

## **SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS DES ACTEURS A LA PREPARATION DU DEBAT PUBLIC**

### **Introduction**

Au cours des mois de décembre et janvier, la Commission particulière du débat public a adressé un courrier aux acteurs concernés par la problématique qui lui a été soumise -la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Par ce courrier, la Commission particulière du débat public sollicitait les acteurs dans leur globalité, afin de préparer au mieux le débat public. Dans un souci de concertation, et pour connaître au mieux leurs demandes, les acteurs ont été interrogés sur :

leurs attentes et leurs objectifs dans ce débat ; les problématiques et les thématiques qu'ils souhaitaient voir abordées ; ce que devait, selon eux, contenir le dossier support pour être complet ; les outils d'information qu'ils préconisaient ; leurs propositions d'aide à la diffusion de ces outils ; les moyens d'expression et de participation du public à mettre en place ; leurs besoins d'information et enfin, leurs suggestions.

La Commission tient à remercier ceux qui ont bien voulu lui répondre, pour la richesse de leurs suggestions. La mobilisation des acteurs a été assez satisfaisante (cf annexe). On constate néanmoins qu'elle est inégale, en fonction de la motivation tout d'abord, mais aussi en fonction de l'implication antérieure dans la problématique. L'information dont dispose les acteurs et par la même la construction de leurs arguments est très diverse. Certains sont déjà engagés dans le débat.

# LE FOND DU DEBAT

Au travers des contributions reçues, la CPDP constate que la double problématique -comment réduire la congestion tout en respectant nos engagements en termes de respect de l'environnement- a bien été prise en compte par les acteurs.

## **1. Des attentes unanimes en matière d'information et sur les thèmes à aborder**

### **A) Demande d'un état des lieux précis, chiffré et objectif mode par mode**

- La quasi-totalité des acteurs attendent du débat qu'il apporte une information exhaustive et objective : une analyse détaillée de la situation actuelle (flux de transports et infrastructures existantes) et de son évolution passée et à venir, à égalité pour chaque mode (autoroute maritime et aérien compris) ; y compris pour des critères plus qualitatifs tels que l'environnement par exemple. Les besoins d'information chiffrées concernent les niveaux infra-régionaux, régionaux, nationaux et internationaux ;
- La liste et l'accès aux études utilisées pour la préparation du dossier support
- L'état des lieux selon les différents modes doit pouvoir permettre de les comparer (même mode de calcul pour tous) ; d'apprécier leurs avantages et inconvénients
- La politique de transport actuelle, passée et future doit être définie ;
- Eclairages sur le financement des projets prévus au CIADT et conséquences de la nonréalisation de certains de ces projets ;
- Les acteurs réclament des solutions claires et chiffrées, avec leur mode de financement.
- Ils demandent également un organigramme des acteurs publics et privés responsables de la création d'infrastructures dans le VRAL.
- Il transparaît de ce discours très partagé qu'une telle analyse n'a jamais été menée : le débat est perçu comme le moment qui permettra enfin de « savoir ».
- Certains acteurs veulent que le débat ait comme base de référence, et soit le lieu pour rappeler à tous, les textes officiels français et européens (Livre Blanc, protocole de Kyoto, Plan Climat ...).

Malgré l'abondance de données sollicitée, les acteurs demandent un dossier attractif, compréhensible par tous et pédagogique : cartes et schémas doivent être très présents. Des cartes globales et du maillage territorial doivent pouvoir être présentées au public à tout moment, au cours des réunions.

### **B) Les thèmes évoqués ne concernent pas que les transports stricto sensu**

Les acteurs voudraient voir aborder les sujets concernant les transports, mais également l'économie, l'aménagement territorial, la protection de l'environnement...

Toutefois, certains d'entre eux souhaiteraient que des questions globales soient évoquées, de préférence avant les modes de transports. En effet, comme certains acteurs le suggèrent, la question de la demande de transports devrait être traitée chronologiquement parmi les premiers thèmes : cela donnerait le temps de placer tous les acteurs au même niveau d'information et resituerait le débat dans un cadre plus large que la seule question des modes. Attention toutefois, à ne pas s'égarer dans un débat uniquement de société, nous disent les professionnels. Eux veulent aussi aborder les problèmes qu'ils rencontrent tous les jours, avec des solutions concrètes, territoire par territoire.

## **II) Consensus sur un cadre géographique élargi et un engagement de L'Etat**

### **A) Le débat ne doit pas se limiter aux trois régions concernées**

- La dimension européenne et internationale de la problématique est une donnée sur laquelle tout le monde s'accorde : la sollicitation régulière d'intervenants extérieurs aux trois régions est pour beaucoup un impératif ;
- Aux marges géographiques de l'espace du débat, des demandes d'élargissement apparaissent : Nord de Lyon, arc méditerranéen, traversées alpines, axe Atlantique/Méditerranée...
- A l'intérieur de l'espace, des problématiques territoriales particulières émergent avec force, notamment sur la question urbaine dans la région lyonnaise ; le désenclavement de l'Ardèche, une desserte du piémont et du bassin stéphanois sont aussi le lieu de fortes attentes.

### **B) Les pouvoirs publics devront s'engager**

- De nombreux acteurs, toutes catégories confondues, demandent un engagement fort des pouvoirs publics à l'issue du débat, non sur des notions générales, mais sur des actions concrètes, parfois sur des projets d'équipements particuliers ;
- Moins évoqué, l'engagement des collectivités territoriales et l'articulation de leurs projets avec les projets nationaux et européens est toutefois présent dans certains discours d'acteurs.

## **III) Divergences de positionnement et craintes vis-à-vis du débat**

### **A) Des divergences concernant le mode routier**

Pour certains acteurs, les « Eléments de réflexion » qui leur ont été proposés par L'Etat, sont trop orientés sur le transport routier ;

Pour d'autres, la forme du débat ne doit pas donner plus de place aux militants anti-route qu'aux acteurs économiques. Enfin, tous aimeraient voir chaque mode de transport abordé, à poids égal aux autres.

### **B) Un public à trouver**

Pour que le débat ne reste pas entre les mains des seuls experts, des acteurs demandent la présence des élus, mais également préconisent celle des étudiants.

### **C) Des prises de position déjà bien affirmées**

Nombre d'acteurs ont des avis très construits sur le sujet et considèrent que le débat leur permettra d'exprimer leurs besoins.

## **LA CONDUITE DU DEBAT**

Certains acteurs aimeraient avoir des éclaircissements sur la portée de cette « énième » réflexion sur le sujet, savoir ce qu'attend réellement L'Etat de cette saisine et quelle suite véritable sera donnée au débat (puisque rien n'est prévu par la loi en ce qui concerne les problématiques générales).

### **IV) Légères craintes sur l'équilibre des réunions, satisfaction sur les outils**

#### **A) Réunions publiques : garanties à apporter sur le principe d'équivalence**

- Des craintes de deux ordres se font jour quant aux réunions, impliquant un effort en matière d'équivalence :
- Le phénomène de « caravane institutionnelle » est évoqué, que l'ampleur de la couverture géographique du débat risque de renforcer;
- Des associations soulignent la différence de moyens matériels avec les autres acteurs qui induit un biais dans la participation de chacun.
- En ce sens, plusieurs acteurs (collectivités, associations) appellent à la mise en place de nombreuses réunions sur leurs territoires ;
- En revanche, les acteurs logistiques et économiques craignent une trop large place accordée au grand public et aux associations militantes, le format des réunions étant peu attractif pour eux : ils mettent l'accent sur l'établissement de réunions thématiques plutôt que territoriales, et sur une localisation propre à attirer les acteurs économiques (les ports, par exemple) ;
- Les horaires des réunions sont suggérés en fonction de ces deux objectifs différents : plutôt le soir pour le public, plutôt aux horaires de travail pour les professionnels ;
- Les usagers ne résidant pas sur le territoire sont également mentionnés, certains suggérant la tenue de réunions dans des lieux tels qu'aires d'autoroutes, trains...

#### **B) Satisfaction quant aux outils proposés et propositions d'améliorations**

- Les acteurs ayant déjà participé à un débat public se déclarent satisfaits des outils d'information et de participation proposés ;
- Pour compenser l'ampleur géographique du débat, Internet est une solution unanimement reconnue ;
- Internet est aussi envisagé comme support d'information exhaustive, toutes les études souhaitées par les acteurs devant être téléchargeables sur le site de la CPDP ;
- Tous accordent leur confiance aux organismes régionaux de presse écrite, télévision et radio, les structures nationales n'étant que rarement évoquées ;
- Des propositions d'outils complémentaires sont exprimées : interviews filmées d'experts pouvant être diffusées en réunion et à la télévision, registres disponibles en mairies et préfectures, boîtes à lettres placées aux lieux de distribution des documents...
- L'ensemble des acteurs est prêt à collaborer avec la CPDP pour la diffusion de l'information.

## Annexe 1

<b>Nombre total d'acteurs consultés</b>	<b>211</b>
- Institutionnels et collectivités	86
- Acteurs socio-économiques	81
- Associatifs	36
- Autres	8
<b>Nombre de réponses reçues (en date du 14/02)</b>	<b>69</b>
<b>Pourcentage de réponses</b>	<b>32,7%</b>
- Institutionnels et collectivités	50,7%
- Acteurs socio-économiques	26,1%
- Associatifs	23,2%
- Autres	0%

## Annexe 2

<p align="center"><b>Liste des contributions reçues (en date du 14/02) pour la préparation du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien</b></p>
--

▪ **Acteurs nationaux et européens**

1. Commission Européenne
2. Autoroutes du Sud de la France
3. Office interconsulaire des transports et des communications (OITC) du Sud-Est
4. Réseau Ferré de France
5. Voies navigables de France
6. Comité des armateurs fluviaux
7. Compagnie fluviale de transports
8. Réseau Action Climat France
9. France Nature Environnement, réseau transports et mobilité durable

▪ **Acteurs Rhône-Alpes:**

10. Jean-Claude Flory, Député de l'Ardèche
11. DIREN Rhône-Alpes
12. DRIRE Rhône-Alpes
13. Préfecture de l'Ardèche
14. Conseil régional Rhône-Alpes
15. Conseil économique et social régional (CESR) Rhône-Alpes
16. Conseil général de l'Ardèche
17. Conseil général de la Drôme
18. Conseil général de la Loire
19. Conseil général du Rhône
20. Conseil général de Haute-Savoie
21. Communauté urbaine Grand Lyon
22. Saint-Etienne Métropole
23. Ville de Valence
24. Ville de Loriol
25. Ville d'Aubenas
26. Ville de Montélimar
27. Chambre de commerce et d'industrie Nord-Ardèche
28. Fédération nationale des transports routiers - Drôme
29. Parc naturel régional du Pilat
30. Association Colère 26
31. Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature (FRAPNA) Isère
32. Mouvement national de lutte pour l'environnement (MNLE) Drôme-Ardèche
33. Les Associations du Mont-Blanc
34. Association de sauvegarde des coteaux lyonnais

▪ **Acteurs Provence-Alpes Côte d'Azur:**

35. Conseil général des Bouches-du-Rhône
36. Conseil général du Var
37. Conseil général de Vaucluse
38. Communauté d'agglomération du Pays d'Aix
39. Communauté d'agglomération du grand Avignon
40. Association des maires de Vaucluse
41. Port Autonome de Marseille
42. Chambre régionale de commerce et d'industrie PACA-Corse
43. Chambre de commerce et d'industrie d'Avignon et de Vaucluse
44. Chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence
45. Chambre de commerce et d'industrie des Hautes-Alpes
46. Mouvement national de lutte pour l'environnement (MNLE) PACA
47. Les Salins du Midi
48. Fédération Mieux vivre en vallée du Rhône en Vaucluse
49. **Groupe interdisciplinaire de réflexion (GIR) Maralpin** [cf Site Internet [www.gir-maralpin.org](http://www.gir-maralpin.org)]
50. Société alpine de protection de la nature

▪ **Acteurs Languedoc-Roussillon**

- 51. DIREN Languedoc-Roussillon
- 52. Conseil économique et social régional (CESR) Languedoc-Roussillon
- 53. Conseil général de l'Aude
- 54. Conseil général du Gard (\*)
- 55. Conseil général de l'Hérault
- 56. Conseil général de Lozère
- 57. Communauté d'agglomération du Carcassonnais
- 58. Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée
- 59. Association des maires et des adjoints des Pyrénées-Orientales
- 60. Chambre de commerce et d'industrie de Montpellier
- 61. SNCF - Direction régionale de Montpellier
- 62. Syndicat mixte plateforme Pyrénées-Orientales
- 63. Parc naturel régional du Haut-Languedoc
- 64. Fédération nationale des associations des usagers des transports (FNAUT) LanguedocRoussillon
- 65. Comité de liaison des associations pour l'environnement (CLAPE) Languedoc-Roussillon
- 66. Comité bitterois du Mouvement national de lutte pour l'environnement (MNLE)
- 67. Comité de défense des résidents du quartier de la Céreirede et de sa périphérie

▪ **0 Autres acteurs**

- 68. Association Franche-Comté Nature Environnement
- 69. Chambre de commerce et d'industrie de Saône-et-loire

NB : Les contributions marquées (\*) sont jointes séparément au dossier, celles-ci nous étant parvenues plus tardivement.