

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L' AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR)

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

**Débat Public sur la politique des transports
dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien**

Réponses du GIR Maralpin au questionnaire CPDP

**PROPOSITIONS DES ACTEURS POUR LA PRÉPARATION DU DÉBAT PUBLIC SUR LA
POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC
LANGUEDOCIEN**

Afin de préparer le débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, en concertation et au plus près des demandes des acteurs concernés, la Commission particulière du débat public (CDPP), en charge de son organisation, **sollicite vos propositions**. Nous nous sommes fixé comme objectifs d'une part de diffuser le plus largement possible une information complète, claire et adaptée à tous les publics, et d'autre part de permettre au plus grand nombre de citoyens de s'exprimer, indépendamment de leur catégorie socioprofessionnelle ou de leur engagement auprès de la collectivité. C'est précisément sur les moyens d'atteindre ces deux objectifs que nous attendons vos suggestions.

- Organisme : *Groupe interdisciplinaire de réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin [GIR Maralpin]*
- Nom et prénom du représentant : *Jacques MOLINARI*
- Fonction : *Secrétaire scientifique*
- Coordonnées : *49, avenue Cernuschi 06500 MENTON*
- Télécommunications : Tél : *04 93 35 35 17* ; mél : gir.maralpin@wanadoo.fr
- Site Internet : www.gir-maralpin.org

PRÉPARATION DU DÉBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN

Réponses du GIR Maralpin au questionnaire de la CPDP et propositions

Q.1. Vos attentes et vos objectifs dans ce débat

R.1.1. Les attentes

Traiter de l'ensemble de la problématique de l'aménagement d'un territoire objet de convoitises spatiales et corridor de trafic international.

À ces deux titres, l'espace à prendre en considération couvre nécessairement l'axe Nord/Sud (le couloir rhodanien et ses franges) ainsi que son piétement méditerranéen (de la Catalogne à la Ligurie).

R.1.2. Les objectifs

L'analyse doit se dégager de toute approche tendancielle et s'inscrire dans une démarche rétroactive à partir d'objectifs de respect des engagements internationaux (Protocole de Kyoto), de préservation des espaces et du patrimoine et d'une maîtrise totale des ressources.

Elle doit déboucher sur la définition d'une politique volontariste et des moyens nécessaires pour la mettre en œuvre [mesures fiscales pour la prise en compte des coûts externes tant des transports (de type RPLP et/ou spécifiques à la traversée de zones fragiles) que des déplacements résultant du mitage de l'espace].

Q.2. Quelles problématiques et thématiques doivent selon vous être abordées au cours de ce débat ?

R.2.1. Refuser l'étroitesse du cadre méthodologique imparti

Tel qu'initialement défini, et si l'on s'en tient à l'appréciation du CIADT du 18 décembre 2003 à laquelle se réfère la CNDP, le débat se restreindrait à l'examen puis à l'amélioration du fonctionnement d'un axe "nécessaire à notre économie" et viserait en définitive, après incantations d'usage aux "reports modaux", "à envisager l'accroissement de la capacité du réseau routier".

Une telle vision restrictive est *inacceptable* car elle n'est qu'une reconduction d'une politique de suivisme tendanciel qui a conduit à traiter ces espaces en couloirs de passage (et/ou d'accès) et en déversoirs de pendulaires géotropiques, en favorisant de ce fait l'irréversible saccage. C'est un même traitement qui a été infligé [et s'exerce encore (cf. projets "LGV-Paca" et prétendu "Contournement routier de Nice")] au secteur du littoral provençal.

R.2.2. Ouvrir le débat à l'arc méditerranéen

En s'en tenant à ces seuls effets, la branche Est de l'arc méditerranéen mériterait donc au moins autant d'attention que l'arc languedocien, mais quand, de surcroît, les transports générés par la péninsule ibérique (thème initial du débat) affectent gravement cette même branche Est, un recentrage du débat public sur le couple "axe rhodanien/arc méditerranéen" (dans une approche "VRAM" et non plus "VRAL") s'impose.

R.2.3. Ouvrir le débat à l'aménagement du territoire

La problématique à aborder est bien cette fois celle de l'aménagement de l'ensemble de ce territoire, aménagement qui n'a fait jusqu'ici l'objet que de démarches parcellaires [DTA 06, DTA 13] insuffisamment prospectives et approfondies.

Cette réflexion sur l'aménagement du territoire doit s'inscrire dans une réflexion la plus large possible en tenant compte de celles en cours dans les territoires voisins, la Ligurie et la Catalogne et même au-delà, à l'échelle de l'Arc Ouest-méditerranéen, et en prenant en compte la problématique des traversées pyrénéennes et alpines.

R.2.4. Une "leçon inaugurale"

En conséquence des attendus précédents, l'ouverture du débat devrait s'effectuer par une *leçon inaugurale* où seraient

- (1) présentés par leurs sommités respectives :
 - le devenir de la Méditerranée (Plan Bleu),
 - la politique européenne en matière d'énergie et transports {Réseau de transport européen (RTE)},
 - la stratégie d'aménagement du secteur portuaire ligure et de ses débouchés,
 - les visions prospectives de la Catalogne (Barcelone) et de l'Aragon (Saragosse et le projet de percée centrale ferroviaire des Pyrénées),
 - les résultats de la politique helvétique en matière de traversées alpines ;
- (2) exposée par la *Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires* (DIACT) [ex DATAR] l'évolution des conceptions et des réalisations de l'Etat en matière d'aménagement du territoire de la Vallée du Rhône, du littoral languedocien et du littoral provençal ;
- (3) rappelées les hypothèses pesant sur tout futur aménagement territorial :
 - le respect des engagements internationaux (effet de serre),
 - la crise annoncée de l'énergie ("l'après pétrole").

Q.3. Que doit contenir le dossier d'information soumis au débat pour qu'il soit complet et compréhensible par tous ?

R.3.1. Pièces à inclure dans le dossier

Le dossier d'information soumis au débat doit être complété de :

- la saisine,
- la décision de la CNDP de soumettre à débat public,
- la lettre de mission des ministères concernés,
- les avis formulés par les acteurs et élus consultés au préalable.

R.3.2. Documents annexes à fournir

En outre, devront être remis à tous les acteurs et mis à large disposition du public :

- le document dit "de problématique" réalisé par les Services de l'Etat suite à la décision du CIADT du 18 décembre 2003, et publié en septembre 2004, à savoir :
 - Vallée du Rhône et arc languedocien*
 - Éléments de réflexion pour un dialogue sur la politique des transports*
- les rapports des débats publics connexes réalisés [*LGV-Paca, Liaison Grenoble-Sisteron, Contournements ferroviaires de Lyon et de Nîmes-Montpellier, Contournement autoroutier au droit d'Arles, Contournement routier de Nice, etc.*] et décisions en découlant ;
- les bilans LOTI (Art. 14 de la LOTI) disponibles sur les infrastructures réalisées (A75, TGV Méditerranée, etc.) à titre d'information sur les résultats atteints en regard des objectifs affichés ;
- les constats des impacts des mises en service d'infrastructures nouvelles sur l'ensemble des trafics et sur les territoires.

Q.4. Quels outils d'information du public préconisez-vous ainsi que leur mode de diffusion ?

R.4.1. Presse

L'expérience passée révèle les limites d'une information restreinte aux seuls moyens des CPDPs et la persistance des malentendus avec la presse quotidienne qui réserve ses rares communiqués à la chronique locale de la seule ville où se déroule le débat.

Pour ce qui concerne le VRAL/VRAM, la CPDP devrait veiller, dès avant le débat et tout son long, à la couverture de *l'ensemble* de la presse régionale.

R.4.2. Enseignement et jeunesse

Une voie insuffisamment frayée est celle de l'enseignement.

Enseignants et élèves devraient trouver dans le débat une mise en application locale et régionale de la problématique environnementale enseignée dans l'établissement, pour autant que le dossier fourni se dégage de considérations techniques rébarbatives.

Nous proposons que soit réalisée par la CPDP une plaquette de sensibilisation sur "*le devenir et l'avenir du territoire à travers le débat public*". Une telle plaquette pourrait être diffusée par les soins des CRDP (*Centres régionaux de documentation pédagogique*) et peut être réalisée à partir de leurs conseils.

R.4.3. Exposition(s) itinérante(s)

L'étendue de l'aire concernée par le débat justifie la réalisation d'une ou plusieurs exposition(s) itinérante(s) qui pourrai(en)t offrir aux populations locales ainsi qu'aux établissements d'enseignement la possibilité de découvrir quelques facettes fondamentales du débat¹.

Q.5. Comment pouvez-vous nous aider à la diffusion de ces outils ? Notamment, pouvez-vous envisager de nous consacrer un espace d'expression dans le support de votre institution ou de distribuer directement un document de la CPDP ?

R.5.0. Site Internet

Le GIR Maralpin dispose d'un site Internet très visité² sur lequel sont systématiquement mises en ligne des informations personnalisées sur le déroulement des débats publics ainsi que ses propres contributions à ces débats. Une rubrique y est généralement réservée aux annonces émanant des CPDPs dans la mesure où ces dernières les communiquent au GIR.

Q.6. Selon vous, quels sont les moyens d'expression et de participation du public à mettre en place ? Où doivent se dérouler les réunions publiques compte tenu de l'étendue géographique du champ du débat ? A quel(s) horaire(s) et quel(s) jour(s) de la semaine ?

R.6.1. Difficultés de couverture et de suivi

Une participation du public à l'échelle du territoire est d'autant plus une gageure que nous demandons l'extension de son périmètre. Elle l'est aussi pour les représentants délégués de la société civile qui seront mis dans l'empêchement de suivre l'évolution du débat et même, tout simplement, de participer pour des raisons de distance, de coût et de temps (une participation à une réunion en soirée imposant fréquemment un découchage).

R.6.2. Étendre la dimension spatio-temporelle du débat et le démultiplier

Les solutions que nous préconisons pour assurer un déroulement satisfaisant du débat sont explicitées en Point 8 ; elles consistent en :

- allongement de la durée du débat d'une durée d'*au moins deux mois* (ou tout au moins une ou des *suspension(s)* pour une durée égale)³,
- création d'Ateliers thématiques *préalables* aux réunions publiques correspondantes,
- création d'Ateliers "de restitution" des réunions publiques et des ateliers.

Ces dispositions vont à l'encontre des procédures "à la hussarde" visant, comme à Nice⁴, à se débarrasser au plus vite d'un débat redouté par le maître d'ouvrage⁵

R.6.3. La question des horaires

L'accès de tous aux débats rend incontournable la tenue de ces derniers en fin de journée. Évoquée plus haut, la question des horaires serait en partie résolue par l'instauration des ateliers, lesquels en se déroulant en cours de journée, pourraient s'ouvrir à des participants éloignés.

¹ De telles dispositions ont été adoptées par les Services de l'Etat pour des projets de moins grande ampleur

² 250 visites quotidiennes en moyenne (janvier 2006)

³ Cette mesure s'est révélée, de l'avis même de la CNDP, très positive dans le débat sur le projet de liaison Grenoble-Sisteron (LGS)

⁴ Débat public sur le contournement routier de Nice

⁵ cf. Communiqué de presse en date du 7 février 2006 d'un collectif d'associations où figure le GIR Maralpin

Q.7. Quels seront a priori vos besoins en information, études, outils de communication de proximité... ?

R.7.0. Allocations

A cette question, le GIR Maralpin ne peut présentement répondre que par une requête récurrente vainement formulée jusqu'ici, et dont devraient pouvoir bénéficier tous les acteurs de la société civile, à savoir :

"Dédommagement pour frais et moyens d'études doivent être mis à disposition des associations pour mise au point de *propositions*, élaboration de *contre-propositions* et même de *contre-expertises*. Ces moyens pourraient prendre la forme de "droits de tirage" susceptibles d'être ouverts auprès de services de l'État ou d'entreprises agréées." [*in* réponses aux questionnaires LGV-Paca & CRN]

Q.8. Quelles autres suggestions pouvez-vous nous faire pour l'organisation générale de ce débat, afin qu'il suscite le maximum de participation ?

R.8.1. Les ateliers thématiques préalables

Ils sont destinés à la fois à approfondir la problématique et à fournir, *en concertation*, à la CPDP le maximum d'indications pour organiser le débat (définition des sous-thèmes) et l'animer (choix des experts et des intervenants invités).

Pour des raisons de commodité, ces ateliers thématiques préalables se dérouleraient au même lieu et le même jour qu'un débat public (portant sur le thème suivant à traiter). Une telle organisation conviendrait à la fois aux membres de la CPDP et à ceux des participants se déplaçant pour la circonstance.

R.8.2. Les ateliers de restitution

Ils sont destinés à répercuter par étapes dans des centres "périphériques" et "transfrontaliers" (par exemple Nice, Narbonne, Chambéry) ou des villes moyennes (par exemple Arles, Aix, Gap) l'avancement des travaux et à y recueillir des observations.

R.8.3. Les ateliers, instruments de démultiplication du débat

Bien conçus, convenablement répartis dans l'espace et le temps, les ateliers devraient conduire, notamment par l'entremise du tissu associatif mais aussi par les élus et les institutions, à susciter une réflexion approfondie et à la répercuter largement.
