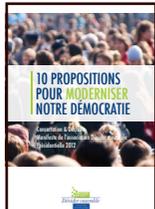


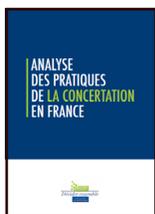
Autres publications de Décider ensemble :



Ouverture des données publiques à la participation : quels enjeux démocratiques? Novembre 2012



10 propositions pour moderniser notre démocratie. Mai 2012



Analyse des pratiques de la concertation en France. Mai 2011

Avec le soutien de :



A retrouver sur : www.deciderensemble.com/publications

Note de cadrage
des **Dixièmes Rencontres** de Décider ensemble
20 février 2014

COMMENT ASSOCIER LES CITOYENS A LA CONSTRUCTION DU GRAND PARIS ?

DÉCIDER ENSEMBLE

30, rue des Favorites - 75015 Paris

Tél. : 01.48.42.05.00

E-mail : contact@deciderensemble.com

www.deciderensemble.com

Février 2014

Les Dixièmes Rencontres de Décider ensemble
« Comment associer les citoyens à la construction du Grand Paris ? »
20 février 2014

Note de cadrage

Rédaction : Grégoire Mages, Marina Kotlarevsky-Maia, Luc Picot.



LE MOT DU PRESIDENT



© Martin Argyroglo

Le Grand Paris est un sujet qui passionne les citoyens, les hommes politiques et les grandes institutions privées ou publiques. Nous devons profiter de cet engouement pour faire en sorte que la construction de la métropole du Grand Paris soit une occasion unique d’inventer de nouvelles formes de participation citoyenne et permette de retisser un lien avec nos concitoyens. Nous ne devons pas manquer ce rendez-vous.

C’est pourquoi Décider ensemble a souhaité, par cette étude, proposer des pistes de réflexion pour mieux associer les citoyens à la construction du Grand Paris. A cette fin, nous avons, avec un certains nombre d’acteurs, développé sept grandes propositions pour créer une métropole plus citoyenne.

En effet, il serait particulièrement regrettable que le Grand Paris n’associe pas pleinement tous les citoyens pour surmonter les fractures territoriales et sociales. Notre objectif est de dessiner « un vivre ensemble » à l’échelle de la métropole.

Nous devons donc alerter les hommes politiques, locaux et nationaux, sur l’importance de créer des espace de dialogue, de changer nos pratiques de prise de décisions, aussi bien pour les projets à dimension métropolitaine que sur la question stratégique de la gouvernance.

Le Grand Paris est un projet qui nous concerne tous, que l’on soit francilien ou non, et nécessite que l’on s’y investisse, à condition que celui-ci fasse le pari de la citoyenneté.

Bertrand Pancher

Député de la Meuse

Président de Décider ensemble

SOMMAIRE

Partie 1- page 7

Pourquoi impliquer les citoyens au projet métropolitain ?

Entretien avec Bertrand Lemoine

Partie 2- page 23

Vers une métropole citoyenne

Retour d'expériences:

- CPDP Réseau de Transport Public
- Post Concertation ligne 15 Sud

Comment rendre une concertation métropolitaine lisible et cohérente ?

Entretien avec Grégoire Milot

Comment les citoyens peuvent-ils interpeller les élus ?

Focus Office de Concertation Publique de Montréal

Partie 3- page 43

Sept propositions afin d'améliorer les pratiques de concertation pour le Grand Paris

PRESENTATION DE LA NOTE

Décider ensemble propose plusieurs pistes de réflexion sur la question de la participation citoyenne dans la construction métropolitaine, à partir d'analyses ciblées de deux concertations passées, d'un travail de recherche et de synthèse bibliographique, d'entretiens avec des experts et d'une veille médiatique régulière. Ceci a permis, dans un premier temps, d'identifier les enjeux et acteurs impliqués dans les démarches de concertations sur le Grand Paris et d'en dresser les éléments de contexte.

Cette note de cadrage se base sur un travail collaboratif. Deux comités de pilotage se sont tenus le 11 juin et le 1^{er} octobre 2013, composés de représentants du Conseil d'Administration et du Conseil Scientifique de Décider ensemble ainsi que des membres des institutions en charge du projet du Grand Paris.

Le comité de pilotage s'appuie également sur des experts invités à collaborer de manière régulière ou ponctuelle. Ainsi, des entretiens ont été menés auprès de présidents de CPDP, de garants de concertations et de professionnels du domaine de l'accompagnement à la concertation.

1

**Pourquoi impliquer les
citoyens au projet
métropolitain ?**

Une volonté partagée de « faire la ville autrement »

Lorsqu'en 2010, la loi sur le **Grand Paris** est instaurée, l'enjeu de la gouvernance territoriale et de la décision partagée à l'échelle métropolitaine se place au cœur des réflexions. Le Grand Paris est l'intitulé d'un projet d'aménagement ample, constitué d'une arborescence d'opérations d'aménagement, de construction, de rénovation, et qui engage plusieurs collectivités. Au regard du nombre d'acteurs, **la construction métropolitaine est un pari ambitieux en termes de coordination de politiques publiques.**

Le 6 mars 2013 le Premier ministre Jean-Marc Ayrault annonçait la nouvelle feuille de route du projet Grand Paris, désormais intitulé Nouveau Grand Paris dont les objectifs restent inchangés. Son but est d'améliorer le cadre de vie des franciliens tout en garantissant un haut niveau d'emploi, la construction de logements et la mise en place d'un nouveau mode de gouvernance locale.

La question de la gouvernance métropolitaine suscite un dissensus entre les différents niveaux de collectivités locales et entre sensibilités politiques. Toutefois, on note un certain consensus sur la forme qu'elle doit prendre, ainsi que sur les principes qui doivent la régir : **la décision concertée doit en être le socle.**

Or, il semble que pour la mettre en œuvre, il faille dépasser la pratique de la concertation «*traditionnelle*», en impliquant les citoyens dans tous les projets métropolitains, et ce, du début à la fin des projets. Construire de l'urbanité de façon collective et participative implique un changement profond des mentalités et des cadres normatifs et méthodologiques qui s'y rattachent.

L'enjeu se situe autant dans l'exigence démocratique que dans l'efficacité des politiques publiques à mettre en œuvre. L'emboîtement des échelles de territoires et l'empilement des lieux de pouvoir constituent un défi remarquable pour imaginer d'autres modes de représentations, s'extraire des logiques micro-locales et moderniser le dialogue dans une réelle volonté de faciliter la décision.

Partager la décision et lui accorder un cadre fiable et transparent devient la question centrale en réponse à l'émiettement de la pratique démocratique. La construction métropolitaine apparaît comme l'occasion d'oser l'innovation, en questionnant le rôle de toutes les parties prenantes.

« Faire la ville autrement, c'est également poser l'enjeu des modes de gestion, d'organisation et de relation des acteurs de l'action publique avec les citoyens. On ne peut plus venir à l'encontre des habitants avec des projets ficelés. »¹

Patrick Norynberg

La notion de concertation

La concertation est un terme ample qui recouvre un spectre de pratiques participatives large et varié. Elle est une modalité de participation politique, c'est-à-dire **d'intégration d'acteurs non-institutionnels aux processus d'élaboration et de mise en œuvre des politiques publiques.**

¹ Norynberg P, *Faire la ville autrement*, 2^{ème} édition, éditions Yves Michel, 2011.

Charlotte Halpern définit la concertation comme un «*moyen d'action pour anticiper et/ou résoudre les situations de conflit dans l'action publique, soit entre acteurs publics/privés ; entre partenaires sociaux ; soit entre acteurs publics, professionnels et citoyens ordinaires*»².

Il existe plusieurs niveaux de concertation. **Horizontale**, entre élus et acteurs privés, et **verticale** lorsqu'elle intègre également les partenaires sociaux et civils. Partant d'une définition par la négative (la concertation n'est ni codécision, ni information, ni consultation), Décider ensemble considère la concertation de la manière suivante :

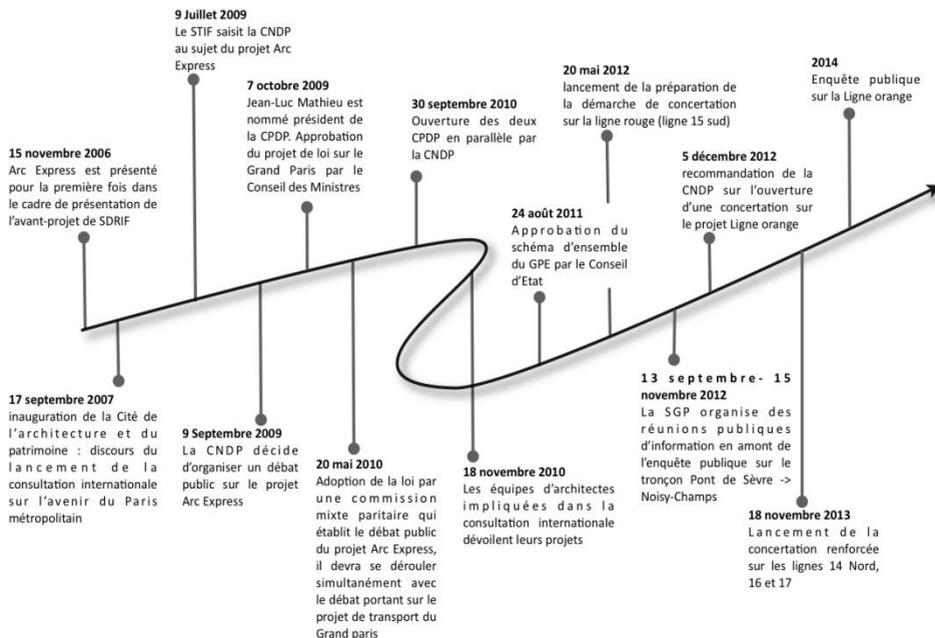
*« Processus s'appuyant sur un dispositif de dialogue entre le porteur de projet et les parties prenantes et/ou le public, dialogue maintenu dans la continuité et rythmé par des temps forts et aboutissant à une décision motivée et tenant compte des échanges. »*³

La concertation est donc un mécanisme qui ne peut pas se contenter **d'informer, ou de communiquer** avec les citoyens. Elle doit instaurer des espaces d'échanges où un dialogue honnête, transparent et équilibré peut avoir lieu, y compris sur des questions de fond, d'organisation et de montage des politiques publiques.

² Halpern C. in *Dictionnaire des Politiques Publiques*, 3ème édition. Article «concertation/délibération/négociation» pp. 155 - 163, 2010.

³ Décider ensemble, *Analyse des pratiques de la concertation en France*, 2011.

Quelques dates clés du processus de concertation « Grand Paris »



© Décider ensemble

Emergence de l'intérêt métropolitain

Pour la première fois, l'avenir d'une métropole bénéficie d'une large visibilité, dépassant ses propres « frontières ». Il implique de nombreux acteurs et fait émerger de nouveaux questionnements sur les capacités de mobilisation citoyenne. La consultation internationale lancée en 2009 par le Président Sarkozy, aboutissant sur 10 projets d'avenir pour le Grand Paris, a été le déclencheur d'un engouement général. Elle est apparue comme un levier de modernisation pour penser le territoire en apportant des réponses aux difficultés du système métropolitain. Relayée par les médias, elle a permis de capter l'attention de la société civile. Pour beaucoup de citoyens, la notion de Grand Paris a été entendue pour la première fois dans le cadre de la présentation des projets, par relais médiatique, par voie de presse, ou à l'occasion d'une visite aux événements organisés par l'AIGP.

Il existe un décalage temporel certain entre la prospective annoncée par les architectes, le temps politique réduit à un mandat électoral et l'urgence d'une concertation dès les prémices du projet métropolitain. En outre, le projet métropolitain tel que présenté alors ne faisait état ni de modèle économique, ni de gouvernance dans ses détails, mais proposait pour chacune des 10 propositions une **orientation stratégique** et un cap défini. Aussi peut-on y voir un réel point de départ à la construction identitaire du Grand Paris.

En outre, l'émergence de nouvelles formes de participation permises par les **TIC** (technologies de l'information et de la communication) oriente les citoyens vers **une société plus verticale** aux aspirations claires : la volonté de devenir acteur du futur de son territoire, témoignent ainsi d'un ancrage fort et d'un

activisme certain. La verticalité s'exprime également dans le besoin de réduire la distance entre usager de la ville et décisionnaires, en affirmant la transparence comme pré requis. Le succès des outils développés au service de la participation numérique, nous le verrons, fait écho à cette transformation et doit être perçu comme le signal d'une évolution des pratiques démocratiques.

Le changement d'échelle, également, présuppose d'accorder à l'imaginaire un rôle dominant. L'enjeu consiste à construire ce dernier autour d'un territoire aux contours diffus, élargi des représentations habituelles en « zonage » (centre d'affaires, centre ancien, zone pavillonnaire, zone industrielle...) et de le légitimer par la création de nouveaux modèles de représentations « hors frontières ». Ainsi, le projet proposé par l'équipe d'Antoine Grumbach consistait moins à élargir des frontières administratives qu'à « mettre en mouvement les territoires ».

« L'enjeu, quand on travaille avec les habitants ou les acteurs, est d'arriver à rester dans un temps court et d'apporter des réponses sans créer des grandes attentes frustratrices. »

Fabienne Boudon, architecte.⁴

⁴ Lors d'un entretien vidéo « *Quelles conditions pour fabriquer collectivement la métropole ?* », www.ateliergrandparis.fr



*Entretien avec Bertrand Lemoine,
Directeur Général de l'Atelier
International du Grand Paris⁵ (AIGP) de
2010 à 2013.*



En quoi la Consultation Internationale du Grand Paris⁶ a-t-elle fait émerger un intérêt métropolitain et une volonté citoyenne de prendre part à sa construction ?

L'idée était de dire : « on va lancer le Grand Pari(s) », et avec une certaine surprise, la consultation a abouti sur quelque chose de beaucoup plus puissant que ce à quoi on pouvait s'attendre. Elle a généré de l'envie et a mis en place une dynamique qui a été reprise par les élus dont certains étaient réticents auparavant. Le débat public a été un élément de partage et de portage collectif, il a donné à comprendre, à voir, à médiatiser le Grand Paris.

C'était la base du concept : on ne peut plus faire comme dans les années 60 avec la création d'un district et la nomination d'un préfet. Aujourd'hui, le projet doit être partagé. La consultation a mis en place une dynamique relativement irréversible, car maintenant il y a une attente collective, relayée par les élus. Même s'il y a des désaccords sur les conditions de réalisation du Grand Paris, le portage politique est fait principalement par les

⁵ L'AIGP est une structure permanente qui fédère les équipes d'architecte de la consultation internationale et poursuit la production d'idées et de propositions pour le Grand Paris.

⁶ Consultation d'architectes intitulée « Le Grand Pari(s) » démarrée en 2008.

maires. L'Etat s'occupe, à la marge, d'arbitrer sur le financement ou le calendrier, mais ce sont les collectivités les plus concernées.

Paradoxalement, le « Politique » a pris une importance excessive dans le Grand Paris. Certes, il est un acteur nécessaire mais il occupe une position en décalage par rapport aux réalités des vies quotidiennes. Si on regarde comment les gens vivent, comment ils se déplacent, où ils travaillent, on se rend compte que ces « bassins de vie » ne correspondent pas au découpage communaux ou intercommunaux, ils couvrent plusieurs territoires, plusieurs communautés, plusieurs CDT⁷ ... Le politique, dans sa dimension administrative, n'est donc pas en adéquation avec cette réalité. L'expertise doit donc venir des pratiques, des citoyens eux-mêmes.

⁷ Contrat de Développement Territorial signé entre l'Etat et une ou plusieurs collectivités territoriales afin de financer des projets de développement.

Les contours de la métropole

Le Grand Paris n'existe pas en tant que territoire à part entière. Il ne correspond à aucune collectivité territoriale ou découpage administratif⁸. Plusieurs termes peuvent être employés pour évoquer ce vaste tissu urbain composé de la ville de Paris et des communes de première et deuxième couronne. La notion d'**aire urbaine**⁹ est un concept utilisé par l'INSEE pour désigner un ensemble de communes qui forment une continuité urbaine unifiée. En ce sens, l'aire urbaine est donc une agglomération. Elle peut aussi, cependant, avoir un sens plus politique et désigner un réseau d'institutions et d'entités administratives partageant des projets et mutualisant des travaux et des ressources.

L'agglomération parisienne correspond bien à une réalité concrète qui repose sur un continuum de bâti et de tissus urbains dense. Ses limites administratives, inchangées depuis les années 1860 avec l'inclusion des communes de Montmartre, La Villette et Bercy sont obsolètes. Si elles concentrent un pouvoir administratif et politique centralisé, les flux de populations et les dynamiques économiques font fit de ces tracés depuis des décennies.

La vitesse, la mobilité et les réseaux ont bouleversé l'organisation territoriale. Notre conception de l'espace a elle aussi changé et est passée d'une «*géographie pensée dans et à partir des frontières*» à une géographie de territoires plus «*déformés*»¹⁰.

⁸ Le premier volet de la loi sur la réforme de l'Etat et de la décentralisation (« acte III » de la décentralisation) de la Ministre Marylyse Lebranchu ayant été refusé.

⁹ <http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/aire-urbaine.htm>

¹⁰ Vanier M., *La métropolisation ou la fin annoncée des territoires ?* in Métropolitiques, 22 avril 2013

Le terme le plus largement employé pour désigner une ville bouleversée par ces dynamiques directement liées au phénomène de la mondialisation est souvent celui de métropole.

Or, la **métropolisation** n'est pas uniquement un changement d'échelle, une métropole n'est pas une «super-ville». Elle est un agglomérat de villes qui partagent des enjeux et qui mutualisent des services, équipements ou infrastructures. Les réseaux prennent plus de place dans le quotidien et dans la gestion du territoire, ils « *jouent un rôle croissant dans la production des espaces* »¹¹, matériels ou non. Ils engendrent à leur tour une interdépendance des territoires.

Une métropole est donc « interterritoriale ».

Avec ces changements de la territorialité et de la conception même de l'espace, certains concepts structurants de la société voient leur signification modifiée. C'est le cas de la notion de « proximité », qui s'élargit ; du « voisinage » qui a tendance à devenir plus vertical qu'horizontal, de la citoyenneté, plus complexe, et du mandat politique, moins dépendant d'un programme ficelé à l'avance et plus modulable au contexte et à ses évolutions. Cela implique un changement d'appréhension du système politique en lui-même.

Le pouvoir central de l'Etat voit, lui aussi, son impact sur les métropoles décroître. La métropole parisienne peut entretenir des relations directes avec d'autres « villes globales » telles Londres, Tokyo ou New York sans passer par l'intermédiaire du gouvernement national. Pourtant, l'Etat continue de jouer, surtout en France, un rôle primordial dans la gouvernance des métropoles. Car c'est précisément grâce à leur intégration dans des réseaux supranationaux, que les métropoles constituent un intérêt national. Elles sont les fer-de-lance du rayonnement d'une

¹¹ *Ibid.*

nation dans le monde, de son attractivité et source d'avantages comparatifs.

L'institutionnalisation de la métropole, la construction d'une gouvernance nouvelle dépendent, elles, de la volonté politique. La question qui se pose alors est celle de la nature de la métropolisation. **Le projet de territoire métropolitain est-il ascendant ou descendant ?**

Il est certain que la nature des contours ne dépendra que de l'émergence de l'appropriation citoyenne des enjeux et de la place accordée à la citoyenneté dans son acceptation large. Cette étape constitue le liant culturel et sociétal nécessaire au changement d'échelle.

Peut-on identifier un Grand Parisien ?

« Comment construire la représentation partagée de cette entité ? Si on ne construit pas cette identité, on n'arrivera pas à faire en sorte que les gens ont le sentiment d'habiter quelque part »¹²

Antoine Grumbach, architecte.

La représentation identitaire s'appuie sur des symboles et des lieux d'accès, et parvient ou non à s'affranchir de barrières physiques ou administratives. Le sentiment d'appartenance s'exerce avant tout par l'usage fonctionnel. C'est par exemple le cas pour le forum des Halles de Châtelet dans un rayon très large, pour un centre sportif communal dans un périmètre plus restreint ou une ligne de tram qui traverse plusieurs communes. *« Au-delà de la Seine, de la Tour Eiffel et du périphérique, il est nécessaire d'inclure les nouveaux lieux centraux de la métropole dans la géographie quotidienne des habitants et des entreprises. Mais il ne suffit pas de planter quelques totems en banlieue ; il faut agir sur les couches profondes des représentations symboliques de la métropole parisienne. »¹³*

¹² Antoine Grumbach, auteur du projet Seine Métropole dans un entretien vidéo de l'AIGP « *Quelles conditions pour fabriquer collectivement la métropole ?* », www.ateliergrandparis.fr

¹³ Gilli F., *Les nouveaux contours de la Métropole parisienne* in Lavedesidees.fr, 5 novembre 2008

Un des principaux enjeux de la réflexion à l'échelle métropolitaine est le décalage qui existe entre les discours (la volonté d'un projet concertée entre les parties prenantes) et leur réalisation. La multitude des acteurs, de leur sensibilité politique et de leur référence symbolique peut brouiller et contraindre la réussite et l'adhésion au projet.

L'histoire récente de la ville capitale nous offre une perspective intéressante sur la question de la gouvernance métropolitaine et sa légitimation par le processus de concertation. Tout comme sa voisine d'outre-manche, Londres joue un rôle essentiel à l'échelle nationale en tant qu'elle est le cœur économique du pays et qu'elle concentre les dynamiques politiques et culturelles. Dès lors, sa gouvernance est un enjeu primordial pour le gouvernement national qui a souvent mis de côté les intérêts locaux. Ainsi, à la suite d'un conflit entre le *Greater London Council* et le pouvoir central dans les années 1980, Londres s'est retrouvée gouvernée par ses 32 *boroughs* et l'appui indirect du gouvernement via le *Government Office for London* pendant vingt ans. Ce système de gouvernance « hybride et sans leader » prend fin en 2000 avec les réformes métropolitaines qui aboutissent à la création d'une fonction de maire du Grand Londres.

Dans son programme *Towards a London Plan*, le nouveau maire Ken Livington propose un plan stratégique qui lie le développement métropolitain de Londres à son rôle de « ville globale ». Si le Programme pour Londres a été critiqué à de nombreuses reprises (notamment sur sa validité technique et la surreprésentation des intérêts financiers), il a eu pour mérite de proposer une vision d'ensemble sur laquelle une concertation métropolitaine a pu être menée. Sa stratégie consistait à permettre « *l'émergence d'oppositions sur les questions métropolitaines et en les organisant pour faire de la métropole un enjeu de débat [...]. Il a pu cristalliser des énergies, mobiliser des investisseurs et mettre en*

*mouvement bien plus de grues que par une implication financière directe. ».*¹⁴

En effet, soumis à une consultation large encadrée par la loi de Londres 1999, le *London Act* innovait en cela qu'il a pu s'imposer aux *boroughs* et qu'il dessinait une métropole en réseau. En trois temps, le maire a instauré une obligation de consultation à tous les échelons du territoire, appuyé par une vingtaine de groupes de travail, des organismes publics, des entreprises et des particuliers, aboutissant sur un projet de stratégie spatiale, le *Draft London Plan*, lui-même soumis à consultation. Ce processus a fait émerger une lisibilité inédite à cette échelle grâce à une coordination des concertations. La stratégie d'écoute de l'ensemble des acteurs, y compris économiques, participe à l'identification citoyenne au *London Plan*, perçu comme document planificateur souple mais structurant.

Un des défis consiste à partager une vision commune pour la métropole. La condition de départ étant, pour les habitants, de pouvoir s'identifier en tant que Grand Parisien et pour les acteurs publics de savoir les identifier. Les réunions de concertations ou de débat public doivent concerner l'ensemble des thématiques de développement métropolitain et faire émerger un cadre de discussion élargi.

Il en résulte deux postulats :

1- La recherche d'une **identité naturelle** « Grand Paris » se noue d'obstacles et semble vaine. De la même manière, la gouvernance se heurtant au même diagnostic de complexité, la question n'est pas d'incarner à tout prix un nouveau pouvoir décisionnaire mais de se recentrer sur le dialogue entre acteurs et leur capacité de

¹⁴ Gilli F., Les nouveaux contours de la Métropole parisienne in *Laviedesidées.fr*, 5 novembre 2008

mobilisation, en acceptant que le « leadership est le produit de rapports de forces et de jeux d'acteurs évolutifs¹⁵ ».

2 - Pour autant, une **nouvelle représentation partagée** peut et doit émerger. Elle pré suppose de nouveaux emblèmes et une symbolique concertée. Il est donc nécessaire de traiter du rayonnement international comme de l'exigence démocratique, d'égalité territoriale, de dynamisme économique, de projets de transport ou d'habitat.

La métropole peut être perçue comme une « mosaïque d'individus et de groupes sociaux¹⁶ » caractérisée par un risque de fracture, alimenté par les clivages locaux, les tensions politiques, les disparités de richesses ou la discontinuité territoriale. Une réponse consiste en l'affirmation d'une volonté politique inclusive d'affirmation de l'identité de territoire par l'animation de ces groupes et l'écoute de leurs intérêts, afin de faire apparaître un sentiment de destin partagé.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ Ce terme est emprunté au texte d'introduction de la table ronde « Mosaïque métropolitaine et sentiment d'appartenance » du colloque international « Innovation et fabrique de l'identité métropolitaine » organisé à Paris le 26 et 27 Novembre 2013.

2

Vers une métropole citoyenne

Dans le cadre d'un projet d'une telle ampleur, les élus ne peuvent nier l'importance du débat et de la discussion avec les acteurs du territoire. Quelle forme doit prendre le débat dans sa globalité ?

Convoquer 300 personnes pour une présentation succincte du projet, suivie d'une série de questions-réponses, comme on le fait trop souvent, c'est privilégier une méthode « top-down », qui met l'avis du citoyen à distance et facilite l'expression d'une certaine parole. Les orateurs sont rompus à l'exercice mais ne sont pas forcément mandatés par une large frange de la population.

Ce sont bien souvent des délégués d'associations de quartiers, des fonctionnaires directement concernés, des retraités, voire des élus qui occupent le temps de parole. Les critiques et le scepticisme ne sont jamais bien loin. Or, la démocratie suppose une succession des phases d'information, de débat, d'arbitrage et enfin le respect de la décision prise. Pour se prémunir de toute défiance et renforcer la légitimité démocratique du projet, les élus doivent adopter des outils fiables qui suscitent l'interpellation, l'intérêt, la participation et la citoyenneté, afin de mieux décider ensemble du futur de la métropole.

➔ **Sous quelles formes mettre en pratique une concertation large, décloisonnée, coordonnée et lisible ?**

➔ **À l'aide de quels dispositifs ?**

Nous proposons d'analyser deux cas de concertations sur des projets de transports afin d'en extraire, des points forts et des axes d'améliorations qui ont vocation à nourrir les réflexions et axer les propositions qui font l'objet de cette note.

Analyse de cas 1 Débat Public sur le Réseau de Transport Public du Grand Paris

Projet Réseau de Transport Public du Grand Paris

Echelon porteur Etat

Maître d'ouvrage Société du Grand Paris

Modalité de concertation Commission Particulière de Débat Public

Référent de la concertation M. le Préfet François Leblond

Dates de déroulement 30/09/2010 - 31/01/2011



*Entretien avec **M. François Leblond**,
Président de la Commission
Particulière du Débat Public portant
sur le Réseau de Transport Public du
Grand Paris.*



Quelles sont les caractéristiques de ce projet ?

Le Réseau de Transport Public du Grand Paris fût présenté comme un projet de construction d'un nouveau réseau de métro automatique en rocade autour de Paris et qui relie la capitale et les pôles stratégiques de la région Ile-de-France. Initialement, le projet comptait sur la construction de plus de 40 nouvelles gares, qui seraient à l'origine de nouveaux centres urbains, aux fonctions complémentaires. A l'issue de la concertation, le nombre de nouvelles gares à construire est passé à plus de 70.

Comment le débat public a-t-il été organisé ?

Le débat a été organisé par une Commission Particulière de Débat Public (CPDP) désignée par la Commission Nationale de Débat Public (CNDP), sous formes de réunions publiques. Il a davantage porté sur l'opportunité, les objectifs du projet et sur les principales caractéristiques du réseau. Le tracé du réseau avait déjà été présenté en avril 2009, lors de l'inauguration de l'exposition des résultats de la consultation internationale lancée l'année précédente, sous une forme non-définitive. Le public avait donc déjà eu l'occasion de se familiariser avec celui-ci.

Ce débat public s'est déroulé de manière simultanée avec le débat sur Arc Express porté par la région Ile-de-France. Le lancement ainsi que la clôture de ces deux concertations se sont fait conjointement. Neuf réunions publiques portaient sur ces deux projets à la fois.

Le débat public mené par la CPDP permet-t-il d'aboutir à un projet partagé ?

Force est de reconnaître l'avancée marquante dans le domaine de la décision partagée, depuis la création de la CNDP. La Commission permet d'interroger la population de manière concrète et complète. Ce type de structure poursuit l'objectif d'une pédagogie efficace et assume la mission d'information du public. Dans le cas présenté, nous avons choisi d'étendre la concertation aux habitants de communes non directement concernées par le tracé, mais reliées par voie routière. Le modèle de CPDP permet ainsi d'adapter la concertation au cas par cas. Ici, l'élargissement à d'autres publics et à d'autres territoires dépassent le cadre « normal » d'une CPDP classique. Cette souplesse a permis une réelle mobilisation et une richesse de débat traduite notamment par la production de 250 cahiers d'acteurs, un chiffre inouï.

Quelques jours avant la clôture du débat, la région (porteuse du projet Arc Express) et l'Etat (à l'origine du projet RTPGP) se sont finalement rapprochés pour fusionner les deux projets lors de la signature d'un protocole qui a donné naissance au Grand Paris Express. Leur fusion, fruit d'une large consultation horizontale et verticale, doit être considérée comme un succès d'articulation entre deux CPDP sur un territoire large.

Quelles sont les limites que vous identifiez à l'égard de ce modèle de débat public ?

Les textes réglementaires qui régissent les actions de la CNDP ne sont pas assez fermes et seraient responsables d'arbitrages peu clairs. A l'issue des débats publics, le garant ne peut que « compter les points » sans tirer de conclusions solides sur l'avenir du projet en débat.

Ces textes devraient davantage permettre de mettre l'accent sur les résultats souhaités. **La concertation et son organisation doivent s'adapter aux objectifs du projet.** Le défi de la concertation tenait moins à la compréhension des tracés qu'à la lisibilité du contexte qui présente deux projets concurrents mais similaires.

Il serait préférable de mener un travail de réflexion en amont qui servirait à identifier les points communs aux différentes procédures et de les traiter simultanément, permettant ainsi d'instaurer de réels échanges (notamment en termes de « bonnes pratiques »), tout en allégeant les procédures elles-mêmes et en avançant plus rapidement sur ces sujets.

Pour le président de la CPDP, l'administration qui porte un projet d'envergure et « l'administré » qui conteste le projet ne sont pas sur le même pied d'égalité. Il serait donc utile d'améliorer, **de modifier les textes juridiques de la CNDP.** Traditionnellement, l'administration française aurait tendance à traiter **les procédures de manière séparée et dont les thématiques restent cloisonnées.**

Un partage efficace des bonnes pratiques administratives en termes de concertation manque en France. Il est important que les expériences novatrices et productives soient diffusées, pour empêcher que la rationalisation des méthodes apportée par la création de la CNDP ne devienne synonyme de **standardisation.**

Analyse de cas 2 Concertation recommandée – Ligne 15 (ancienne ligne rouge)

Projet	Ligne rouge Sud du Grand Paris Express
Echelon porteur	Etat / Région
Maître d'ouvrage	Société du Grand Paris (SGP)
Modalité de concertation	concertation recommandée - "post-concertation"
Référent de la concertation	M. Henri Watissée
Dates de déroulement	20/05/2012 - 02/07/2012



*Entretien avec **M. Henri Watissée**, garant de la concertation recommandée de la ligne 15.*



Quelles sont les caractéristiques de ce projet ?

Afin de conjuguer efficacité et proximité, la Société du Grand Paris a découpé son programme de réalisation en 6 tronçons de 20/30 km de long.

La ligne 15 fût le premier tronçon à être soumis à enquête publique dans l'ensemble du réseau du Grand Paris Express. Elle reliera, à terme, les gares de Pont de Sèvres et de Noisy-Champs. La concertation se fait donc également par tronçons.

Ce tronçon rouge sud, renommé ligne 15 depuis l'annonce du Nouveau Grand Paris est « *en avance* » sur les autres, mais les études préliminaires menées pour l'ouverture de cette concertation serviront aux enquêtes publiques de l'ensemble des tronçons qui composent le réseau du Grand Paris Express. Dès mars 2011, la SGP a mis en place des comités de pilotage locaux pour chaque gare prévue, c'est une démarche de concertation inédite pour un tel projet.

La ligne 15 a fait l'objet de 40 comités de pilotage et de plus de 100 comités techniques qui avaient pour but de définir :

- le tracé du réseau (à une échelle plus fine, le schéma d'ensemble étant arrêté depuis la clôture de la CPDP-RTPGP).
- l'emplacement des gares et des ouvrages associés.

Cette concertation a comme objectif d'informer clairement les habitants des gares concernées des caractéristiques d'ensemble du réseau, mais aussi de discuter et de recueillir des avis sur les conditions de réalisation du futur métro.

En mai 2011, le débat public conduit par la CPDP Réseau de Transport Public du Grand Paris, présidée par M. Leblond, prend fin à la suite de la publication du bilan de la concertation. Depuis, et conformément au Code de l'Environnement, la Société du

Grand Paris (SGP) souhaite mettre en place une concertation continue tant avec les élus et acteurs qu'avec le public. Outre des comités de pilotage et des réunions d'information, elle décide aussi d'organiser des réunions publiques ciblées, portant sur des tronçons du réseau. Il s'agit d'une concertation intermédiaire, entre le débat public encadré par la CPDP et l'enquête publique nécessaire à la déclaration d'utilité publique (indispensable pour les éventuelles expropriations). Certains préfèrent la terminologie de « post-concertation ¹⁷ » tandis que la SGP utilise le terme de concertation « renforcée » car la mise en œuvre de réunions publiques ouvertes en phase préalable à l'enquête publique n'est pas habituelle.

L'innovation de cette concertation porte davantage sur son ampleur que sur les méthodes et modalités déployées. La nécessité d'une post-concertation montre qu'il s'agit d'un projet complexe, dont l'appropriation par le public n'est pas immédiate.

Comment cette « post concertation » s'est-elle déroulée ?

La SGP a organisé des comités de pilotage locaux et de nombreuses réunions techniques de préparation dans les communes concernées par le projet avant même l'ouverture des réunions publiques. Le but était de définir avec plus de précision l'implantation des gares et donc d'affiner le tracé de la ligne à présenter. Outre les collectivités locales (communes et communautés d'agglomération), l'Etat y était représenté par les préfets et sous-préfets. Le conseil régional et les conseils généraux concernés étaient également présents. L'association

¹⁷ Nous conserverons cette appellation afin de désigner l'ensemble des comités de pilotage locaux, les réunions techniques et publiques qui se sont déroulés autour du projet de la ligne rouge sud (aujourd'hui ligne 15) du futur métro automatique du Grand Paris.

ORBIVAL¹⁸ ainsi que des associations environnementales ont aussi participé à ce travail en amont. Ponctuellement la SGP a organisé, à la demande des communes concernées, des réunions techniques ciblées pour préparer les services communaux à pouvoir communiquer sur les projets locaux.

Comment la post-concertation a-t-elle pu s'imbriquer avec lisibilité entre la concertation et l'enquête publique ?

La phase de post-concertation se situe, comme nous l'avons vu, entre la fin du débat public organisé par la CPDP relative au réseau de transport public du Grand Paris et le début de l'enquête publique. Son déroulement dépend donc du calendrier de ces deux procédures.

La synchronisation entre les dossiers de concertation et le dépôt du dossier préalable à l'enquête publique¹⁹ a été plus délicat. Le pré-dossier d'enquête publique avait été transmis au préfet de région, qui en a pris acte, en juillet 2012, avant le lancement des débats publics de la post-concertation (septembre 2012). Parallèlement, ce pré-dossier a aussi été transmis à l'Autorité environnementale, qui a soulevé plusieurs problèmes, mais cet avis reste purement consultatif²⁰.

¹⁸ L'association ORBIVAL est financée par le Val-de-Marne et œuvre pour la construction d'un métro automatique. C'est un acteur qui est resté présent et qui a permis de mobiliser élus et représentants d'Etat durant tout le processus d'émergence du projet Grand Paris. Ils ne comptent cependant pas de représentants d'habitants. 70 000 membres, présente dans toutes les réunions publics.

¹⁹ Ils comportent un dossier de la SGP avec les caractéristiques du projet, une étude d'impact réalisée en interne et un dossier d'étude de l'Autorité environnementale.

²⁰ L'Autorité environnementale peut demander au maître d'ouvrage de mener des études supplémentaires sur certains points, qui auraient été superficiellement traités. Cette instance n'a aucun pouvoir de contrainte. Dans le cas présent, le ministère de l'Egalité des Territoires et

Idéalement, la concertation devrait se dérouler avant l'élaboration du dossier d'enquête publique. Face à l'urgence d'un tel projet, la SGP a voulu gagner du temps, et les démarches ont pu se chevaucher. Ceci est un point faible, qui n'a pas échappé aux plus sceptiques des participants des réunions.

Un autre problème est posé par l'écart temporel trop long entre la fin de la CPDP (janvier 2011) et le début des débats publics de la post concertation par tronçons (septembre 2012, donc un écart de 18 mois). **La post concertation aurait dû commencer plus tôt pour éviter ce chevauchement.**

Quel a été votre rôle, en tant que garant ?

Le garant n'est pas l'animateur des réunions publiques. L'animation fait partie des responsabilités du maître d'ouvrage. Je me positionne davantage comme un « référent », un médiateur chargé de veiller à la transparence et à la crédibilité de la concertation. Dans le cas présent, le rôle principal du garant est d'assurer la lisibilité de l'information fournie au grand public, la prise en compte des problèmes soulevés et la mise en œuvre des dispositions de participation continue prévues.

Les services techniques de la SGP jouent un rôle primordial dans l'articulation des aspects techniques du projet avec l'exigence d'accessibilité de l'information produite. Les réponses des techniciens de la SGP aux doutes des habitants ne sont pas forcément rassurantes, le rôle du garant est alors de savoir faire les analogies nécessaires pour rendre ces réponses compréhensibles.

Pour sa part, le garant doit se contenter de l'inscription de cette intention dans les documents de la concertation. Tout est

du Logement a imposé à la SGP de lever les réserves émises par l'Autorité environnementale avant le démarrage de l'enquête publique.

enregistré dans le bilan, qui est rendu public. Par ailleurs, le garant a la possibilité de demander à connaître le cheminement des décisions et de la production d'information à l'intérieure de la SGP. Dans un souci de transparence : toutes les réponses du maître d'ouvrage sont vérifiées par le garant avant leur diffusion au grand public²¹.

Le garant a donc validé les 700 réponses aux 700 questions posées par le biais du site internet. En règle générale les avis du garant ont été pris en compte, mais rien n'existe pour contraindre le maître d'ouvrage à le faire systématiquement. Le garant n'a aucun pouvoir concret, seul « un pouvoir de nuisance » qui consiste à signaler par écrit tout écart commis par le maître d'ouvrage durant le déroulement de la post-concertation.

***Sur des projets de construction en particulier, les maîtres d'ouvrage doivent souvent faire face aux doutes des participants sur la phase travaux.
Comment ce doute est-il géré ?***

La notion du « doute » tient une place importante dans tous les processus de concertation. Le doute alimente les craintes et avive le scepticisme. Le public a souvent l'impression que l'on « ne leur dit pas tout », que l'on « cache ce qui fâche ». Des associations de défense des habitants se sont formées pour rassembler leurs doutes et leurs craintes et pour demander des réponses satisfaisantes. Certains projets de gares ont suscité des inquiétudes lors des négociations d'acquisition des tréfonds par la SGP, les habitants craignant pour l'instabilité de leur terrain après creusement des tunnels à 15 mètres de profondeur. Ils se sont donc regroupés, afin de se faire entendre. Ce processus d'échange est très « chronophage », mais indispensable.

L'usage d'internet et la communication par voie électronique imposent un rythme de réponse dans des délais extrêmement

²¹ Celui-ci peut demander à ce que des précisions, des corrections, des changements de fond et de forme soient apportés à ces réponses.

courts et alimente le cercle vicieux du doute. Sur le fond des questionnements soulevés par le public, il est parfois difficile de faire comprendre quelles pages ont « été tournées ». Cette gestion du doute est également laborieuse lorsque des sujets d'inquiétudes avaient été soulevés lors des débats publics anciens d'un an, et resurgissent chez d'autres habitants.

Quels enseignements peut-on tirer de cette concertation recommandée ?

La décision stratégique provient de la volonté politique de fixer un objectif d'ensemble, qui réponde à l'intérêt général sur un enjeu donné. Elle n'est donc pas sujette à la concertation. Cependant, pour atteindre cet objectif global il faut passer par des « sous-projets » locaux qui concrétisent et mettent en œuvre la stratégie voulue. Ceux-ci doivent impérativement être discutés et adaptés à leur contexte de déploiement.

D'autre part, il convient de rappeler qu'une concertation réussie est une concertation souple, qui sait s'adapter à la nature du projet porté à débat, à son territoire et à son public. La standardisation des méthodes et démarches est donc nuisible au développement démocratique de la concertation. Du point de vue de l'organisation, je considère que cette post-concertation peut servir d'exemple à d'autres démarches similaires. L'articulation du déroulement de la post-concertation autour de comités de pilotage d'une part et de réunions d'information et d'échange avec le public d'autre part, constitue le point fort du processus, qui a ainsi permis d'associer un grand nombre d'acteurs, sur la durée, au développement du projet.

La participation du public, en termes de nombre d'intervenants, a elle aussi été très positive²². Le public a donc véritablement collaboré et les enseignements de ce travail ont été soigneusement retransmis dans le bilan du maître d'ouvrage.

²² 6500 participants, plus de 1500 questions écrites ou orales.

Synthèse de Décider ensemble des points forts et axes d'améliorations

Analyse de cas 1

Débat Public sur le Réseau de Transport Public du Grand Paris

Points forts

- La mise en place d'une commission particulière permet d'interroger des citoyens de manière concrète ;
- La connaissance de l'ensemble des parties prenantes du tracé non définitif et des enjeux grâce à la consultation internationale de 2009 ;
- La possibilité d'avoir pu étendre la concertation à des acteurs « hors périmètre » du réseau de transport ;
- Les neuf réunions publiques ont porté sur les deux tracés proposés et on abouti à un consensus.

Fragilités

- Le manque de fermeté des textes réglementaires de la CNDP qui peut aboutir à des arbitrages peu clairs ;
- Les objectifs du débat et les résultats souhaités ne sont pas précisés ;
- L'absence d'un travail en amont qui permettrait de mutualiser certaines procédures et de les traiter simultanément. Le but recherché est d'alléger les procédures ;
- Toutes les parties prenantes ne sont pas sur « un même pied d'égalité » ;
- Le cloisonnement des procédures de débat public et des thématiques ;
- Le manque de structure en charge de l'évaluation des procédures et du partage des bonnes pratiques.

Synthèse de Décider ensemble des points forts et axes d'améliorations

Analyse de cas 2

Concertation recommandée ligne 15

Points forts

- La « post concertation » innove par son ampleur en termes de public concerné ;
- Elle permet de nombreuses interventions du public ;
- Elle aboutit à un bilan remis au maître d'ouvrage.

Fragilités

- L'absence de synchronisation pénalise la crédibilité du processus. La post concertation doit se dérouler avant l'élaboration du dossier préalable à l'enquête publique, ce qui n'a pas été le cas ;
- L'absence pour le garant de réel pouvoir d'influence ou de contrainte à l'égard du maître d'ouvrage ;
- Les procédés de débat public ne suffisent pas à répondre aux scepticismes et aux craintes formulées par le public ;
- La standardisation des méthodes est nuisible au développement démocratique de la concertation.

Comment rendre une concertation métropolitaine **lisible et cohérente** ?

La mise en cohérence des concertations est un enjeu majeur de la compréhension de tous les acteurs des projets d'intérêt métropolitain et participe à la lisibilité générale de la construction du Grand Paris. Cette cohérence entre plusieurs champs de l'action urbaine et les modalités de consultation qui s'y rattachent doit intervenir à plusieurs niveaux :

- Les contenus des programmes d'intérêt métropolitain, qu'ils traitent de transport, d'insertion des gares, d'urbanisme, de création d'équipements, de logement ou de densité. L'amélioration de l'efficacité des concertations est conditionnée par un décloisonnement des sujets traités lors des réunions.
- Les échelles spatiales de mise en œuvre de ces programmes. L'objectif n'est pas de contraindre le nombre d'initiatives locales de consultation publique mais de porter à connaissance et de manière lisible l'ensemble des projets d'intérêt métropolitain.
- Les échelles temporelles. Une concertation large ne peut être cohérente que lorsque les projets débattus respectent une logique temporelle qui permet une compréhension globale du territoire.



Entretien avec Grégoire Milot, Président fondateur de l'agence Etat d'Esprit.



Comment assurer la lisibilité de la concertation métropolitaine ?

Les enjeux d'urbanisme sont abordés dans le cadre du Grand Paris sous l'angle des Contrats de Développement Territorial (CDT). Ces contrats, signés entre Etat et collectivité, font eux-mêmes l'objet de démarches de concertation à l'échelle locale.

Les concertations restent cependant trop souvent focalisées sur le secteur auquel est assimilé le projet débattu. Il manque une vision globale, des domaines sur lesquels le projet aura, directement ou non, une incidence. La prospective peut être un outil de construction de cette vision globale autour d'un projet. Elle reste cependant un exercice difficile à mener, alors qu'il s'agit d'un élément incontournable pour l'accompagnement de la mise en œuvre d'un projet. Il s'agit également d'un élément de coordination.

Coordonner la multitude de concertations qui sont organisées sur le territoire métropolitain relève de l'ambition, pour ne pas dire du rêve. D'abord parce qu'il serait infructueux de poser des contraintes et limitations réglementaires dans ce domaine. Tous les acteurs doivent avoir la possibilité de concerter, c'est-à-dire de consulter et de co-construire un projet, s'ils en éprouvent le besoin ou la volonté. Il est impossible d'empêcher un maire de lancer une concertation auprès des habitants. Coordonner les concertations ne doit donc pas être synonyme de limitation leur nombre.

De plus, la coordination ne doit pas être assimilée à une uniformisation des procédures ou à une standardisation des

modalités de concertation. La coordination des concertations métropolitaines doit se limiter à informer, avec le plus de portée et de précision possibles, les citoyens des démarches en cours ou à venir.

En règle générale, il n'est pas gênant que des questions se recoupent et soient traitées dans plusieurs concertations à la fois. Ceci est normal et inévitable, de par le caractère complexe des dynamiques métropolitaines elles-mêmes. »

Comment les citoyens peuvent-ils interpeller les élus ?

FOCUS

MONTREAL

LA PARTICIPATION CITOYENNE INSCRITE DANS LES PROJETS

L'Office de Consultation Publique de Montréal a été créé en 2002 pour répondre à une forte attente de la part des Montréalais pour l'existence d'un espace public d'information et d'expression. Ses membres ne sont ni des élus, ni des employés municipaux.

La charte qui régit l'Office se base sur des principes forts qui permettent un réel pouvoir d'influence sur les décideurs.

Le « droit d'initiative citoyenne en consultation publique » a été adoptée le 22 septembre 2009. Ce droit permet aux personnes résidant dans la ville de demander la mise en place d'une consultation publique sous l'égide de l'OCPM.

En 2012 s'est déroulée la première consultation qui s'est tenue à la demande des citoyens, en vertu de leur droit d'initiative. Conformément à la Charte des droits et responsabilités des citoyens, les Montréalais peuvent, sous certaines conditions, demander qu'une consultation publique soit tenue sur un sujet de leur choix. Une de ces conditions est de recueillir les 15 000 signatures de citoyens. Un groupe a initié cette démarche afin de réclamer qu'une consultation sur l'état de l'agriculture urbaine à Montréal soit entreprise. Plus de 29 000 signatures ont été recueillies, et l'OCPM a reçu le mandat de tenir la consultation. Cent cinq mémoires ont été présentés à la commission, qui a élaboré un aperçu des pratiques d'agriculture urbaine à Montréal et des mesures proposées pour consolider et diffuser ces pratiques.

3

Sept propositions
pour améliorer les pratiques de
concertation du Grand Paris

7 propositions de Décider ensemble :

1 - Favoriser la mutualisation des concertations qui ont lieu sur le même territoire.

Afin de faire progresser la lisibilité de la concertation et l'implication des citoyens dans la durée, les débats publics, aussi nombreux soient-ils sur un même territoire, doivent être mutualisés dans le temps et dans l'espace. Dans le cas de la construction et du prolongement du réseau de transport, il s'agit de faire coïncider les réunions portant sur les gares d'une part et sur l'aménagement et les grands équipements d'autre part.

→ L'exemple du Triangle de Gonesse est un cas d'école : le projet Europa City n'a pas été intégré aux réunions publiques portant sur la prochaine branche « barreau de Gonesse » du RER D.

2 - Elargir le périmètre des concertations d'intérêt métropolitain.

La construction du Grand Paris est l'occasion d'affirmer l'identité métropolitaine et l'intérêt qui doit être consacré à l'élargissement du périmètre des concertations. Il s'agit d'aller " à la recherche des publics " des communes limitrophes, lors de la construction d'un nouvel équipement ou de l'aménagement d'un nouveau quartier.

→ En ce sens, la ZAC des Batignolles, d'intérêt métropolitain par son ampleur et dont les ateliers citoyens doivent être proposés au delà du 17^e arrondissement de Paris, illustre cette lacune.

→ De la même manière, le projet de réhabilitation du quartier des Halles aurait dû bénéficier d'une concertation plus élargie tant la raison d'être du forum et du réseau de transport qui lui est rattaché s'étend au delà de son quartier d'implantation.

3- Relier concertation et démocratie locale.

Les projets tels que le Grand Paris et le réseau de transport GPE, de par leur ampleur, impulsent une dynamique forte de multiples formes de concertations. Au delà du "mode projet", les débats publics doivent pouvoir s'appuyer sur les services démocratie locale des collectivités. Les conseils de quartier, de développement et l'ensemble des structures de démocratie participative doivent accompagner les concertations en mettant à profit leur connaissance du territoire et des publics. Ce soutien est porté sur l'aspect technique et organisationnel de la concertation et poursuit l'objectif d'en assurer la continuité et la coordination, sans remettre en cause l'indépendance des commissions de débat public.

4 - Créer un Office de consultation publique métropolitain.

A l'image de l'Office de Consultation Publique de Montréal (OCPM), une collectivité locale d'ampleur métropolitaine telle que la Métropole du Grand Paris doit pouvoir bénéficier d'un office, indépendant de l'exécutif local, assurant le rôle de tiers garant. Sa fonction est d'assurer la coordination à l'échelle métropolitaine de toutes les concertations locales.

→ A Montréal, 15 000 signatures permettent d'engager une concertation publique. Pour cette ville de 1,6 millions d'habitants, cela représente près de 1% de la population. Ce seuil pourrait être retenu dans les communes et collectivités du Grand Paris.

5- Moderniser les outils de participation citoyenne.

A plusieurs échelles, les nouveaux moyens de communication et d'information doivent permettre l'apparition de nouveaux outils à disposition du public. Ainsi, l'OCPM a mis en place une plateforme numérique en ligne (Wikicité) qui recense des mémoires déposés par les habitants, permet de préparer les réunions physiques et facilite le dialogue continu. En outre, l'ouverture des données publiques doit permettre la compréhension du territoire par tous. En

rendant publiques leurs données, les administrations et gouvernements s'engagent dans une démarche de transparence accrue de leurs modes de fonctionnement et de leurs décisions (politiques, budgétaires...). Les TIC, en particulier Internet, favorisent l'émergence de nouveaux modes de participation citoyenne au débat public et contribuent à démocratiser l'expression publique.²³

6- Transposer les Conseils citoyens des programmes de rénovation urbaine aux projets d'éco réhabilitation.

Ils seront un lieu d'échange et de partage entre élus et citoyens mandatés pour appuyer les initiatives citoyennes portant sur l'éco réhabilitation. Ces conseils seront dotés d'un lieu, de moyens dédiés et leurs membres bénéficieront d'actions de formation. Ces derniers auront vocation à porter les projets de réhabilitation urbaine et à en arbitrer les moyens de réalisation.

7- Créer un observatoire de la démocratie participative et de la concertation.

Il aura vocation à évaluer les modalités et les stratégies de concertation élaborées dans les territoires afin de produire un guide des bonnes pratiques. L'observatoire devra veiller à affirmer le caractère unique de chaque territoire et de chaque projet. Ainsi, il œuvrera également à la professionnalisation des acteurs de la concertation en mettant en place des actions de sensibilisation et de formation en prenant en compte ces spécificités.

²³ Décider ensemble, *Ouverture des données publiques et participation, quel enjeu démocratiques ?* Novembre 2012.



Sous réserve des droits d'auteur afférant aux illustrations, cette œuvre est mise à disposition sous licence CC - BY - NC : Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 2.0 France.

« Comment associer les citoyens à la construction du Grand Paris ? »

Décider ensemble

30 rue des Favorites 75015 Paris

Tél 01 48 42 05 00

Fax. 01 56 23 28 07

www.deciderensemble.com

Rédaction : Grégoire Mages, Marina Kotlarevsky-Maia, Luc Picot.

Impression : en France par Copy-top. 52 Bd du Montparnasse 75015 Paris

ISSN : en cours.

Achevé de rédiger le 11 Février 2014.

© Décider ensemble, Février 2014
Silhouettes © Dariusz Koperstynski - Fotolia.com