

## Présentation de la Commission nationale du débat public *Ilaria Casillo, Vice-Présidente de la CNDP*



*Colloque « Quelles vitesses pour quelles mobilités ? »*

*ORT Pays de la Loire – Jeudi 16 juin 2016*

# *Principe d'information et de participation des citoyens*

## *Triple exigence*

- Internationale : signature de la Convention d'Aarhus (1998)
- Européenne : directive 2003 sur la participation du public
- Nationale : charte de l'environnement, de valeur constitutionnelle (2005)



## *Pourquoi ?*

- Changement de paradigme : « faire pour les citoyens » à « faire avec les citoyens »
- Crise de confiance des citoyens par rapport aux institutions
- Radicalisation des controverses scientifiques et techniques (nucléaire, OGM, gaz de schiste...)
- Complexité des dossiers, intervention des experts
- Décisions engageantes sur le très long terme
- Prise de conscience des enjeux planétaires (réchauffement climatique, eau, biodiversité...)
- Développement d'Internet et des réseaux sociaux



# *Le « débat public national » sur les grands équipements*

La CNDP est l'autorité indépendante qui organise le débat sur l'opportunité des grands projets d'équipement, publics ou privés, ayant un impact majeur sur l'environnement et l'aménagement du territoire :

Autoroutes, chemins de fer, aéroports, ports gazoducs, lignes THT, réservoirs et canaux, déchets, nucléaire, éoliennes, stades, équipements commerciaux...

**Mais pas : défense, urbanisme, industrie, déconstructions...**

*Débat public ---> Concertations thématiques ---> Enquête publique  
---> Autorisations de construire ou d'exploiter...*



# *Un outil d'information et de participation*

- Informer les habitants
- Organiser le débat
- Favoriser la participation et l'expression des publics les plus variés
- Rendre compte du débat : cartographie des opinions et des arguments, zones de consensus et de dissensus
- Disposer d'une expertise complète et contradictoire
- Faire des recommandations
- Suivre l'après débat



- Enrichir le projet
- Démocratiser et légitimer la prise de décision

# *Les valeurs de la CNDP*

## Transparence

La CNDP doit permettre la mise à disposition du public de toutes les informations et études disponibles sur le projet concerné

## Débat argumenté

Les participants au débat doivent apporter des arguments expliquant et justifiant leur point de vue

## Égalité de traitement

Toute personne concernée par le projet doit pouvoir participer au débat

## Indépendance

Vis-à-vis des maîtres d'ouvrage

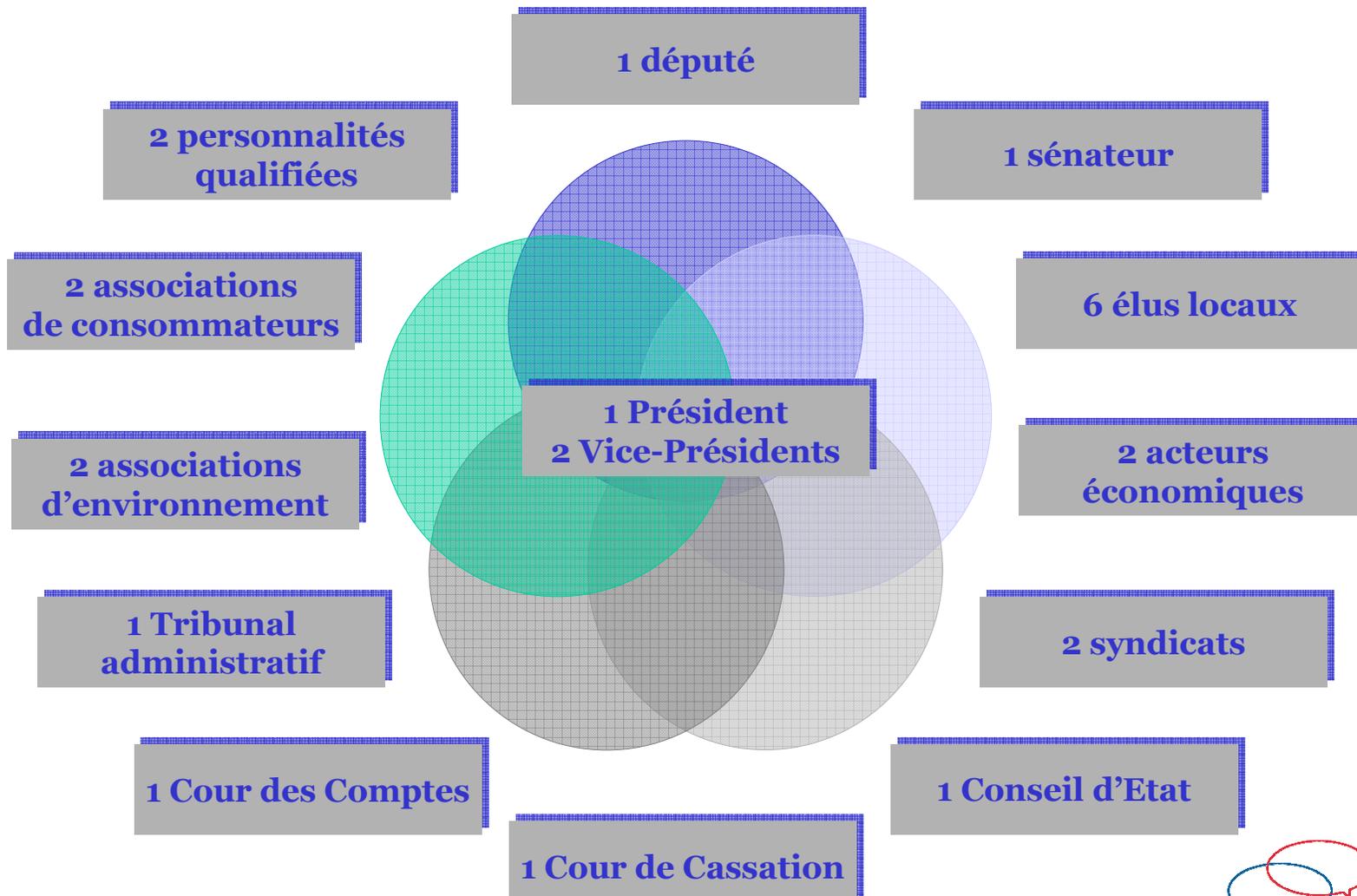
## Neutralité

## Impartialité

Le débat public n'est pas le lieu de la décision

*La CNDP ne prend pas part, ne donne pas d'avis, mais peut émettre des recommandations.*

# Composition de la CNDP



# *Le champ des débats publics*

## Création de :

1. Routes
2. Lignes ferroviaires
3. Voies navigables
4. Aérodomes
5. Infrastructures portuaires
6. Lignes électriques
7. Canalisations de transport de gaz
8. Installations nucléaires
9. Barrages hydroélectriques
10. Transport d'eau de bassin fluvial
11. Équipements culturels ou sportifs
12. Équipements industriels

Projets supérieurs à 300M€ ---> saisine obligatoire par le maître d'ouvrage

Projets compris entre 150 et 300M€ ---> publication obligatoire et possibilité de saisine (maître d'ouvrage, associations, ONG, élus, etc.)

## Débat sur des options générales

## *Un débat dure à peu près un an*

Désignation du président CPDP puis des membres ---> **2 mois**

Préparation du débat – Rédaction du dossier ---> **2 à 4 mois**

Déroulement du débat ---> **4 à 6 mois**

Publication du compte-rendu et du bilan ---> **2 mois**

Publication principe et conditions de poursuite du projet par le maître d'ouvrage ---> **3 mois**

## *Logistique du débat public*

- Une commission particulière **de 3 à 7 membres** : un Président. Les membres sont faiblement indemnisés (500 € par mois + les frais)
- Une équipe opérationnelle de 3/4 personnes + les prestataires extérieurs = **Au total 6 à 11 personnes**
- Tous les propos recueillis sont retranscrits : écrit, audio, vidéo
- Budget : entre 500 et 800 000 € financé par le maître d'ouvrage

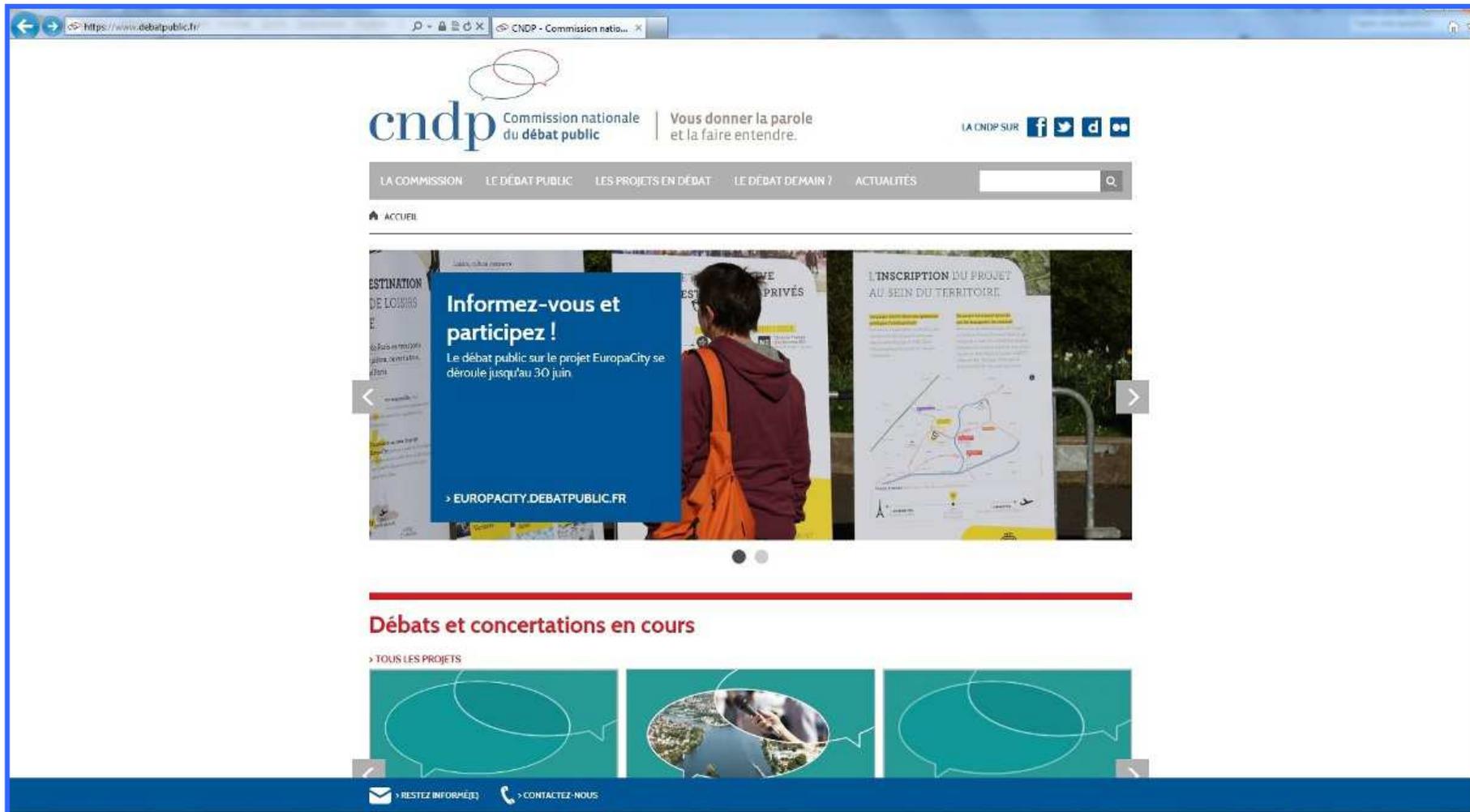
# *Outils et procédures pour recueillir l'avis du public*

- Réunions publiques et ateliers thématiques
- Débats mobiles
- Débats en ligne et Civic-tech : site internet, questions-réponses, forum
- Auditions publiques
- Conférences de citoyens ou de consensus
- Ateliers de scénarios et de prospective
- Focus group
- Sondages et enquêtes d'opinion (Sondages délibératifs)
- Journal du débat
- Cahiers d'acteurs



## Bilan et effets

- ↪ Environ 150 saisines
- ↪ 80 débats organisés
- ↪ 40 concertations
- ↪ 1 500 réunions
- ↪ 250 000 personnes présentes
  
- ↪ 1/3 des projets abandonnés ou très profondément remaniés
- ↪ 1/3 des projets modifiés
- ↪ 1/3 des projets inchangés



<https://www.debatpublic.fr/>



## Débats Cndp portant sur des LGV

<b>LGV</b>	<b>Année</b>	<b>Suite du projet</b>
LGV Poitiers-Limoges	2006	Repoussé après 2030
LGV Bordeaux-Toulouse	2005	planifiés pour l'horizon 2030
LGV PACA	2005	Repoussé après 2030
Prolongement LGV Sud-Europe Bordeaux Frontière espagnole	2006	planifiés pour l'horizon 2030
LGV Paris-Orléans-Clermont Ferrand-Lyon	2012	Mise en service envisagée pour 2030
LN Ouest-Bretagne-Pays de la Loire	2015	Mise en service envisagée pour 2030

Source : Élaboration Cndp

## Question de la vitesse dans les débats Cndp

La vitesse est abordée de manière très transversale selon le type de controverse dans laquelle elle s'insère

Rappel :

Trois types de controverses dans les débats :

Type de controverse	Exemple
Controverse sociétale	Réchauffement climatique
Controverse sociotechnique	OGM et ses impacts sur la santé
Controverse du débat	Consommation d'espaces agricole

*Source : Réélaboration à partir de SETRA, Rapport d'étude Les débats publics dans l'acceptabilité sociale des projets d'infrastructures de transports, décembre 2013*

## Question de la vitesse dans les débats Cndp

Type de controverse	Domaine	Argument
Controverse sociotechnique	Environnement/ Risque	Remise en cause du choix du gain de temps au détriment de la préservation environnementale
Controverse sociotechnique	Economie	Remise en cause de la valeur du temps et les gains liés à une nouvelle infrastructure de transport par rapport à une difficulté de la monétarisation des impacts environnementaux
Controverse sociétale	Transport/ Déplacement	Remise en cause de la mobilité et de son développement
Controverse sociétale	Aménagement du Territoire	Remise en cause de la solution « Grande Vitesse »

Source : Réélaboration à partir de SETRA, Rapport d'étude *Les débats publics dans l'acceptabilité sociale des projets d'infrastructures de transports*, décembre 2013

## *La Grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence, Cour des Comptes, octobre 2014*

Trois éléments qui remettent en cause le modèle actuel :

1. les bénéfices de la grande vitesse ferroviaire pour la collectivité sont moindres qu'escomptés et l'investissement très lourd qui a été consenti s'est fait au détriment de l'entretien du réseau classique
2. le processus de la décision pour la réalisation d'une LGV se présente de façon rationnelle mais, dans la pratique, il reste très dépendant des paramètres subjectifs et politiques
3. les ressources financières affectées à la construction des infrastructures permettent aujourd'hui tout juste

## *Les apports du débat public Cndp à la question de la vitesse dans les LGV*

Les débats publics Cndp sur les LGV ont permis de mettre en exergue des éléments qui ont été pointés aussi par la Cour des comptes dans son rapport.

Notamment:

- Déséquilibre entre coûts de la grande vitesse et son « prix environnemental »
- Question des retombées sur l'aménagement : LGV comme vecteur d'injustice spatiale et territoriale
- Moindre pertinence du critère de la vitesse dans les arbitrages de mobilité des usagers

