

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR)

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

**Débat public sur la politique des transports
dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien (VRAL)**

Réunion de concertation du 24 février à Avignon

***Un débat qui s'annonce sous de mauvais auspices
L'aménagement du territoire et l'arc méditerranéen escamotés***

1. À quoi peuvent donc bien servir les consultations préalables ?

La réunion du 24 février avait été annoncée par la CPDP comme réunion de concertation sur le bilan du questionnaire adressé aux acteurs de 3 régions sur les principales attentes du public et sur les thèmes à aborder [cf. [DpVralCdpdLettreQuestionnaire601](#)].

Dans la présentation qui en a été faite par le président Marzolf, il n'a pas été tenu grand cas des nombreuses propositions recueillies.

Le GIR Maralpin ne prétend certes pas à la prise en compte de toutes les siennes [cf. [DpVralReponsesGirQuestionnCPdp602](#)] mais s'étonne que bien peu de celles qui ont été quasi unanimement formulées lors de la réunion de consultation des principaux acteurs de la région Paca mais aussi des autres régions impliquées (Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon) [cf. [DpVralPrepDossierSupport511](#)] aient pu être à ce point bafouées par les organisateurs du débat.

Ainsi en a-t-il été du désir *de tous* de traiter prioritairement d'aménagement du territoire et, *pour tous ceux de Paca*, de ne pas restreindre l'arc méditerranéen à sa seule branche languedocienne.

2. Qu'en est-il de l'indépendance de la Commission nationale et de ses clones, les Commissions particulières (CPDP), vis-à-vis des maîtres d'ouvrages et de l'État ?

Ces demandes fondées sur les enjeux conjugués de l'arc méditerranéen et de l'espace rhodanien (qui en constitue l'unique débouché naturel), n'ont pourtant pas été prises en compte par la CPDP.

Pour tenter de justifier l'exclusion du débouché Est, le Président Marzolf s'est prévalu des seuls objectifs de la lettre de saisine de l'État [N.d.R. Ces objectifs consistent essentiellement à faire avaliser par un débat public des projets autoroutiers conçus de longue date, à savoir le renforcement (sinon le doublement) de l'axe rhodano-languedocien A8 – A9 et son flanquement à l'ouest par une nouvelle autoroute dite "de piémont" entre Valence et Narbonne]

Ainsi, tandis que son espace de consultation ne s'étend pas au-delà de Marseille, la CPDP a prévu des réunions publiques à *Privas, Alès et Mende* ! Ainsi délimité et cadré, le débat annoncé comme une grande réflexion sur l'architecture et le devenir du territoire se confine à d'étriquées considérations de tuyaux autoroutiers, sinon de robinets routiers, bien éloignées des graves préoccupations présentes sur l'avenir de notre pays... et de la planète.

Ces soucis n'auraient d'autant pas dû échapper au Président Marzolf qui présidait naguère un autre grand débat public, celui de la *LGV-Paca*, où, en fin de compte, les acteurs sont *unaniment* convenus de subordonner toutes réflexions sur le tracé de la ligne à celles sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme.

La même démarche s'est aussi imposée dans le débat public sur le "*Contournement routier de Nice*" qui s'achève, débat où sa CPDP s'est maladroitement échinée à justifier le choix par le maître d'ouvrage (la DDE 06 représentant l'État) d'une dénomination du projet *doublement fallacieuse*, tant quant à sa nature (s'agissant d'autoroute) qu'à son extension (s'agissant d'une moitié de la traversée du département).

Ce dernier point conduit à soulever plus généralement la question de la latitude dont disposent la CNDP et les CPDP pour préparer et traiter au mieux des débats sur des projets "*qui présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire*" [Art. L. 121-1 de la Loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité] face à des maîtres d'ouvrage retors.

3. L'escamotage de l'aménagement du territoire par les maîtres d'ouvrage

Le présent débat a été instauré sous la double tutelle du *Ministère des Transports, de l'Équipement du Tourisme et de la Mer* d'une part et du *Ministère de l'Écologie et du Développement durable* d'autre part, respectivement représentée par MM. Jean-Didier Blanchet [dont on trouvera les surprenants états de service dans le numéro 21/22 d'octobre 2002 ; cf. [BulletinGir212.E3](#)] et XXXXX. Les quelques indications sur le contenu du dossier support du débat public qu'ils ont tous deux présentées à l'assistance ne laissent pas le moindre doute sur la part congrue et d'arrière plan qu'ils réservent à un aménagement du territoire ne relevant directement d'aucune de leurs autorités.

Les Maîtres d'ouvrage auront ainsi tout loisir (pour autant que le public le leur concède) de pratiquer la méthode bien connue du salami pour présenter sous les jours les plus attrayants de nouveaux aménagements que flanquent déjà à l'Ouest l'A75 ("La Méridienne" Clermont-Montpellier) et à l'Est l'A51 [à laquelle il ne manquerait plus que la section Grenoble-Sisteron amplement controversée ; cf. [DébatPublicLiaisonGrenobleSisteron](#)].

Les ressortissants de l'Est-Paca qui prendront la peine de faire un très long déplacement pour exprimer leurs avis et propositions au débat public y retrouveront sans plaisir les méthodes, les arguties et la désinvolture de celui qui fut le coordonnateur de l'étude intermodale de la DTA 06, étude qui a soulevé en son temps les plus vives réprobations [cf. notre lettre du 16.11.1998 au Ministre J.-Cl. Gayssot in [Dta06MinEtlIntermod811](#)], et dont les conclusions ont abouti à préconiser... le contournement autoroutier de Nice !

On conviendra que les idées fausses ont la vie dure mais il faut savoir qu'un débat public peut remettre en cause les plus laborieux montages. On en prendra pour exemples proches le projet d'extension du port de Nice [cf. [BulletinGirMaralpin27](#)] qui a bel et bien sombré, et celui de contournement (auto)routier de Nice [cf. [DébatPublicContourntAutoroutNice](#)] en fort mauvaise passe.

Mais que ces victoires de la raison n'incitent pas à baisser de vigilance. Ainsi, le Président de la CPDP, qui a annoncé le 24 février la programmation d'une enquête cet été aux péages d'autoroutes auprès de ses usagers, en attend-il autre chose qu'une pressante demande de résorption des bouchons et une acceptabilité enthousiaste des investissements autoroutiers ?

4. La réunion de concertation du 6 mars

Une même alliance objective entre les Maîtres d'ouvrage et la CPDP se dessine avec la réunion du 6 mars "sur la présentation des modèles par les maîtres d'ouvrage" que le Président Marzolf a annoncée comme un moyen de "dégoupiller" (sic) l'explosive question des modèles dont chacun sait qu'ils ont été sérieusement mis à mal lors du débat de Nice notamment.

Comme l'a bien montré Marc Wiel dans ses écrits et ses interventions à Nice, la question des modèles sera soulevée à longueur de débat par les maîtres d'ouvrage qui s'obstinent à s'y référer mais en vain, dans la mesure où, comme nous le plaiderons, la seule solution aux problèmes qui se posent et se poseront avec plus d'acuité avec le temps consiste à s'en affranchir, en définissant, collectivement et une bonne fois pour toutes, des objectifs de territoire et de société.

[J.M. 25.02.2006]