

(*) Ces treize rubriques sont les suivantes : Hors DTA ; Non compatibilité de certaines affirmations ou directives ; Moyen pays et Haut pays ; Déplacements et schémas prévus ; Environnement, Loi littoral et Loi montagne ; Développement économique ; Enseignement, culture, patrimoine ; Logement et gestion économe de l'espace ; Energies nouvelles ; Actions d'accompagnement.

4. Conclusions et avis de la Commission

Avis du public et avis de la Commission ayant été conjointement exposés dans l'analyse thématique [chapitre 4], les conclusions du rapport [chapitres 5 et 6] sont de caractère essentiellement méthodologique et renvoient majoritairement à ses observations préliminaires, notamment quant à l'insuffisante préparation de l'enquête et aux imprécisions d'un document engageant l'avenir sur vingt années : "...(*document dont*) l'intention est louable... et mérite attention... (mais) donne une impression de vague, d'incomplétude... ce qui, à juste titre, face à ce clair obscur inquiétant, ne suscite pas d'engagement ferme, mais la prise de recul, la révision des propositions dans l'attente d'une clarification assumée en tous points".

En conclusion, s'appuyant notamment sur "une absence de consensus franc"... "La Commission... recommande avec force... la reprise beaucoup plus largement concertée, après mise à disposition des documents techniques, de prises d'engagements fermes... fixés dans les temps, coûts et financements, de la DTA actuelle. C'est pourquoi, afin de permettre cette révision en profondeur et en étendue, elle est amenée, à l'unanimité, à donner... avis défavorable."

4.2. Retour sur le traitement réservé au GIR Maralpin

Les observations de l'association ont été traitées par la Commission d'une manière fort particulière.

La mention qui en est faite ne se présente pas sous la forme analytique (comme c'est le cas pour des autres avis) mais sous celle d'une énumération de rubriques reproduisant le sommaire du mémoire adressé le 15 février 2001 lors de la consultation. Aucune des observations complémentaires formulées par le GIR Maralpin, à savoir 5 pages plus une annexe de 4 pages (envoi recommandé avec A.R. à la préfecture et dépôt dans les délais auprès du Commissaire enquêteur), observations *allant bien évidemment toutes dans le sens des directives de la lettre de mission de l'État* [cf. Bulletin n° 28], n'a été relevée par la Commission, laquelle qualifie comme "DÉFAVORABLE AVEC RÉSERVES" (sic) l'avis du GIR Maralpin, contribution pourtant coiffée d'un avertissement précisant en caractères soulignés gras : "Le projet de DTA...constitue... **une avancée considérable à laquelle le GIR Maralpin ne peut que souscrire...**".

L'avis des participants a été sollicité quant à l'opportunité d'une lettre de rectification aux autorités compétentes faisant état de l'interprétation erronée de la position du GIR. La majorité s'est prononcée pour y procéder, l'objectif étant de prendre acte et d'appeler également l'attention sur les difficultés rencontrées par la Commission à s'acquitter de ses tâches [*cette demande de rectification a été adressée le 10.12.2002 au Préfet des Alpes-Maritimes*].

4.3. Commentaires conclusifs

La Commission, dans son avis propre, attribue le faible consensus recueilli par le projet de DTA à une préparation insuffisante de l'enquête publique et aux imprécisions multiples du projet, tant dans sa rédaction que dans sa cartographie... Peut-être, mais il paraît très difficile qu'un projet, comportant de forts enjeux et couvrant un champ aussi large, parvienne à rallier la multitude des intérêts contraires qu'il met en cause.

L'avis propre de la Commission doit être rapproché du doute qu'elle exprime, dans ses observations liminaires, quant à l'adéquation entre la procédure d'enquête et la consultation du public sur un projet de DTA.

Dans la synthèse qu'elle fait des différents avis reçus au cours de l'enquête, la Commission prend position, parfois pour appuyer une critique (par exemple : la place insuffisante faite à la spécificité du Moyen pays), parfois pour balayer des demandes (c'est le cas pour les énergies renouvelables, le ferroutage ou le transport maritime de marchandises), ou encore railler (parfois improprement) le creux que recouvriraient certaines formules retenues par le projet (par exemple : "la gestion économe de l'espace" [*dont il faut rappeler qu'elle est reprise du Code de l'Urbanisme !*]).

Ce qui est gênant, dans cette façon de procéder, c'est la manière rapide et abrupte avec laquelle la commission écrit sans que l'on y décèle une réflexion ou des raisonnements étayés. Pour tout dire, cette distribution d'approbations ou de réprobations donne une impression de légèreté.

Cette impression est d'ailleurs renforcée lorsque l'on considère la qualification de l'avis de notre association comme "défavorable avec réserves". Outre la faute de logique que révèle en soi pareille étiquette, elle ne correspond pas du tout à la réalité. Or, il ne s'agit pas là d'une simple erreur matérielle, mais d'un travail d'analyse visiblement bâclé en ce qui nous concerne. A partir de là, nous devons certes tirer une leçon et produire à l'avenir les documents les plus simples possibles. Mais nous pouvons aussi nous demander ce qu'il en est des autres avis adressés à la Commission.

Se pose enfin, pour l'avenir, la question, soulevée par la Commission, de savoir si l'enquête publique est la solution la mieux adaptée à une consultation sur un texte aussi large que la DTA. Le législateur devrait-il prévoir, après la concertation, un débat public, un référendum, ou une procédure inédite ?

Il est difficile, dans l'immédiat, de prendre position, et, en tous cas, ce n'est pas sur la base de la seule expérience niçoise que l'on peut s'y risquer.

INFORMATION DERNIERE – Le projet de DTA a reçu l'agrément du Gouvernement

En sa réunion du 13 décembre dernier, le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) a approuvé quatre projets de DTAs, dont celui des Alpes-Maritimes. A l'issue du CIADT, Jean-Paul Delavoye, ministre de la Fonction publique, de la Réforme de l'État et de l'Aménagement du territoire, a exprimé que le gouvernement, "tenant compte des observations formulées par les élus locaux lors de la consultation qui avait eu lieu d'août à novembre 2001 et des résultats de l'enquête publique qui avait suivi", avait approuvé les modifications apportées à ce projet et confirmé que le projet de DTA allait être adressé pour examen au Conseil d'État.

SOMMET FRANCO - ITALIEN - Rome, 7 novembre 2002

Le sommet franco-italien qui s'est tenu à Rome a été le cadre d'une rencontre, le 7 novembre, des ministres français et italien des transports, MM. Gilles de Robien et Pietro Lunardi. A l'issue de ces entretiens, le Cabinet du ministre a diffusé un bref communiqué dont nous reproduisons ci-après, dans son intégralité, celui des cinq points qui appelle plus particulièrement notre attention.

Tunnel de Tende [point 4 (in extenso)]

Les ministres ont réaffirmé l'importance qu'ils attachent à ce que la CIG des Alpes du Sud propose d'ici à la fin de l'année une solution pour le phasage de la réalisation du nouveau tunnel. Afin d'assurer un meilleur niveau de sécurité dans le tunnel de Tende, (ils) se sont accordés pour conduire une étude sur les modalités de circulation des poids-lourds de plus de 26 tonnes, en particulier sur la limitation de leur passage à certains créneaux horaires. La CIG des Alpes du Sud leur fera des propositions à l'été 2003.

En renvoyant le lecteur à notre analyse du sommet de janvier 2001 [cf. Bulletin n°23/24], nous ne pouvons que déplorer l'abandon de toute référence à la liaison ferroviaire comme au recalibrage du tunnel historique de Tende, et nous étonner de l'intérêt accordé par les deux ministres au passage de poids-lourds de plus de 26 tonnes dans cet ouvrage inadapté.

En revanche, on portera au crédit des deux ministres de s'être "félicités de l'avancement des études pour la section internationale du projet (de **liaison ferroviaire Lyon-Turin** [point 1])", leur "réaffirmation d'une politique volontariste dans (le) domaine du **cabotage maritime** [point 5]" et leur souhait "que soit rapidement mené un recensement des projets existants et que soient examinées les modalités concrètes de mise en service de ces liaisons maritimes".

Les deux ministres attachent une grande attention au rééquilibrage des trafics des **tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus** [Point 3] par une remise en question de l'alternance. La relance des trafics routiers qu'en espèrent sans doute les concessionnaires [cf. notre analyse pages 8 à 13] ne sera certes pas menacée par le placebo de l'**Autoroute ferroviaire** (sic)[point 2] dont les ministres "souhaitent que le service soit opérationnel au printemps 2003".