

France Nature Environnement, Réseau Transports et mobilités durables 6, rue Dupanloup, 45000 ORLEANS. Tél. 02 38 62 49 24

### **CONTRIBUTION AU BILAN DU DEBAT**

# LE THÈME DU DÉBAT

Depuis de nombreuses années, les associations de protection de la nature et de l'environnement (APNE) et, plus largement, de nombreuses associations de citoyens, réclamaient un débat public plus large lorsqu'elles étaient confrontées à un débat public sur un projet d'infrastructure. Par rapport à cette demande récurrente de notre part, nous considérons que ce premier débat sur la politique des transports répond à notre demande.

Le périmètre défini entre la Vallée du Rhône et l'Arc languedocien permet effectivement d'avoir un débat sur la politique des transports de ce territoire. Nous pouvons dès à présent signaler que la définition très stricte du périmètre n'est pas adaptée pour traiter un problème de politique de transports, les problèmes des territoires limitrophes ne pouvant pas être exclus, à défaut de pouvoir être pris en compte dans leur intégralité.

Nous confirmons qu'il fallait un Débat Public sur la politique de transports pour répondre au problème constaté.

Au niveau du calendrier, nous estimons que la durée nécessaire pour un débat de cette importance aurait dû être comprise entre 6 et 8 mois, afin que toutes les parties prenantes soient informées et aient le temps de réagir par rapport aux différentes propositions. Lorsque l'on élabore une politique de transports dont les effets sont prévus pour les 20 à 50 prochaines années, il n'est pas opportun de gagner quelques mois!

### LA DOCUMENTATION DISPONIBLE

Notre fédération ayant été sollicitée très en amont du démarrage de ce Débat Public, nous avons dès le début sollicité les services de l'Etat pour obtenir des informations plus complètes **sur le plan géographique.** Pour étudier les flux de transports dans un territoire situé entre la péninsule ibérique et le nord de l'Europe, il nous paraissait essentiel de disposer des prévisions de trafic prévues pour le Portugal ainsi que l'Afrique du Nord. Par exemple, le trafic d'un port comme celui de Sines aura automatiquement des impacts sur les trafics dans le secteur VRAL. Ces données ne nous jamais été fournies.

### L'ORGANISATION DU DEBAT

La liste des mesures proposées, quoique apparemment assez longue, était une disposition particulièrement contraignante par rapport aux propositions possibles. Dans un débat aussi ouvert que celui-ci (c'est le principe même), cette liste de propositions **imposées** se traduit par une fermeture du débat.

Nous avons demandé à de nombreuses reprises la prise en compte de différents scénarios d'évolution des trafics, quel que soit leur réalisme. Ces éléments ne nous ont jamais été fournis et nous nous retrouvons ainsi à "faire nos commissions" dans une liste imposée. **Nous revenons ainsi à un choix de solutions techniques pré-formatées**, ce qui est en contradiction avec l'objectif même d'un débat de politique.

Les différents thèmes abordés lors des réunions thématiques nous paraissent assez ouverts pour couvrir l'ensemble des problématiques à prendre en compte. Nous pouvons considérer, mis à part quelques oublis très ponctuels, que l'ouverture à toutes les thématiques a été réelle pendant ce débat. Sur le plan des thèmes abordés, le DP a été très ouvert.

### LES ACTEURS

Dans le contexte d'un débat public, nous n'avons pas été surpris de la forte présence des services de l'Etat qui ont participé activement à toutes les réunions. Ce sont les principaux acteurs d'une nouvelle politique de transports (que nous espérons soutenable) au niveau national et cette présence peut être considérée comme normale.

Par contre, les Régions, et dans un moindre degré, les Départements sont d'autres acteurs tout aussi indispensables de la politique des transports. La participation de ces collectivités a été très variable et nous pouvons légitimement nous interroger sur la représentativité des solutions issues d'un débat auxquelles ces collectivités n'ont pas - volontairement ?? - été associées.

La participation des acteurs économiques a été moins irrégulière, bien que limitée, et nous comprenons fort bien leur présence : ils sont directement concernés par les conséquences de ces débats.

Les associations ont été présentes à la hauteur de leurs moyens disponibles (voir ci-dessous) et nous considérons que leur présence aurait pu être encore plus importante si un travail préalable avait pu être réalisé.

Quant au public, à part quelques exceptions, nous n'avons pas eu souvent l'occasion de le rencontrer. Nous avons régulièrement fait le décompte de tous les acteurs définis ci-dessus et nous avons rapidement conclu que, mis à part ces acteurs, le public (le vrai, celui qui n'est pas dans une administration ou collectivité) n'a pas participé à ce débat public. Ce point doit être pris en compte dans les prochains débats d'infrastructure qui pourraient avoir lieu dans le secteur. Le "public" risque de réagir en toute ignorance de ce débat préalable.

## LES METHODES DE TRAVAIL

Nous devons reconnaître que les débats ont été parfaitement maîtrisés ce qui a permis à toutes les idées de s'exprimer. La CPDP a bien réussi son contrat, ce qui n'était pas acquis à l'avance.

NOus devons faire une mention particulière pour l'organisation de l'Atelier Citoyen. Ce processus doit certainement encore être amélioré, mais nous pensons qu'il s'agit d'un très bon moyen pour résoudre le problème d'absence du public illustré précédemment. Ce processus doit être amélioré et généraliser dans les CPDP.

### LA COMMUNICATION

Nous avons été très désagréablement surpris par une communication que nous avons ressentie comme atone. Nous n'avons jamais observé de messages médiatiques "mobilisateurs" susceptibles de motiver le grand public pour participer activement à ces réunions. Ceci nous paraît être un gaspillage des financements accordés à ce projet.

Nous avons aussi très mal vécu les contraintes qui nous été imposées pour la rédaction et la présentation des "Cahiers d'Acteurs". Autant un certain encadrement peut s'avérer utile pour un débat d'infrastructures, autant une plus grande marge de manoeuvre aurait été adaptée à ce type de débat de politique.

### LES MOYENS

Notre intention n'est pas de faire l'aumône mais elle vise à constater les moyens mis à disposition des acteurs de ce débat.

Les services de l'Etat, les collectivités et les acteurs économiques interviennent dans le cadre de leurs activités professionnelles. Ce n'est pas le cas pour les représentants d'association ou le "public".

Nous avons sollicité dès le début décembre le financement d'un poste de "coordinateur" dont les objectifs, au-delà d'une simple animation de la coordination, auraient été de sensibiliser les populations en amont des réunions organisées par la CPDP. Les subventions pour ce poste - à minima – nous ayant été accordées très tardivement, nous n'avons pas pu mettre en place ce travail préparatoire qui nous a fait défaut, ainsi qu'à la CPDP. Nous confirmons que les moyens sont disproportionnés entre les différents acteurs et des solutions de fond, de rééquilibrage, doivent être apportées.

### Cordialement

Michel DUBROMEL Pilote du Réseau Transports et Mobilité Durables France Nature Environnement

Tél. bureau : (33) (0)2 38 62 49 24 Tél. perso : (33)(0)6 82 52 11 81

courriel: president67@alsacenature.org