

Atelier 15

Intervention du public, mobilité durable et énergie : où l'on reparle de la gouvernance

François JEANNIN, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Pourquoi et comment instaurer un processus de participation du public

La FNAUT n'a pas vocation à aborder les problèmes de mobilité durable sous leur seul aspect de consommation énergétique, d'où une certaine difficulté pour nous à enrichir de façon significative la production de cet atelier aux objectifs très cachés.

Dans les positionnements des associations (de nature, d'objet, de taille for différentes) qui adhèrent à la FNAUT, si la prise en compte de la composante énergie est très importante, elle s'accompagne systématiquement des notions de pollution, environnement, utilisation de l'espace, partage de la voirie, aménagement du/des territoire(s), cohérence, cohésion, continuité, maillage des réseaux, etc. A ce titre, sans doute sommes-nous plus enclins à faire certaines concessions dans l'examen d'un projet que nos partenaires associatifs plus spécialisés dans l'écologie, l'environnemental, la pollution, les modes doux de déplacement, etc.

Par contre, avec eux nous sommes très attachés à la participation réelle et dynamique du public dans les nouvelles formes de gouvernance et de prise de décision.

Pourquoi ?

Eloquente (et accablante quelquefois) serait la liste des décisions prise à tous niveaux et en divers lieux, depuis quelques décennies, qui démontrent que l'absence de concertation avec le tissu associatif (usagers, consommateurs, habitants, etc.), les organisations syndicales ou professionnelles, appliquée aussi bien à des grands projets (infrastructures) qui a des micro-réalisations locales ou régionales, s'est avérée, au final, for dispendieuse en énergie, ou source de nuisances et pollutions évitables, sans parler du coût financier à terme pour la(les) collectivité(s).

Frein ?

La plupart du temps, l'intervention du public est davantage ressentie par les porteurs de projet comme une contrainte que comme un facteur d'adhésion ou de mobilisation dynamique autour de ce projet.

Quelle que soit la consultation développée, réunions informelles, ou procédures légales d'enquête et de débat, les promoteurs, sûrs de leur compétence, de la qualité de leur copie, et plus souvent encore persuadés de l'ignorance quasi générale de leurs interlocuteurs, qu'ils soient le grand public ou nombre d'élus locaux, ces promoteurs donc déplorent en général (et souvent en aparté !) la lenteur des procédures, et les retards sans justification à leurs yeux, qu'elles provoquent.

... ou moteur ?

Cependant les cas ne manquent pas où la mobilisation du public autour d'un projet a servi d'aiguillon et quelquefois davantage quand une "revendication" collective du type abandon et un grand projet fluvial, électrification d'une ligne ferroviaire, création d'un circuit de bus ou liaisons TER, refonte d'un PDU, rassemble un grand nombre d'acteurs, le dossier voit le cours de son instruction changer d'allure.

Une équipe municipale ou d'agglomération, un conseil général ou régional disposent aujourd'hui de tous les moyens de communication susceptible de créer ce courant d'adhésion (exceptionnellement de rejet), de provoquer réactions et débats. De frein, la participation publique peut être transformée en levier d'appui, créant même à l'occasion une légitimité jusque là contestée ou fragile.

Obstacles

Pour indispensable qu'elle soit, cette intervention du public rencontre et génère en elle-même des obstacles qui font que beaucoup de décideurs, promoteurs, instigateurs de projets sont tentés de s'en dispenser pour peu qu'elle ne soit pas obligatoire. Trop de projets sont insérés dans des calendriers dont les unités de mesure sont les élections, l'échéance du contrat de plan, la mandature consulaire, le plan d'entreprise (grandes entreprises publiques), le schéma directeur, etc. Ministres, élus, hauts fonctionnaires, grands patrons aiment attacher leur nom à ce projets. Alors que la participation du public requiert du temps, de l'argent, de la pédagogie, la mise en œuvre éventuelle de synergies diverses.

Des opportunités

peuvent être saisies, pour par exemple permettre la déclinaison locale ou régionale d'objectifs européens (fret sur rail ou voie d'eau), un projet de territoire (entre Rhin et Rhône), des schémas d'aménagement de bassins ou régionaux et locaux, etc.

De même au niveau local, le passage ou l'arrivée d'une nouvelle grande infrastructure de transport (TGV, métro) peut-elle permettre, avec la participation du plus grand nombre de citoyens, de repenser tous les réseaux, les organisations spatiales, les plans d'urbanisme, le choix des nouveaux modes de déplacement.

Les collectivités locales n'ont pas, pour la plupart, de tradition culturelle ou organisationnelle très ancienne en matière de participation du public à la prise de décision. Et peut être moins encore en ce qui concerne les problèmes d'économie et maîtrise de l'énergie, de pollution. Le choc pétrolier des années 70 a commencé à imposer des changements. L'émergence d'une prise de conscience politique t citoyenne pour tout ce qui touche à la qualité de la vie, l'environnement, la pollution, le développement durable conduit à une accélération spectaculaire des propositions de réponse aux exigences nouvelles. Pour aller vite, la tentation est grande de négliger le passage obligé par la consultation et l'intervention du public.

Disposant d'un arsenal de statistiques inépuisables, des possibilités de simulations et projections à l'infini, de scénarios modulables et interactifs à la demande, les équipes techniques de collectivités, les chercheurs dans leurs laboratoires, les experts des cabinets d'études et de consultants, ont réponse à tout. Dotés par ailleurs des moyens de communication les plus performants, ils ne craignent pas la confrontation avec le public, les associations, les citoyens (voire les élus) beaucoup plus démunis. Il en est de certains débats publics comme de certaines réunions alibis, prétextes, respect des apparences de la démocratie, simulacres. La culture du débat public se heurte à celle de la citoyenneté issue du suffrage universel. La légitimité des élus s'accommode mal de l'intrusion des citoyens dans tous ces débats hors périodes électorales.

Quant aux structures organisées d'intervention du public, elles sont le plus souvent réduites à l'état embryonnaire au niveau des collectivités locales : commissions extra-municipales, comités de quartier, invitations ponctuelles aux associations.

Suggestion

Faut-il réfléchir à une sorte de COMMISSION LOCALE DE DEBAT PUBLIC inspirée dans son fonctionnement et ses méthodes des Commissions particulières et de la Commission nationales de même nom ?

Tout est à inventer. L'avantage d'exister obligerait à leur consultation....

François JEANNIN, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
Tel : 03 81 58 62 98

Atelier 15**Intervention du public, mobilité durable et énergie : où l'on reparle de la gouvernance**

Pierre MORISSE, Municipalité de Montreuil

Sylvie TERRET HOFFMANN, Cabinet de Consultants Environnement Transports
Communication

**l'implication des citoyens dans le cadre de la campagne
« En ville, sans ma voiture ! »**

La ville de Montreuil a participé, dès sa création en 1998, à la campagne "En ville sans ma voiture !". Plus encore dans les deux dernières manifestations de 2000 et 2001, elle a décidé d'impliquer ses habitants sur le thème de l'Energie et des Déplacements.

La première étape du projet a débuté en septembre 2000, à l'occasion de la journée "En ville sans ma voiture !", par une campagne de sensibilisation menée auprès des acteurs économiques de la ville sur le thème de la "mobilité des actifs" et de l'impact de leurs activités sur l'environnement urbain.

Elle s'est poursuivie par une enquête conduite sur ce thème auprès d'un échantillon d'une vingtaine d'établissements afin de mieux appréhender leurs problèmes et leurs attentes en la matière.

Une démarche qui privilégie la concertation et la communication

Le 22 septembre 2001, au cours de la journée "En ville, sans ma voiture !", étaient officiellement annoncés les résultats de la consultation lancée auprès du personnel, au mois de juin dernier.

L'analyse des résultats de cette enquête a permis d'établir le "*profil de mobilité*" des populations ciblées et de préciser les alternatives de transport envisageables en fonction de l'évaluation que les agents concernés ont faite des modes pratiqués et des modes projetés. Elle a également permis de déterminer les leviers d'action susceptibles d'accompagner et de pérenniser les changements d'habitudes qu'impliquera la mise en œuvre du P.D.E.

Enfin, elle a servi à définir la marche à suivre pour s'assurer de l'adhésion au projet et de la participation des différents acteurs du P.D.E. et, plus particulièrement, du personnel. En soutien à la mise en œuvre de cette stratégie, deux outils opérationnels apparaissent indispensables :

- > **le "groupe d'initiative"** : Il constitue la "maîtrise d'usage" du projet et sera associé à la "maîtrise d'ouvrage" (le comité de pilotage) dans l'élaboration et à la gestion du P.D.E,
- > **le plan de communication** vise trois objectifs essentiels :
 - > convaincre les employés municipaux de changer leurs habitudes pour adopter des modes alternatifs durables,
 - > lancer la dynamique auprès des autres acteurs économiques de la ville,
 - > rendre visible l'action publique et l'impact local du PDE.

Pierre MORISSE, Municipalité de Montreuil

Tel : 01 48 70 66 39

Pierre.morisse@mairie-montreuil.fr

Sylvie TERRET HOFFMANN - Bureau d'Etudes ETC

Tel : 01 45 38 50 28

sterret@club-internet.fr

Atelier 15

Intervention du public, mobilité durable et énergie : où l'on reparle de la gouvernance

Chantal DUCHENE, Femmes en mouvement-Les Transports au Féminin

La prise en compte des besoins des femmes dans les transports

Les femmes représentent la moitié de la population mais les deux tiers de la clientèle des transports publics. Elles se déplacent aussi plus fréquemment à pied que les hommes. La mobilité durable, elles la mettent en pratique.

Certes, parce qu'elles ont moins souvent le choix que les hommes qui utilisent préférentiellement la voiture du ménage.

Mais aussi, toutes les enquêtes le montrent, parce qu'elles sont plus soucieuses de la préservation de l'environnement et du cadre de vie. Pour lutter contre la pollution automobile, le développement des transports publics apparaît comme une réponse pour 72% des femmes et seulement pour 61% des hommes (CPTP / LOUIS HARRIS 1998). Pour 74% des femmes (69% des hommes), la pollution est un souci de santé, selon l'enquête ADEME/CREDOC 2000.

Elles marchent, elles se déplacent en transports publics, alors même qu'elles ont le plus souvent un enchaînement de trajets plus complexe que celui des hommes devant, en sus de leur vie professionnelle, assumer majoritairement les tâches domestiques et les enfants.

Pourtant, les femmes sont presque totalement absentes du monde professionnel de la mobilité, qu'il s'agisse des niveaux de décision (élus, entreprises, fonctionnaires, experts, ...) ou de réalisation. Même dans les associations d'usagers, les femmes sont minoritaires. Et les décisions prises par les hommes ne correspondent pas toujours aux attentes et aux besoins ressentis par les femmes, et plus généralement par les usagers des transports publics.

Les hommes réagissent en techniciens et privilégient généralement le hard, la technologie, alors que les femmes, utilisatrices, sont plus sensibles au soft et à la qualité de service.

Ne pas répondre aux attentes de la majeure partie de la clientèle, de femmes qui de plus en plus souvent ont aussi le choix de leur mode de déplacement (si seulement 47% des femmes possédaient le permis en 1982, elles étaient 67% en 1998), c'est prendre le risque de les voir se détourner des transports publics et de la marche.

De ce constat, est née l'association « Femmes en mouvement, les transports au féminin » lors du congrès du GART qui s'était tenu sur le thème « Qui décide ? » à Nantes, en 1993. L'association a pour objectifs de mieux faire prendre en compte les besoins des femmes dans les politiques de déplacements, et notamment dans les transports publics, et de promouvoir la place des femmes dans le secteur des déplacements, traditionnellement très masculin.

Depuis sa création, nous avons mené différentes actions, notamment à l'occasion de la Semaine du Transport Public, des congrès annuels du GART et de l'Union des Transports Publics, et à l'occasion du 8 mars. Nous sommes aujourd'hui un interlocuteur reconnu tant par les pouvoirs publics (ministère des transports, secrétariat d'état aux droits des femmes, Commission européenne notamment) que par l'ensemble des acteurs de la filière transport.

A l'occasion du congrès de l'Union Internationale des Transports Publics, à Londres, en mai dernier, nous avons créé, avec des élues et professionnelles d'autres pays, un réseau Femmes et transport public.

Notre ouvrage « Les transports au quotidien : le regard des femmes », synthèse de différentes études a permis au monde des déplacements de prendre progressivement en compte cette approche différente des femmes et des hommes de la mobilité.

Soucieuses, pour développer leur usage, de l'accessibilité des véhicules de transport en commun et de leur confort, nous avons signé une charte avec les constructeurs de matériels. Ils nous présentent leurs prototypes et nous les testons. Le bilan de cette démarche vient de paraître à l'occasion de la Semaine du Transport Public sous la forme d'un ouvrage intitulé « Mais qu'est-ce qu'elles veulent encore ? ».

Différentes études ont aussi montré l'approche différente des femmes des métiers du transport. Conducteurs de bus ou d'autocars, leur conduite plus souple permet de diminuer la consommation d'énergie. Leurs qualités d'accueil sont aussi ressenties comme un plus par les clients des transports publics. Ceci nous a amenées à réaliser une vidéo « Le transport public : un métier de femmes ! » sur les femmes dans les métiers du transport, présentée lors du dernier congrès de l'UTP à Lille, et qui a servi de support à un débat, le 8 mars dernier, avec l'éducation nationale, l'ANPE et les centres de formation transport.

A l'occasion du congrès du GART, à Bordeaux les 21, 22 et 23 novembre, nous organiserons un atelier sur le thème « Rythmes urbains et mobilité des femmes ». Dans une ville qui vit de plus en plus 24 h sur 24 et 7 jours sur 7, comment organiser les déplacements en privilégiant les modes alternatifs à la voiture ?

Les femmes sont particulièrement sensibles à la préservation de l'environnement : la pollution et l'effet de serre sont, pour elles, une réelle préoccupation. Dans leurs pratiques, elles utilisent, plus que les hommes, les modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière. Nous pensons qu'elles doivent avoir leur mot à dire en la matière.

Chantal DUCHENE, Femmes en mouvement-Les Transports au Féminin
Tel : 01 40 56 30 60
Chantal.duchene@gart.org