

# L'activité délibérative dans les processus de participation du public aux choix politiques



---

Ingrid Tafere

INRETS, DEST/ EHESS, GSPR

Sous la direction de: Francis Chateauraynaud  
et comité de thèse: Jean-Michel Fourniau,  
Marianne Doury, Pierre Livet

**Journée Eric Tabourin**

**24 juin 2010**



# Thèse: la délibération sous l'angle de l'activité

---

- **Deux débats publics de type CNDP:**
  - LGV paca
  - Débat sur la politique générale des transports en vallée du Rhône et sur l'arc languedocien (VRAL)
- **Deux processus de type conférence de citoyen:**
  - Atelier citoyen VRAL, 2006
  - Atelier citoyen « Quelle mobilité et quels déplacements en Rhône-Alpes à 10-15 ans? », 2007



# Méthode d'enquête

---

Approche pragmatiste

Observation participante (Débats et ateliers citoyen)

Questionnaires

Entretiens semi directifs

Analyse de Corpus (divers)

Film et enregistrement (atelier citoyen)

# Focus: la question de la qualification des publics et de la « citoyenneté »:

## Le cas de l'atelier citoyen dans le cadre du débat VRAL

---


- Débat de politique générale: peur de l'absence du « grand public »
- Organisation d'un atelier citoyen comme modalité du débat: du coup, pas de conférence de presse, ni mise en valeur de l'avis, selon le principe d'équivalence
- Présentation de l'avis par le groupe dans trois réunions d'auditions du débat



## Questions du débat

---

- Comment la situation actuelle et les perspectives d'évolution du système de transports sont-elles perçues ?
- Quelles sont les principales orientations souhaitables pour la politique des transports à l'horizon 2020 ?
- Quelle est l'acceptabilité locale des 45 mesures soumises au débat ?



débat public.

Plus précisément, la Commission particulière du débat public souhaite que :

- des citoyens **exposent leur perception du fonctionnement actuel et futur des transports dans la vallée du Rhône et vers l'Espagne**
- **et formulent les problèmes auxquels il leur semble nécessaire d'apporter des solutions.**

La Commission particulière du débat public attend ensuite que :

- l'Atelier citoyen alimente le débat public par **des considérations argumentées sur les orientations pour le futur de la politique des transports et les mesures qu'il faut mettre en oeuvre rapidement pour infléchir les tendances actuelles.**

	<b>Débat Public CNDP</b>	<b>Conférence de citoyens</b>
Type d'initiation	-Inscription dans la loi, obligation de saisine sur certains projets	-Encouragé par la loi
Public	-Débat ouvert à tous - Personnes territorialement concernées.	-Panel constitué par sélection aléatoire - Evitement des leaders d'opinions, porteurs d'intérêts
Objet	- Débat de projet ou de politique générale, impact sur l'environnement ou aménagement du territoire	-Sujets controversés en sciences et technologies
Visée, production	- Le tour des arguments/consensus -Compte rendu de la CPDP à l'issue du débat	- Production d'un avis collectif rédigé, consensus non absolu

	Débat public	Conférence de citoyens
Régulation	-Tiers garant, CPDP	Animateurs
Structure du dispositif et publicité	-Réunions publiques (40) sur un territoire: thématiques, territoriales, auditions - Internet: verbatims des réunions	-Formation préalable -Audition publique de parti prenantes - Délibération à huis clos - Avis citoyen - Publicité (conférence de presse)
Temps	-6 mois de préparation: rencontre avec les acteurs (et arguments) -Débat 4 mois (+2) -Obligation de décision 2 mois après	-3 ou 4 week-end (hors publicité en aval)





/ Voyage de presse du 17 mai  
/ Conférences de presse  
/ Dossiers de presse  
/ Espace photos  
/ Votre Contact presse  
/ Résultat du sondage



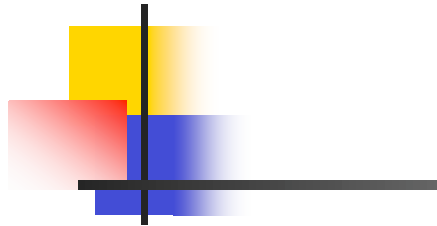
## / L'espace presse

Cet espace est dédié aux **journalistes**. La CPDP met à votre disposition :

- les dossiers de presse ([Télécharger le dossier](#)) ;
- un [espace photo](#) et cartographie ;
- un «[contact presse](#)» qui vous permettra d'être tenu au courant de l'actualité du débat et de nous contacter pour toutes informations ;
- les résultats du [sondage](#) réalisé par l'IFOP

-----CONFERENCE DE PRESSE - COMPTE-RENDU DU DEBAT-----

[Cliquez ici pour télécharger la présentation de la CPDP du 21/09](#)



01 | Le débat public

Le débat public

- / [Réunions publiques](#)
- / [Posez votre question](#)
- / [Les contributions écrites](#)
- / [Motions](#)
- / [Délibérations](#)
- / [Forum](#)
- /

---

- / [L'atelier citoyen](#)
- / [Préparation du débat public](#)



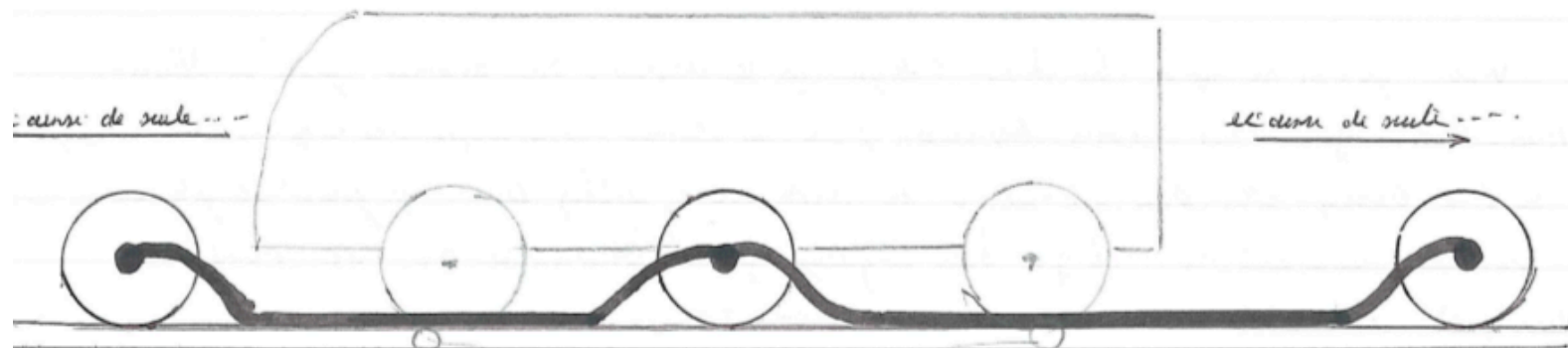
/ 1

1



Pour éviter cela (qui serait compensable) - Voici donc l'IDÉE que je propose... :

- Construire des "PLATEFORMES METALLIQUES" RIGIDES qui s'abaissent pratiquement à niveau des RAILS (qui les "RASERAIENT"), et sur lesquels seraient donc déposés les CARTONS -  
« Je représente les SCHEMATIQUEMENT comment je vois les choses » :



(petites roues de roulement ? (pour la FLEXION.) (!)

Les "PLATEFORMES" ou "LONGERONS" reposeraient en leurs extrémités sur les ESSIEUX de ROUES, (VISSEES - SOUDGES...)  
Les ROUES de TRAINS seraient situées à l'emplacement du DÉCROQUEMENT sous le CARTON (sur les ROUES) (ou de la REMORQUE).  
Mais un leur Ø restreints celles ne devraient pas gêner la bonne marche du TRAIN...



MAI 2006

# L'ATELIER CITOYEN

## sur le futur des transports dans la vallée du Rhône et vers l'Espagne

### Changements urgents

Entre pollution, réchauffement de la planète et croissance économique, notre société doit définir un nouveau modèle. En partant des problématiques liées aux transports sur l'axe rhodanien et l'arc languedocien, nous tentons quelques propositions adaptées aux problèmes en cours et à venir.

Les scientifiques s'accordent à dire que la température de notre planète s'élèvera au minimum de 2°C d'ici 2100 dans le cas de figure le moins catastrophique, aussi des changements individuels et collectifs sont-ils préconisés.

### 2006 : DÉJÀ DES SIGNAUX D'ALARME

#### > Pour l'environnement et la santé

Plusieurs formes de pollution ont été répertoriées :

- Les émissions de CO<sub>2</sub> ont des conséquences graves sur l'effet de serre (Protocole de Kyoto) ;
- Les particules de fumée noire émises par le diesel ont une forte incidence sur la santé (cause directe de maladies, voire de mortalité) ;

- Les nuisances sonores représentent un facteur de gêne, avec des impacts importants sur la qualité de vie et la santé (trouble du sommeil, dépression, consommation médicamenteuse...).
- La recherche sur les énergies alternatives est peu connue. De fait, les résultats qui en découlent sont peu soutenus par le grand public.

*"Nous sommes si proches d'être vus à l'étranger, toutes les différences territoriales des deux régions de cultures et de paysages. Nous sommes fatigués de nous sentir sur le même territoire, dans le même pays, et vers l'Espagne."*

*"Nous avons fait une réflexion indépendante et nous avons pu réfléchir en dehors de nos villes."*

*"Nous avons travaillé, nous avons recueilli des informations auprès d'élus, d'associations, d'entreprises, d'universitaires, fonctionnaires, etc. La quatrième semaine nous avons travaillé quotidiennement sur vingt ans de perspectives - vers l'Espagne, l'étranger, les modes, les transports, les infrastructures, les modes, les usages, etc."*

*"Bien que subordonnés, malgré la venue des informations nouvelles - souvent déstabilisantes et complexes, jugées constructives avec nos idées, les questions soulevées sont souvent restées sans réponse, même si nous sommes capotés devant à une certaine étape du transport vers le nord de l'Italie et vers l'Espagne."*

Alex BOSC, Mathieu CECCARELLI, Coris DIEULOU, Alex FABRE, François-Régis FROLDON, Jean GAFFIE, Brigitte LILLO, Martienne MARTIN, Amar NAIMI, Sabrina NDOYE, Nadine NOYER, Lionel RAZA, Amélie SAOU, Rodouane SEITTO, Anne SIFFLET et Joëlle VIANDIER

Dans le cadre du débat public organisé par le



#### > Pour la qualité de vie et des déplacements

On constate une augmentation constante du trafic, sans parler de saturation à ce stade. Les enquêtes évoquent une notion de gêne à certaines périodes clés de mobilité saisonnière. Le flux des camions en transit augmente régulièrement sur cet axe nord-sud ; une tendance qui oblige à des prises de décisions

dès aujourd'hui pour éviter un engorgement de ces régions à moyen terme. Aux abords des agglomérations, le problème est quotidien du fait de l'utilisation des autoroutes par les usagers sur leur trajet domicile-travail et des poids lourds, roulant parfois à vide, sur des trajets courts. Les infrastructures urbaines existantes ne permettent pas un désengorgement efficace

des centres-villes. Au contraire, leur accès est facilité par les possibilités d'utilisation de la voiture individuelle sur de courts trajets et de stationnement en proximité des écoles, commerces, services divers. Dans les territoires ruraux, la dépendance à la voiture individuelle freine la mobilité des personnes.



## LES TRANSPORTS, DES ENJEUX ENCORE TROP CONFIDENTIELS

L'état des lieux porte sur un diagnostic du transport en 2006, ainsi que sur les perceptions de ces problématiques par l'État et nos concitoyens.

#### > Le transport de marchandises

Le transport fluviaux et ferroviaires sont délaissés au profit de la route, ce qui entraîne les problèmes actuels d'engorgement, de pollution...

une augmentation significative du nombre de passagers. Lorsque des offres de transport sont attractives en temps, prix, confort, les usagers se révèlent ouverts au changement de mode de transport.

Le pouvoir décisionnel et le financement des infrastructures. La situation n'incite pas à une prise en compte de l'urgence des problèmes (quelles sont les volontés à l'œuvre ?). L'information des citoyens sur les enjeux reste confidentielle.

#### > Le transport de personnes

La voiture reste le moyen de transport le plus flexible et le plus utilisé. La politique ferroviaire récente (LGV) montre

#### > Les pouvoirs publics et le citoyen

Le désengagement de l'État, avec la décentralisation, a pour incidence de rendre diffus le

## Propositions pour 2026 ...et si on commençait maintenant ?

La planète chauffe, les climatologues prévoient une élévation de la température de 2°C à 6°C d'ici 100 ans, liée à ce réchauffement.

Les pratiques de consommation et de vie sociale produisent une mobilité croissante. La raréfaction des ressources corréée à l'augmentation du prix du pétrole engage l'avenir économique.

Il s'avère urgent de développer la recherche et l'application en matière d'énergies nouvelles, et de parvenir à un changement des mentalités.

La population augmente.

ANTICIPER LES PROBLÈMES ET LEURS SOLUTIONS RELÈVE DE LA RESPONSABILITÉ DE TOUS

### AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES

#### > La route

- Conserver les infrastructures existantes dans la vallée du Rhône ; achever les voies autoroutières en cours de développement (A75, notamment avec signalisation dès Paris pour aller vers l'Espagne, et l'A51 dès Lyon vers Marseille et l'Italie) ;
- Passer à trois voies sur toutes les portions à

- 2 voies génératrices de congestion (un participant de l'Atelier souhaite que cette réalisation entre Valence et Orange ne soit pas étendue, un autre participant insiste pour que cela se généralise de Narbonne à Perpignan) ;
- Procéder au contournement de Nîmes et Montpellier, concernant l'arc languedocien ;

- Dédier une voie aux camions sur les autoroutes : dépassement impossible - moteurs bridés ;
- Réguler les engorgements par de la limitation de vitesse ;
- Écarter le projet d'élargissement de l'A7 à 2 x 5 voies ou la construction d'une autoroute coaxiale dans la vallée du Rhône.

## CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS

### > Passer de l'individualisme au raisonnement collectif

Changer nos habitudes de consommation en baissant nos niveaux d'exigence (ex : 24 h

chrono - flux tendus dans les entreprises) et adapter nos temps sociaux pour de nouveaux comportements de déplacements.

Au bout du compte et au fil de l'eau, rien ne se perd, tout se transforme.



# Éducation, incitation, concertation pour changer nos comportements : après le tout État et le tout individu, passons au "tous ensemble" !

Il est possible de faire évoluer les comportements. Il y a déjà un très bon résultat pour les limitations de vitesse. Est-ce lié à la hausse du prix du carburant ou à l'augmentation des radars au bord de nos routes ?

Il en découle la question suivante : dans quelle mesure la réglementation doit-elle intervenir ? Trois orientations nous semblent plus acceptables : l'éducation, l'incitation et la concertation. Voici nos propositions

### > Pour l'éducation

Commencer à éduquer les enfants en intégrant dans les programmes scolaires, notamment d'éducation civique, une sensibilisation à l'environnement et aux transports. En effet, on peut favoriser le changement de mentalité dès le plus jeune âge.

Eduquer, c'est transformer : c'est pourquoi des formations pourraient aider les citoyens à modifier leur comportement en termes d'habitat, de déplacement, de consommation.

Éduquer les enfants c'est bien, commencer par les parents c'est mieux :

- Mettre en place, pour les personnes actives, des formations en collaboration avec les entreprises et les administrations :

- Développer des campagnes d'information sur les enjeux, les initiatives et les innovations.

### > Pour l'incitation

- Permettre la mise en place d'un enregistreur électronique volontairement choisi par l'usager, pour connaître sa "bonne conduite" en termes de consommation et de sécurité, donnant droit à des réductions notables des primes d'assurance ;

- Établir des cartes de fidélité pour les transports en commun comme cela se fait en grande surface, par exemple, au bout de trois carnets achetés, 2 trajets gratuits ;

- Construire des parkings gratuits et sécurisés avec des navettes gratuites financées par les péages urbains ;

- Développer le système des cartes multi-transports, comprenant des réductions pour la location de véhicules propres ;

- Réhabiliter, revaloriser les immeubles du centre ville avec des loyers acceptables pour éviter les fuites vers les périphéries.

### > Pour la concertation

- Permettre aux personnes privées de s'exprimer, notamment les entreprises et les associations, en les intégrant dans les commissions de décision ;

- Permettre au plus grand nombre de donner son avis sur la question des transports et de l'environnement, et de faire des propositions, par exemple avec la mise en place de blogs (Internet) aux réunions municipales.



## Contexte: Opposition riverain/citoyen, Intérêt particulier/général

---

- Enquête publique: le riverain lésé
- LGV Méditerranée: les associations refusent les rôles prédéfinis. Opposition citoyen/riverain remise en cause, débats. (Fourniau, 2007)
- Débat public CNDP: pas de qualification préalable des publics, discussion collective et tours des arguments. Critique sociale plus que représentativité (Mercadal, 2007)
- Projet d'institutionnalisation des conventions de citoyens: opposition citoyens « ordinaires »/ « concernés », renoue avec opposition classique intérêts particulier/intérêt général

Dans notre acception, cette catégorie de “ citoyens riverains ” englobe plus largement toutes les personnes “ concernées ” par le débat en cause. (...) Les “ citoyens riverains ” renvoient ainsi à la conception agrégative de la démocratie puisqu’ils sont rassemblés pour défendre des intérêts particuliers, individuels ou communautaires. Le citoyen participant aux Conventions de citoyens n’appartient pas à cette catégorie. En effet, les Conventions de citoyens réunissent des citoyens issus de milieux et d’origines divers, profanes et sans partis pris dans le domaine soumis à leur évaluation. Par ailleurs les Conventions de citoyens portent sur des sujets d’intérêt général (OGM, Changement climatique...). Les citoyens ordinaires sont donc caractérisés par le fait qu’ils consentent à participer à une convention d’information et de débat sur un sujet d’intérêt général sans y avoir le moindre intérêt spécifique à défendre. Les citoyens ordinaires sont ainsi présumés être préoccupés par le seul intérêt général. »

(Jacquemot, 2007)





# Les modes de citoyenneté en concurrence?

---

- Peur d'un conflit de légitimité/ question de la représentativité (idem pour Atelier citoyen Rhône-Alpes par le CESR et mise en avant des citoyens non associés).
- Ne pas mettre l'atelier citoyen « au dessus » des associations ou citoyens isolés du débat
- Personne pour porter l'argumentation de l'avis dans le débat: manque de publicité du dispositif.
- Caractère délibératif non valorisé.
- Mais avis repris par les représentants de l'Etat, *in fine*.
- Présentation audition: renversement du schéma de légitimation de la parole avec la revendication de parler en tant que citoyen (Elus, etc)
- Débat public et « citoyens »: quelle « citoyenneté »?

M. Roland CHASSOUANT

Valence, le 6 Juin 2006

Cadre Transport SNCF. Retraité.

4 Rue Camille Flammarion

26 000 - Valence.

Monsieur Philippe HARZOLF

Président de la CRDP

26 Boulevard St Roch

84 000 Avignon.

Permettez à un simple citoyen qui s'intéresse aux problèmes de son époque, de vous faire part de son point de vue sur le sujet actuellement débattu, des transports dans la vallée du Rhône, en précisant que le signataire a donné quarante ans de sa vie professionnelle à tenter de résoudre ce genre de problèmes.

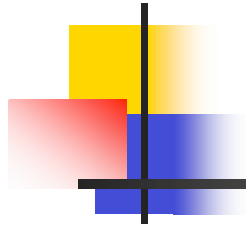
Pour entrer rapidement dans le vif du sujet, je dirai - comme chacun sait - qu'il existe dans cette vallée, trois lignes ferroviaries dont une réservée à la circulation des trains à grande vitesse (TGV) mise en service en 2001 ---

# Activité

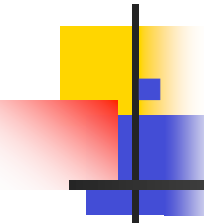


---

- Concernement et territorialité: é-motions et mobilisation
- Processus de politisation négative/ positive, rapport à l'intérêt général
- Personnes dont on sait ce qu'elles ne sont pas/ volontaires
- Rapport à la connaissance: « profane »
- Rapport d'appartenance: tirés au sort/ citoyen du débat, communauté débattante pour légitimité parole
- Identification des controverses sociotechniques pour avoir des « prises » sur la problématique: séparation faits, valeurs (ex de la congestion)



- Raisonnement en fonction des conséquences transversales
- Attention au lien entre délibération et décision, impact sur l'action publique
- Avis/ composition d'un collectif et compte rendu, « tour des arguments »
- Une activité d'amateurs



« Lorsque Jürgen Habermas (1992) veut maintenir le débat public contre la raison instrumentale des experts, il ne se rend pas compte qu'il obtiendrait ce qu'il recherche beaucoup plus vite s'il prenait en compte les controverses des experts eux-mêmes. Cela revient à croiser Lakatos –qui veut mettre les savants à l'abri du monde social– et Habermas –qui veut mettre le monde social à l'abri des savants ! Magnifique symétrie qui donne la solution du problème que ni l'un ni l'autre ne parviennent à résoudre. L'amateur de sciences participe tout simplement à cette prolifération »

■ **Bruno Latour**



# Conclusion

---

- Mode de constitution des publics ne renvoie pas à la même conception de la citoyenneté: partage expérience/ absence de concernement spécifique
- L'activité dépasse cette opposition: appropriation de la connaissance et interaction avec les autres acteurs, communauté d'argumentation en vue de l'intérêt général et la détermination de la décision.
- Les représentations quant à la citoyenneté, en substance, demeurent et obscurcissent l'organisation des dispositifs et leur lien avec la décision