

**DÉBAT PUBLIC** Michel Gaillard, garant de la concertation sur la désaturation de la ligne 13

## « Dans une concertation, chaque avis compte »

À deux reprises, Michel Gaillard a occupé les fonctions de garant. Une mission essentielle qui permet aux citoyens de débattre d'un grand projet d'infrastructure. Alors que s'engage le débat public sur Arc Express, il revient sur l'importance de ce rendez-vous démocratique.

**IDF :** Quel est le rôle du garant lors d'une concertation avec les habitants sur un projet de transports par exemple ?

**MICHEL GAILLARD :** J'ai été nommé deux fois garant : pour la concertation sur le prolongement du T1 entre Noisy-le-Sec et Fontenay-sous-Bois, et pour celle sur la désaturation de la ligne 13. Le garant est missionné par la Commission nationale du débat public (CNDP), créée par la loi Barnier de 1995. Cet organisme indépendant doit être saisi par les maîtres d'ouvrages lors de grands projets de construction d'infrastructures, saisine fondée sur des critères précis, tels le montant de l'investissement ou son impact sur l'environnement. Soit la CNDP décide alors que le projet doit être soumis à un débat public avec les habitants concernés, débat qu'elle organise et conduit elle-même, soit elle demande au maître d'ouvrage d'organiser une concertation, sous la houlette d'un garant. Le garant veille à ce qu'une information large, fidèle et transparente soit soumise au public, et que chacun puisse s'exprimer. Mais attention, le garant ne se prononce pas sur le fond du projet, c'est au public d'en débattre ! Sous le contrôle du garant, le maître d'ouvrage organise une phase d'information par voie d'affichage notamment, puis des réunions publiques, s'assure qu'un site Internet est créé pour recueillir des avis et des questions... Pendant la concertation, le garant peut prendre en charge l'animation des réunions en toute impartialité. Les modalités peuvent varier : pour la ligne 13 et le T1, j'ai choisi d'organiser des permanences où les habitants pouvaient venir s'informer et s'exprimer. Mais d'autres outils peuvent être mis en place : par exemple, pour la ligne 13, le Stif a organisé des rencontres en stations, pour le T1, des visites du tracé et des ateliers ont été organisés... Les permanences ont très bien fonctionné



« J'ai vu des gens très convaincus de leur point de vue, des échanges très riches qui obligent le maître d'ouvrage à réfléchir à ses propositions. »

sur la concertation du T1, avec beaucoup de demandes du public, un peu moins pour la ligne 13... À la fin, le garant rend son bilan, le maître d'ouvrage aussi, en tenant compte des questions et des avis exprimés pour ajuster son projet.

**IDF :** Comment expliquez-vous le succès de ces concertations ?

**MICHEL GAILLARD :** Les projets de transports suscitent un grand intérêt chez les Franciliens : l'offre de transports et leur qualité conditionnent la vie personnelle et professionnelle des gens. Cet intérêt vient du fait que la concertation a lieu en amont de la réalisation du projet, pendant sa maturation, quand des options sont identifiées, et que rien n'est encore arrêté.

**IDF :** Que répondre à ceux qui disent « de toute façon, tout est déjà décidé » ?

**MICHEL GAILLARD :** C'est inexact ! Rien n'est décidé à l'avance. Par exemple le débat sur le T1 a fait émerger des propositions ; la concertation sur le projet Charles-de-Gaulle Express a entraîné des modifications du tracé ; pour la couverture de la RN 13 à Neuilly, le projet a été amendé grâce à la concertation... À chaque fois, je

### DATES

**1950**  
Naissance à Clermont-Ferrand.

**1973**  
Diplôme d'ingénieur à Supélec.

**1996**  
Directeur général d'une société de production et distribution d'électricité à Rio de Janeiro (Brésil), filiale du groupe EDF.

**2008**  
Garant de la concertation sur le prolongement du T1 entre Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay.

**2010**  
Garant de la concertation sur la désaturation de la ligne 13.

rappelle que le dossier n'est pas bouclé et que chaque avis compte. Même s'il est difficile parfois de concilier intérêt général et avis particuliers, il faut admettre que les maîtres d'ouvrage qui préparent des projets de cette importance sont des personnes compétentes. Cependant leur projet peut présenter des lacunes, des études pas assez approfondies, et c'est là que l'avis du public prend toute son importance ! Il est vrai que ce sont surtout les personnes qui ont des doutes qui assistent aux réunions. Mais leur participation est importante, surtout quand ils arrivent avec des idées, comme ce monsieur lors d'une réunion sur la désaturation de la ligne 13 qui proposait, en complément du projet du Stif, de modifier les tracés des lignes de bus autour de la ligne 13. Dans les deux concertations dont j'ai été le garant, loin d'assister à des dérapages, j'ai vu, au contraire, des gens très convaincus de leur point de vue, des contre-projets, des échanges très riches qui obligent le maître d'ouvrage à réfléchir à ses propositions. S'il n'y avait pas ces réunions, cela serait reproché au maître d'ouvrage. Le débat public, c'est sain ! ● ENTRETIEN RÉALISÉ PAR JULIE VÉDIE

### CHIFFRES CLÉS

- Depuis 2007, près de **12** projets de construction d'infrastructures ou d'aménagement en Île-de-France ont été examinés par la CNDP et ont donné lieu à un débat public ou à une concertation.

- Parmi ces projets, **8** concernaient les transports.

- La dernière en date, la concertation sur la désaturation de la ligne 13, du 11 janvier au 12 février 2010, a donné lieu à **6** réunions publiques et à **3** rencontres avec des voyageurs en stations, réunissant plus de **700** personnes, tandis que le site Internet recevait plus de **500** avis ou questions sur le projet.