

A propos de l'Autoroute A9

Il y aura bientôt un an, nous remettons notre rapport concernant le projet de dédoublement de l'autoroute A 9 au droit de MONTPELLIER.

L'avis défavorable, que nous avons émis à l'unanimité, avait provoqué des réactions assez vives. Aujourd'hui encore, au cours de la récente série de débats organisée par le Midi Libre sur ce thème durant toute une semaine, certains persistent à penser qu'en formulant un tel avis négatif nous avons cédé à une opération de lobbying parfaitement menée.

Il nous a donc semblé utile de revenir sur ce sujet qui reste d'actualité dans la mesure où le maître d'ouvrage (DDE 34) vient de remettre à ses ministères de tutelle, ceux de l'Équipement et de l'Environnement, un nouveau projet. Ce projet, - d'ailleurs identifié par la Commission d'Enquête même s'il ne constituait pas son favori - présenterait l'avantage, selon la DDE, d'éviter l'ouverture d'une nouvelle enquête publique.

Comment avons-nous été amenés à émettre cet avis défavorable alors que nous avons parfaitement conscience qu'il aurait des conséquences, administratives et juridiques, très importantes (tout requérant peut exercer un recours devant le T.A en vue d'obtenir un sursis à exécuter) ?

Ainsi que l'a rappelé très justement quelques mois plus tard, Madame le Président du Tribunal Administratif de MONTPELLIER, lors de notre séminaire annuel du Cap d'Agde, ce type d'avis doit-en effet rester exceptionnel et être particulièrement motivé car il est de nature à retarder considérablement la réalisation des projets voire conduire dans certains cas à leur abandon.

Il n'est cependant pas inutile de rappeler qu'en émettant son avis, la Commission d'Enquête ne fait qu'apporter un éclairage au Maître d'Ouvrage pour l'aider à prendre sa décision, l'Administration conservant ses prérogatives.

C'est en pleine conscience de ses responsabilités que la commission a émis cet avis. D'ailleurs il ne s'est révélé que très progressivement aux 5 membres du groupe que nous constituions et à l'issue de longues réflexions individuelles et collectives.

Pour conduire ces dernières, notre Commission s'est largement appuyée sur l'outil fondamental - sans doute insuffisamment utilisé - que constitue la théorie du bilan, initié pourtant, il y a plus de trente ans par le Conseil d'Etat.

Cet outil nous paraît particulièrement bien adapté aux grands projets, autoroutiers notamment. Si nous avons apporté des réponses positives à deux des

quatre questions qui fondent cette théorie, il n'en a pas été de même pour les deux autres.

Ainsi

1. Ce projet nous est apparu indiscutablement d'utilité publique voire même de nécessité publique.
2. Le coût de l'opération, bien qu'élevé (385 millions d'euros), n'était pas disproportionné par rapport à l'intérêt du projet.

Mais, par contre

1. Nous avons considéré que les moyens proposés pour atteindre le but de ce projet (séparation des trafics locaux et de transit) n'étaient pas les mieux appropriés, et que, d'autres variantes que celle proposée, méritaient d'être examinées. Nous n'étions pas du tout certains que la meilleure avait été retenue.
2. Si l'atteinte à la propriété privée ne nous était pas apparue excessive il n'en allait pas de même pour l'atteinte à l'environnement. Le projet de dédoublement proposé engendrait à la fois une grande consommation d'espace et de fortes nuisances environnementales dans des secteurs jusqu'alors épargnés.

x
x x

Quels enseignements en tirons nous ?

1. A notre sens un groupe de cinq personnes expérimentées comme le nôtre, de formations et parcours professionnels aussi divers, n'a pu prendre unanimentement une telle décision aussi délicate que parce qu'un certain nombre de conditions étaient remplies et plus précisément celles-ci :
 - a) Chacun a fait un réel effort d'écoute de l'autre (collègues, public, spécialistes...).
 - b) L'organisation mise en place a rendu possible, à la fois l'initiative individuelle et la mise en commun des idées.
 - c) Il existait au sein du groupe un réel esprit de convivialité.
2. Lorsqu'un projet, quel qu'il soit, a été conçu et pratiquement arrêté il y a plus de dix ans, il doit être repris totalement (pas simplement retouché à la marge) pour tenir compte des changements de tous ordres intervenus et notamment de l'évolution socio-politique (ex. : décentralisation, urbanisation accélérée.....).

3. Le public devient de plus en plus citoyen et les observations qu'il présente sont étayées et fondées sur un argumentaire technique et parfois scientifique, souvent de haut niveau (analyse du bruit, de l'air), qu'il convient de prendre en considération.
Il ne se contente plus de l'argument N.I.M.B.Y,* même s'il est encore parfois mis en avant par certains.
4. L'Enquête Publique arrive souvent trop tard. Le public n'accepte plus que des décisions publiques soient prises sans une concertation suffisante en amont. On doit se demander si le projet est nécessaire avant de se demander où il va passer et avoir ainsi une vraie discussion sur les alternatives et les variantes et pas uniquement un combat sur un tracé précis.

La prochaine réforme de l'Enquête Publique saura-t-elle intégrer cette préoccupation nouvelle et majeure ?

Michel SANTIER - Jean-Louis PIANTA - Yves HARCILLON -
Jeannine BOURRELY - Richard FORMET.

* Not in my black yard « pas dans mon arrière cour ».