

**BILAN DU DEBAT
SUR LE PROJET D'AUTOROUTE A32 METZ-NANCY**

PAR LE PRESIDENT DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC

Octobre 1999

Le débat public organisé autour du projet autoroutier A32 entre Metz et Nancy qui s'est déroulé du 3 Mars au 3 Juillet 1999 est la troisième application d'une modalité nouvelle de concertation autour des projets de grands équipements publics d'infrastructures, telle qu'elle a été organisée par la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement.

Il a représenté une nouvelle et importante étape dans le processus nouveau d'établissement de cette modalité de concertation, qui recueille une large participation du public, comme un préalable aux décisions de réalisation des grands projets d'infrastructures.

La Commission nationale du débat public, qui a pris connaissance dans sa séance du 14 septembre 1999, du compte rendu de la commission particulière a fait sien ses conclusions et insiste sur les enseignements suivants.

1 – EVITER LA SUCCESSION DES DEBATS

Il faudra éviter, à l'avenir, que les débats publics se succèdent et donc se superposent les uns aux autres, ce qui constitue une source de confusion pour le public.

En l'occurrence, le débat public succédait à une première phase de concertation menée en 1994 sur la base de la circulaire du ministre de l'équipement du 15 décembre 1992 dite circulaire Bianco. Les circonstances historiques expliquent en l'espèce cette succession puisque la Commission nationale du débat public n'est installée que depuis le 4 septembre 1997.

Mais à l'avenir, il faudrait éviter une telle superposition, le débat public devant intervenir véritablement en amont.

2 – L'IMPORTANCE DE LA PHASE DE PREPARATION DU DEBAT

L'importance du travail de la Commission particulière avant le lancement du débat, déjà évoqué lors des deux précédents débats, doit être une nouvelle fois soulignée. Le dialogue entre le maître d'ouvrage et la commission particulière pendant la phase d'élaboration du dossier soumis au débat est un élément clef du débat pendant la phase préalable au lancement du débat public.

On doit rappeler que selon le décret du 10 mai 1996, le dossier du débat est celui du maître d'ouvrage et non celui de la commission particulière. Toutefois, cette dernière vérifie la lisibilité et l'objectivité du dossier et demande tous les compléments qu'elle estime utiles à une bonne compréhension du projet. Cette démarche explique l'importance de la phase préalable au débat et justifie le fait que le lancement du débat peut être différé de quelques mois.

En l'espèce, le lancement du débat a été retardé afin d'intégrer des éléments relatifs à une solution alternative ferroviaire et de compléter le dossier s'agissant des aspects économiques et européens du projet.

3 – LE ROLE DES SERVICES DE L’ETAT

A l’occasion du débat A32, la Commission nationale s’est à nouveau interrogée sur le rôle de l’Etat et de ses représentants lorsqu’il est maître d’ouvrage.

Au cas présent, l’implication personnelle du préfet a incontestablement enrichi le débat, l’avantage étant que les participants avaient devant eux un responsable capable de répondre et de s’engager. Compte tenu du fait que le débat n’était en fait que le prolongement et le rebondissement d’un débat plus ancien, c’était peut être la meilleure formule.

Mais on peut aussi estimer qu’à l’avenir lorsque des débats interviendront à un stade moins élaboré du projet, il sera préférable de réserver le rôle du représentant de l’Etat dans le département à la phase succédant au débat et durant laquelle il convient de tirer ses enseignements et d’effectuer des arbitrages.

4 – LA PLUS VALUE APPORTEE PAR LE DEBAT

Si au départ certains ont cru que l’essentiel du rôle du débat était de « mobiliser » l’opinion, il est vite apparu que la commission était là pour permettre une expression plus riche, plus complète où l’essentiel n’était pas la vigueur des positions, mais la pertinence des arguments. Ainsi, le débat reste un moment privilégié de dépasser les simplismes.

Ne s’est donc pas réalisé le risque d’un débat réducteur où l’essentiel serait de montrer l’importance des pour et des contre et où il se serait agi de faire en quelque sorte le décompte des forces en présence mais une évolution très intéressante est apparue pendant le déroulement du débat. Si les positions fondamentales des uns et des autres ne se sont pas modifiées, l’importance des enjeux, la complexité des problématiques, l’insertion de la gestion posée dans une perspective beaucoup plus vaste quant à l’aménagement du territoire et aux modes de vie ont élargi les perspectives du débat.

On doit ainsi souligner l’intérêt d’un débat pendant la phase amont de l’élaboration du projet qui présente l’avantage de replacer le projet d’infrastructure dans une perspective plus large.

La presse régionale a contribué au dépassement des aspects anecdotiques pour rendre compte des diverses questions posées dans les débats au fond ; à travers la Lettre du débat public, à travers les réunions thématiques est apparue la capacité de l’opinion de jouer le jeu d’une démocratie participative réelle.

Le débat public par sa forme même, conduit à cet approfondissement, qui est de nature à éclairer en fin de compte, le gouvernement et les décideurs sur les choix à opérer.

5 – LES SUITES DU DEBAT

Comme pour les deux précédents débats, il y a enfin lieu d'insister sur les suites du débat, lequel ne peut rester un acte isolé mais s'inscrit au contraire dans un processus continu de décision et de participation...

Il conviendrait donc que dans un délai raisonnable à compter de la diffusion du présent bilan, le maître d'ouvrage prenne position sur le projet, indique ce qu'il retient du débat, quels enjeux il prend en compte, les engagements qu'il entend prendre et comment il envisage de les tenir, et ce au moyen d'une sorte de charte des engagements.

* *
*

En conclusion, le débat sur le projet d'autoroute A32 a constitué une étape supplémentaire pour juger de la validité du mode de consultation que constitue de débat public. Les prochains débats, et notamment celui sur la branche sud du TGV Rhin-Rhône programmé au premier semestre 2000, devraient permettre de consolider cette forme de concertation dans la phase amont de l'élaboration des grands projets d'équipement.