

Apprendre le débat public

Pierre Zémor

Conseiller d'État
Président
de la Commission nationale
du débat public (CNDP)

Un nouvel aéroport ? L'extension du port du Havre, de Nice ? Des lignes électriques THT entre Lyon et Chambéry ? Une voie à grand gabarit Langon-Toulouse ? Un barrage à Charlas ? L'aéroport Notre-Dame-des-Landes près de Nantes ? L'entrepôt de déchets radioactifs à Cadarache ? Le contournement autoroutier et ferroviaire de Lyon ? La traversée des Alpes ? Des sites industriels à risques ? À chaque fois surgit la demande du débat public.

Appétit de participer aux décisions qui marquent notre territoire et le cadre de notre vie quotidienne : nos concitoyens protestent que tout est décidé en dehors d'eux. « On ne nous dit rien. » « On ne nous considère pas, sauf pour voter et payer des impôts. » L'exigence de prendre part à la délibération se nourrit de la désaffection envers les politiques, impuissants à dénouer la complexité des problèmes, l'enchevêtrement des compétences et à en rendre compte. Le refus de chèques en blanc à la démocratie représentative requiert transparence et démocratie participative.

À cette demande d'être écouté, de voir sa parole entendue et consignée, répond la loi Barnier du 2 février 1995 instaurant la Commission nationale du débat public (CNDP) et les débats publics sur les objectifs et les caractéristiques des grandes opérations d'aménagement. Un projet de loi, actuellement devant le Sénat, prévoit l'information et la

**LIBRE
OPINION**

*La culture
du débat
public,
si elle semble
une
aspiration
profonde
en France,
reste encore
balbutiante
pour les
institutions
comme pour
les citoyens
qui s'y
invitent*

participation du public tout au long des processus de décision.

L'application en a été anticipée sur le principe d'un nouvel aéroport. Une « démarche d'utilité concertée » pour un site aéroportuaire international (Ducsai), articulée autour d'un dossier contradictoirement enrichi, jalonnée d'environ 40 rencontres publiques, avec une forte contribution des médias, s'est déroulée pendant près de sept mois. Que d'enthousiasmes et de résistances ! De contestations des insatisfaits de la décision prise, prêts à jeter le bébé du débat public avec l'eau du bain de l'aéroport !

Emballlements réels ou affichés : discuter les expertises, les arbitrages antérieurs, invoquer les évolutions de notre société, s'installer dans la palabre, imposer des idées trop retenues, sa part de vérité. Un déferlement foisonnant du désir d'approcher les lieux de décision, d'illusions de consensus, suivies des frustrations des compromis entre les intérêts généraux conflictuels de la qualité de la vie, de la protection de l'environnement, du développement économique prometteur d'activités.

Résistances aussi : si le débat public est accaparé par le citoyen ou l'élu éloignés des cercles restreints du pouvoir, en revanche, les notables de la décision rechignent à partager l'information, d'une complexité réservée à quelques experts et responsables, les « serious few ». Ils esquivent le dialogue. Les habitués de l'ombre n'aiment la publicité que promotionnelle. Absences entêtées...

Et résistances des présents, s'ils rejettent les règles du jeu, ou les limites de la controverse car la pensée écologique invoque

l'échelle de la planète et un horizon prospectif au-delà du siècle. D'autres, ici et maintenant, expriment leur vécu douloureux. D'autres, riverains potentiels d'un site aéroportuaire hypothétique, n'entendent que la question à laquelle ils veulent crier « non ».

Résistance passive des médias, peu disposés à admettre que l'instruction équitable d'un dossier difficile puisse être menée sur la place publique. Désintérêt ou incompréhension d'un débat à la fois de portée nationale et de consultation des élus locaux et des habitants par anticipation, avant d'arrêter un projet précis.

Parmi les acteurs allergiques à cette concertation hybride figurent des associations dont le domaine réservé de médiation serait menacé par ces moments de démocratie directe. Incrédule, on insinue le complot, « un habillage », « une mascarade », autour d'une décision prise ailleurs. L'État qui prône le débat public fait encore preuve de réticences et combat mal l'opacité de ses services.

Pourtant, le débat public n'est pas le lieu de la décision mais de la recherche contradictoire de quelques vérités influentes : préalables d'amélioration d'une politique du transport aérien mieux respectueuse des populations, conditions d'accompagnement de la transformation du territoire du futur projet. Alors est-on frustré, d'un débat sans conclusion ou de la décision déjà prise, après un échange trop court ?

La culture du débat public est une aspiration profonde, encore balbutiante pour les institutions, les pouvoirs publics, les entreprises, les agents économiques, les citoyens intéressés, les élus... tous en apprentissage.