise alimente les inquiétudes.

Le débat public a pour but, après avoir informé complètement le public sur un problème et les réponses possibles, de favoriser l'expression du public et son dialogue avec le maître d'ouvrage. Il n'a pas pour but de trancher la question, il n'est pas le temps de la décision ; celle-ci revient au maître d'ouvrage, qui la prend en étant pleinement éclairé par tout ce qui s'est dit pendant le débat public. Parfois on voit cependant, à l'issue, se dégager quelque chose assez nettement pour qu'il conduise presque naturellement à une solution.

Ce n'est pas le cas ici. Les positions qui se sont exprimées, et que l'on n'a ni pesées ni comptées, sont non seulement différentes mais pour l'essentiel non conciliables ; chacune procède d'une conception différente, a sa logique propre et comportera pour les territoires des conséquences différentes.

L'attente qui a été exprimée avec force d'une décision rapide et claire justifiera plus que jamais que la décision du maître d'ouvrage soit précisément motivée et qu'elle le soit le plus possible par rapport aux positions exprimées pendant le débat public.

Le présent bilan sera rendu public en même temps que le compte-rendu du président de la commission particulière à l'occasion d'une conférence de presse que nous tiendrons avec M. RUEZ le 19 Décembre prochain, juste avant l'expiration du délai de deux mois que nous accorde la loi ; il sera le même jour mis en ligne sur le site Internet de la CNDP et de la CPDP.

Le Ministre de l'Equipement (Direction générale des Routes) aura alors trois mois pour prendre et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions selon lesquelles il entend poursuivre le projet.



Yves MANSILLON

cndp
Commission nationale
du débat public

6, rue du Général Camou - 75007 Paris
Tél. : 01 42 19 20 26 - Fax : 01 42 19 17 90
Courriel : contact@debatpublic.fr