BILAN DU DEBAT PUBLIC
DU POINT DE VUE DE LA COORDINATION INTER ASSOCIATIVE.

La coordination associative tient tout d'abord à remercier les membres de la Commission Particulière du débat public et son Président pour le travail qu'ils ont accompli avec rigueur, sérieux et efficacité. Mener un débat de politique générale est à l'évidence un exercice difficile, comme l'avait déjà montré le seul autre débat public d'option générale qu'a organisé jusqu'ici la CNDP, sur la gestion des déchets nucléaires.
A l'heure où ce débat public s'achève, nous avons jugé utile de formuler un certain nombre de réflexions et de remarques. Nous le faisons dans un esprit constructif, afin, souhaitons-nous, d'améliorer les débats publics à venir.

Ce débat public a t-il véritablement donné lieu à un débat, et si non, pourquoi ?

Pour qu'il y ait débat, il est nécessaire d'avoir un sujet, un ou des objectifs, et des participants placés dans les conditions de maîtrise de l'information et d'une plus grande liberté d'expression ou de circulation de la parole.

Le sujet du débat : ni global ni local, un mélange des genres

Les associations attendaient depuis longtemps un tel débat sur la politique générale des transports, et ne peuvent que se féliciter de ce qu'il ait enfin eu lieu. Néanmoins, elles auraient souhaité qu'il soit organisé différemment. Cela aurait permis de mieux distinguer chacun des problèmes à traiter et de leur apporter les réponses plus pertinentes et détaillées. Et nous continuons de regretter que l'Etat n'ait pas accepté de mettre au débat différents scénarios prospectifs contrastés, à partir desquels le débat aurait été sans aucun doute plus riche.

En posant la question de la politique des transports mais en la cantonnant à une partie du territoire français, le débat a certes permis d'évoquer les deux grands enjeux identifiés, mais en les mêlant continuellement et sans permettre de les traiter à fond. A savoir : d'une part les déplacements de marchandises au sein d'un territoire plus vaste qui n'est autre que l'Europe, et les déplacements de voyageurs au sein des bassins de vie et de déplacements d'autre part.

Or, les réponses à apporter à la congestion croissante ne sont pas les mêmes selon que l'on traite des déplacements de personnes ou des déplacements de marchandises ; c'est bien ce qu'a confirmé le débat.
Il aurait fallu "découpler" ces deux enjeux de réflexion.
Pour le transport des marchandises**,** le débat devait être mené à un niveau national et transnational, en association étroite avec tous les différents acteurs intervenant sur les grands axes : transporteurs, chargeurs, collectivités territoriales, acteurs économiques…
Pour les déplacements particuliers, au contraire, ce sont les bassins de vie et de déplacements qui constituent l'échelle la plus pertinente du débat. Le débat aurait dû, là, s'assurer de la participation des

Préfaucon, 38710 Mens. Tél. 04 76 34 89 63 / 06 08 76 31 42
coordination.vral@fne.asso.fr
France Nature Environnement, Réseau Transports et mobilités durables
6, rue Dupanloup, 45000 ORLEANS. Tél. 02 38 62 49 24

urbanistes, des aménageurs, des élus, des autorités organisatrices de transport, etc… d'une manière plus rigoureuse.

A mener le débat sur ces deux questions de niveaux différents, nous n'avons fait, en vérité, qu'effleurer chacune des propositions susceptibles d'améliorer la situation actuelle.

Il s'est avéré peu productif de travailler sur les 44 mesures proposées dans le dossier support de l'Etat, malgré l'effort – que nous saluons – qu'a entrepris la CPDP pour en faire évoluer la présentation dans la deuxième phase du débat. Elles ont fermé le débat, et nous n'avons fait qu'effleurer chacune d'entre elles. A lui seul, le chiffre de 44 mesures rendait d'ores et déjà la tâche irréaliste en 3 mois de réunion.

La CPDP est restée très proche du cadre lui a fixé l'Etat, et en particulier le ministère des Transports. C'était là son rôle, et néanmoins cela a révélé les limites de celui-ci face à un débat aussi complexe et que les associations ont jugé mal posé.

Ainsi par exemple, nous pensons que l'articulation entre réunions thématiques et réunions territoriales aurait gagné à s'appuyer plus fortement sur les enjeux climatiques dès lors que leur importance a été reconnue au cours du débat. Les réunions territoriales auraient ainsi joué un rôle de diffusion d'information et de prise de conscience plus marqué, notamment (en l'absence du grand public) auprès des élus et des responsables économiques, dont on a pu mesurer à plusieurs reprises le manque d'information, la méconnaissance et l'absence d'une réelle vision de l'avenir.

Enfin, le cadre imposé pour la rédaction des cahiers d'acteurs (répondre aux 3 questions posées par l'Etat, et notamment se positionner sur ses mesures) a été vécu comme trop réducteur. Si la complexité du sujet paraissait le justifier, il n'en reste pas moins que ce cadre a contraint les acteurs à adopter une posture identique au détriment de l'intérêt que pouvaient avoir d'autres propositions, ou d'autres angles d'approche du problème. Effet renforcé par l'uniformité de la charte graphique adoptée, sans identification spécifiquement lisible (ex : numéro) de chacun des cahiers d'acteurs.

Le contexte du débat : des zones restées dans l'ombre…

Un certain nombre d'éléments d'information ont fait défaut au débat. Citons la connaissance des modèles de prévision économique, énergétiques ou de trafic ; les perspectives de trafic attendu au-delà du périmètre, et notamment en provenance de l'Espagne, du Portugal et du Maghreb.
D'autres éléments de contexte n'ont pas été approfondis. Ainsi par exemple, les effets de l'introduction d'une forte concurrence entre les différents opérateurs ferroviaires fret, qui devrait provoquer une hausse sérieuse de la qualité de service dans le fret ferroviaire et contribuer à lui redonner de la compétitivité : cet aspect n'a pas été pris en compte.

Par ailleurs, plusieurs participants ont critiqué le contexte dans lequel s'est déroulé le débat public : afficher la nécessité de réduire le trafic routier mais sans remettre en cause des infrastructures routières décidées mais non réalisées, telles que celles inscrites au CIADT de décembre 2003, constitue un non sens.

… mais le changement climatique mis en lumière

Encore faut-il savoir pourquoi se pose aujourd'hui la question de changer de politique des Transports. En cela, l'organisation de la réunion thématique de Lyon le 19 avril a été un succès : elle a clairement établi la réalité et les menaces du changement climatique -et celles de la fin du pétrole bon marché-. Nous regrettons toutefois que la CPDP n'ait pas dès lors modifié substantiellement le cours du débat, en plaçant réellement la réduction des gaz à effets de serre comme le seul enjeu prioritaire, et non simplement à égalité avec la hausse de trafics supposée attendue comme l'a systématiquement présenté l'Etat à travers son désormais célèbre « effet ciseau ».

Un sujet de haute technicité…

Nul besoin de rappeler la technicité des sujets abordés. Pour autant, une initiative de la CPDP prouve justement que l'on peut toujours faire de la pédagogie et amener des non-spécialistes à prendre position dans un débat a priori d'experts : nous avons beaucoup apprécié l'organisation de l'atelier citoyen, que nous saluons comme une excellente initiative. La démarche de préparation lancée par la CPDP en amont du débat, sous la forme de rencontres et de questionnaires, a été elle aussi vécue comme positive.

Bien que nous sachions cela difficile, il aurait été souhaitable que le texte des interventions soit diffusé à l'avance pour que les non-experts s'en saisissent et puissent intervenir à propos.

… mais une difficulté au dialogue

Le nombre d'intervenants en réunion a été jugé trop important. Certaines interventions ont présenté un intérêt tout relatif, d'autres auraient mérité d'être plus longues et d'être véritablement débattues avec les participants.

A l'inverse, le temps de parole accordé au public a été jugé extrêmement faible par rapport à celui des intervenants. Nous remercions la CPDP d'avoir abandonné le système des questions réponses tirées au hasard pour être lues entre deux interventions en tribune, qui ne pouvait que renforcer cette impression. Mais nous avons moins le sentiment d'avoir participé à un débat qu'à l'enregistrement d'une succession de monologues.

Une communication déficiente

La communication sur le débat public s'est révélée improductive. Au-delà des informations qu'ont diffusé (plus ou moins régulièrement) les médias régionaux, il a manqué selon nous un effort de communication pédagogique : peut-être aurait-il fallu transposer l'objet du débat en quelques questions touchant simplement au quotidien des citoyens. Et rappelons que si le débat avait été national, il aurait été relayé par les médias nationaux, presse et télé. La charte graphique choisie pour les affiches du débat public, mentionnant celui-ci de façon quasi illisible, ne nous a pas convaincus. Et la même, appliquée aux cahiers d'acteurs, n'aurait pas dû permettre si facilement de les confondre les uns avec les autres.

La participation des acteurs du débat

L'assiduité des services de l'Etat mérite d'être soulignée. La présence en nombre des fonctionnaires des deux ministères concernés, celle de cadres de la SNCF et de RFF, tous en situation d'écoute, nous a prouvé que nous n'étions pas les seuls acteurs à attendre beaucoup de ce débat.

Nous ne pouvons pas en dire autant en ce qui concerne les élus, à l'exception des conseillers régionaux de Rhône-Alpes et dans une moindre mesure du Languedoc-Roussillon, et de quelques conseillers généraux. Nous avons été témoins de la difficulté de la CPDP à s'assurer d'une représentation des élus territoriaux en tribune : elle illustre selon nous, plus qu'un simple manque d'intérêt des élus, la difficulté de tout un chacun à participer à un débat dont les enjeux ne sont pas clairement identifiés.

Les acteurs du monde de l'économie n'ont guère été présents non plus, en définitive. Au-delà de la rédaction de cahiers d'acteurs, nous regrettons que peu d'entre eux aient réellement pris part au débat, préférant déléguer régulièrement le même responsable.

Mais l'absent le plus remarqué est sans conteste le grand public. Combien de personnes sont venues à une réunion du débat par le seul biais de la communication qui en a été faite ? Probablement moins de 20…

Le monde associatif, lui, a répondu présent, en déléguant des représentants bénévoles en tribune à quasiment toutes les réunions. Signalons que les horaires des réunions ne sont sans doute pas les plus pertinents, ni pour le grand public, ni pour les bénévoles associatifs. Démarrer à 20h plutôt qu'à 18h aurait été plus confortable.

C’est la première fois que dans le cadre d’un débat public l’Etat octroie un financement aux associations et nous ne pouvons que nous en féliciter. C’est un début de reconnaissance de la valeur du travail associatif au profit de l’intérêt général.
Rappelons cependant, au-delà du poste de coordination que la subvention a permis d’assurer, qu’aucun moyen ne vient compenser le temps de réflexion, de travail et les déplacements qu’ont consacrés bénévolement au débat tous les responsables associatifs qui y ont participé. La disproportion de moyens reste énorme entre ceux qui participent au débat dans le cadre de leur fonction salariée ou représentative, et ceux qui le font par engagement militant.
Nous regrettons aussi que l’octroi de cette subvention soit arrivée tardivement, 4 mois après les premières négociations et 15 jours avant l’ouverture du débat. Nous n’avons pu de ce fait engager un travail préparatoire qui aurait permis au milieu associatif de mieux encore participer. Animé par France Nature Environnement, le réseau d’associations rejoignant la coordination s’est peu à peu étoffé jusqu’à atteindre le chiffre de 58 fédérations ou associations très diverses quant à leur taille, leur localisation ou leur objectif.

Ce débat public qui s’achève, et auquel nous trouvons donc ces quelques travers, nous a tout de même apporté une meilleure connaissance et appréhension du système transports dans ses diverses composantes. Il nous aura également donné une vision plus globale sur le réchauffement climatique, et rappelé avec quelle urgence il faut changer de politique des transports.
Nous espérons que les connaissances acquises et la matière produite au cours de ce débat public, sur le fond et sur la forme, contribueront à reconsidérer les conditions : d’exercice de la démocratie participative, de la participation du secteur associatif et de son apport au débat ; nous nous efforcerons de suivre et de contribuer à ces changements.

Coordination inter-associative pour le débat public VRAL

Les 58 associations ou fédérations suivantes ont formé une coordination interassociative pour échanger informations et réflexion dans le cadre du débat public « Politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien ». La coordination est animée par la fédération France Nature Environnement.

Associations de Rhône-Alpes membres de la Coordination associative

ARDEN
ARSMB, Association pour le Respect du Site du Mont-Blanc
Association des Bords de Rhône
BiCeFAL
CADS, Coordination Ain Dauphiné Savoie
C2ATR, Coordination des Associations pour des Alternatives au Tout Routier
COJAM, Coordination Jura Dôle Méditerranée
CVPH, Comité de Préservation du Village des Houches
DARLY, se Déplacer Autrement en Région Lyonnaise, coordination de 31 associations.
FRACTURE
FNAUT Rhône-Alpes
FRAPNA Rhône-Alpes
FRAPNA 26
FRAPNA 38
Les Amis de Tournico Sol
LO PARVI
Réseau Action Transport Drôme , 12 associations membres.
SAED, Sud-Ardèche Environnement et Développement
SCL, fédération Sauvegarde des Côteaux Lyonnais, 33 associations et collectifs membres
SCJ, fédération Sauvegarde des Côteaux du Jarez, 15 associations membres
Vivre à St Désirat

Associations de PACA membres de la Coordination associative

Aménager Sans Nuire à Bollène
Aménager Sans Nuire à Piolenc
Arc Environnement,
Cité de Sorgues
Développement Durable Alpilles, Rhône, Durance
FARE Sud
Fédération Mieux Vivre en Vallée du Rhône
FNAUT PACA
SAPN
UDVPM

Préfaucon, 38710 Mens. Tél. 04 76 34 89 63 / 06 08 76 31 42
coordination.vral@fne.asso.fr
France Nature Environnement, Réseau Transports et mobilités durables
6, rue Dupanloup, 45000 ORLEANS. Tél. 02 38 62 49 24

Associations de Languedoc-Roussillon membres de la Coordination associative

AMIES, Ass. des Médecins Indépendants pour l'Environnement et la Santé publique
ADPMDA9, Association pour la Défense de notre Patrimoine Menacé par le doublement de l'A9
ADTC34
Association de Défense de la qualité de la Vie et de l'Environnement de Baillargues
CEDPG Languedoc
CLAPE Languedoc
Collectif Cévennes Garrigues
CODETEL, Collectif de défense du territoire languedocien regroupant 7 associations
Comité de Défense du Quartier de la Céreirède et de sa Périphérie
Comité de Vigilance de Lattes - Maurin
ECCLA, Ecologie du Carcassonnais, des Corbières et du Littoral de l'Audois
FNAUT Languedoc
Ass. Muscat, Pinède, Garrigues du Lunellois
FRENE, Fédération pour les Espaces Naturels et l'Environnement des PO
SPN Gard

Autres associations membres de la Coordination associative

Alsace Nature
CIAPP
CIPRA France, Commission Internationale Pour la Protection des Alpes
Défense de la Vallée de la Vallière, Jura
FCNE, Franche Comté
FNE, France Nature Environnement
FNAUT, Fédération Nationale des Usagers des transports
FRANE, Fédération de la Région Auvergne pour la Nature et l'Environnement
Initiative des Alpes
Mountain Wilderness
RAC, Réseau Action Climat France
UMINATE