



chseguineau@gmail.com

## Contribution de Christophe SEGUINEAU

### **Débat sur la Loire : démocratie Internet et démocratie électorale**

*Ou : questionnements sur une première expérience personnelle de démocratie internet, plus quelques réflexions sur les choix retenus et la notion d'espace apaisé en termes de mobilité pour un "développement urbain équilibré"*

À l'issue de ma participation à ce débat sur la Loire via Internet, je livre quelques réflexions touchant à la fois la forme de ce débat et le fond du sujet. Peut-être ne suis-je pas le seul à avoir ces questionnements sur ce moment innovant de participation citoyenne ?

Tout d'abord, je dois préciser que ce qui m'a amené à m'intéresser à ce débat était davantage le fait de pouvoir me livrer via Internet à un exercice de démocratie locale (la forme) que les sujets abordés (le fond), même si au fil du débat, le fond a pris sa place. Ayant lu l'excellent opuscule de Dominique Cardon "La démocratie Internet-promesses et limites" (Seuil), cet exercice pratiqué de chez soi sans contrainte horaire m'intéressait tout particulièrement.

À l'issue de cette participation Internet pour le débat sur la Loire, mon questionnement est double. Le premier concerne l'accessibilité du site et l'assiduité requise, le second, le but poursuivi.

Sur la participation : bien qu'habitué à travailler sur ordinateur, le site m'est de suite apparu très long, avec de nombreux menus et sous-menus, ce qui ne donnait pas forcément envie d'y revenir. Il doit certainement être possible de proposer un site plus rapide d'accès, plus clair pour une participation numérique optimale.

Ensuite, je me suis surpris à un manque d'assiduité dans une consultation qu'il faudrait journalière, perdant de ce fait le fil des contributions. Peut-être est-ce la conséquence de la multiplicité des questionnaires, engendrant une trop grande variété de réponses ? À noter le filtrage du modérateur pour des textes de qualité. Appréciable. Par ailleurs, prendre connaissance de ces contributions est particulièrement enrichissant et surprenant.

Contributeur insuffisamment impliqué malgré l'enthousiasme du départ, je ne dois pas être le seul, cela donne déjà les limites de l'exercice, hors toutes considérations de nature politique ou du sujet abordé.

Lors des réunions publiques parfaitement organisées du 30 mai dernier, mon second questionnaire a pris forme. Comme le grand nombre de propositions pouvait le laisser supposer, nous pouvions être amenés à nous demander si l'enquête n'était pas avant tout une simple validation d'options déjà étudiées, avec, toutefois espérons-le, l'apport espéré et pertinent de propositions non imaginées ou prévues par les élus et techniciens en charge de ce projet.

Ainsi qu'à d'autres participants, cela a semblé se confirmer lorsque nous avons eu l'opportunité d'échanger avec une personne connaissant bien ce dossier. Il nous est alors apparu que les projets soumis à la démocratie participative, notamment le transbordeur, le tunnel, le pont en aval de l'île de Nantes, avaient déjà, et pourquoi pas, fait l'objet d'études approfondies, avantages et inconvénients répertoriés, et que seul le doublement du pont Sainte Anne présentait tous les critères de faisabilité.

À partir de ce moment-là, il n'est pas illégitime semble-t-il de se poser la question de savoir pourquoi avoir mis en route ce débat sous cette forme et dépensé une somme non négligeable pour des choix qui semblaient déjà décidés, pourquoi faire là un acte de démocratie directe ? Ce style de démocratie directe est-il adapté à des projets structurants ? Pourquoi ne pas nous avoir livré quelques éléments techniques permettant d'éclairer nos choix ?

Le dernier numéro de **Nantes-Passion**, dans son enquête sur ce débat, indique objectivement "*que le débat citoyen a accéléré la mise en oeuvre de projets qui étaient déjà dans les cartons*". Pourquoi ne pas présenter un tel débat davantage comme une aide à la décision des élus, puisque, dans la démocratie électorale classique liée au vote, la décision finale leur revient ? Par contre, dans le cas présent, laisser penser au citoyen qu'il peut véritablement influencer sur les décisions via un outil, numérique ou non, mis en place par les décideurs eux-mêmes, alors que ces décisions paraissent déjà quasiment arrêtées, ne semble pas conforme au principe de la démocratie participative, notamment via Internet, du moins telle qu'elle se présente à ce jour. Bien au contraire, cela peut amener très rapidement à une désaffection brutale pour une prochaine mobilisation, le "tout ça pour ça" repris par Yves Lainé dans sa contribution du 21 décembre dernier prenant là sa signification, ainsi qu'à des mobilisations "Internet" souvent de qualité tel le site "Change.org" pour ne citer que celui-ci, mais cette fois, hors débat proposé par les décideurs.

Pour les déçus d'un débat numérique dont l'utilité semble loin d'être évidente, cette possibilité contributive très probablement enrichissante existe mais représente aussi un risque non forcément maîtrisable dans la mise en place de projets.

Il faut sans doute aussi se poser la question de la valeur de ce genre de débat Internet sur les équipements structurants. Nous nous trouvons là au croisement de la démocratie numérique et participative Internet et de la démocratie électorale classique qui a force de loi. Il est tout à fait normal, nous l'avons dit plus haut, que ce soit au final les élus issus de la participation électorale classique qui tranchent et décident des options à prendre sinon le débat s'avère sans fin. Pour des équipements structurants, comme ceux concernant les moyens de transports ou la mobilité tels qu'abordés dans ce débat, il serait peut-être plus simple de soumettre aux citoyens les différents projets retenus, avec leurs points forts et leurs points faibles, et de leur demander de se prononcer pour ou contre, de leur permettre d'obtenir des explications en ligne, d'apporter leurs points de vue, de proposer des solutions alternatives. Ces équipements structurants ont une charge beaucoup trop technique pour que nous puissions spontanément en débattre. À ce sujet, et hormis toute considération sur l'issue du choix, l'éventuel référendum sur NDDL fera appel à des prises de position individuelles souvent sans réelle connaissance de la charge technique du projet, ou du moins, pour partie de cette charge.

Les apports techniques consultables en ligne pourraient se faire à la fois sur des sites publics et sur les sites des cabinets de consultants ayant été missionnés par les instances dirigeantes sur les études de faisabilité. Ce mix semble nécessaire pour obtenir une forte transparence, étant entendu qu'il paraît difficile de mettre en ligne des préconisations émanant des intervenants à la réalisation physique des ouvrages. Cette transparence éviterait sans doute l'inextricable situation de NDDL citée plus haut.

Cette façon de faire permettrait aux citoyens de s'exprimer à partir d'éléments objectifs, d'apporter leurs points de vue et suggestions, à condition qu'il soit bien indiqué dès le départ que les élus auront la décision finale. Cela évite de laisser croire à un véritable pouvoir décisionnel citoyen mais permet aux décideurs de valider, améliorer ou invalider leurs choix sans voir d'ultérieures remises en question surgir, d'avancer plus rapidement. La méthode est démocratique en ce sens où le citoyen a les clés de compréhension technique, qu'il donne son avis, qu'il sait qu'il devra respecter le choix final des élus. La commission indépendante de suivi est bien sûr maintenue.

Pour les questions moins structurantes en équipements lourds, mais non négligeables pour autant, tels que les aménagements des bords de Loire pour donner cet exemple, la méthode peut être assouplie pour se rapprocher du présent débat car elle permet de recueillir assez rapidement un bon nombre d'idées qui intéressent la qualité de vie des habitants. Les données techniques sont à priori moins complexes, et la part de "rêve" ne doit pas être occultée.

Après cette approche sur la "forme" du débat, le terme "espace apaisé" que j'avais aussi relevé dans la contribution de Yves Lainé m'amène comme lui à me questionner sur les choix effectués, et donc sur le "fond", notamment sur la mobilité.

Concernant cet espace "apaisé", on peut se poser la question de savoir comment la seule solution quasiment envisageable d'amélioration du franchissement de la Loire pour 2020, à savoir l'élargissement du pont Anne de Bretagne, peut s'accommoder de la configuration actuelle du Bd Léon Bureau qui va se rétrécissant, et de la présence des Machines de l'île engendrant un fort passage piétonnier ?

On peut aussi se poser la question de savoir pourquoi avoir laissé se construire, il y a peu de temps, des édifices si près de la voie de circulation ? Il y a aujourd'hui une certaine facilité pour atteindre rapidement, en voiture, (voiture n'est pas encore un gros mot, et j'assume m'en servir) le sud Loire. En sera-t-il de même demain, à moins de vouloir occulter le fait que l'automobile, partagée ou non restera pour longtemps encore un vecteur de transport important, et de moins en moins polluant ? Pour en finir sur ce franchissement, il est regrettable à mon sens d'avoir éliminé le transbordeur qui aurait été un vrai et magnifique marqueur de la ville au niveau touristique. C'était probablement l'occasion de faire un lien entre un passé récent et une technologie industrielle locale à forte visibilité, comme pour le viaduc de Millau ! Pourquoi alors avoir fait une telle étude, et l'on voit là a posteriori que le citoyen n'a pas les clés de compréhension de la balance avantages/inconvénients du projet. Dommage. Yves Lainé nous livre d'ailleurs dans sa contribution un calcul intéressant.

À propos du terme "apaisé", que je trouve trop fréquemment utilisé, car à force de vouloir des flux de circulations dits "apaisés", on en vient à créer des bouchons, à rendre compliqué ce qui était relativement fluide, à provoquer de la pollution, des énervements, à engendrer des coûts. Est-ce un manque d'objectivité ? Nous avons entendu de la part d'un responsable, que le périphérique de Nantes était le plus fluide de France, aux heures creuses ! Nul ne le contestera !

Utilisant aussi bien les transports en commun que la voiture, mais avec regret beaucoup moins le vélo que je trouve assez hasardeux, hors le centre piétonnier, on peut constater sans faire preuve de mauvaise foi que la circulation ne cesse de se compliquer (de l'avis même de Parisiens récemment installés dans notre ville, c'est dire !) alors même que l'autopartage se développe, que demain une génération de véhicules peu polluants va voir le jour, voire autonomes pour après-demain. À ce propos, comment des véhicules autonomes qui existent déjà à l'état de prototype, arriveront-ils par exemple à gérer les multiples ronds-points sur leurs trajets ? Peut-être est-ce dommage de ne pas anticiper ces avancées technologiques augurant probablement d'un trafic régulé, plus fluide, moins polluant. Pour terminer, le réseau actuel des transports en commun est très correct si l'on est près du Tramway, mais la fréquence des bus est toute relative. De plus petits bus à certaines heures, certains jours ou certaines périodes avec des rotations plus fréquentes ne seraient-ils pas une solution plus efficace et moins coûteuse que des véhicules de grande taille ? Par exemple, ces petits bus pourraient rouler le dimanche. Simple suggestion, je n'ai pas les données techniques et financières, et n'irai pas consulter l'Open Data de Nantes pour y trouver d'éventuels chiffres ou tableaux difficilement exploitables. Plus directement en prise avec ce débat, le renforcement des navettes fluviales est une excellente chose, car prendre le bateau pour aller travailler, c'est pour

quelques instants être Vénitien, ce qui est plutôt sympathique pour commencer la journée. Il n'y a d'ailleurs pas que la Loire et ce moyen de transport pourrait peut-être être plus développé sur l'Erdre ?

"Apaisé" est aussi le centre-ville le soir ! Autant l'activité de jour justifie les rues piétonnes, autant l'activité hors les horaires de travail ne justifie pas à mon sens la plupart de ces mêmes rues désertes passé 19 heures, dégageant ainsi une impression de tristesse, voire d'insécurité. Un léger flux ouvert après la fermeture des commerces ne nuirait probablement pas à l'attrait du centre-ville, car c'est sans doute la première fois depuis que la ville est ville que règne ce grand silence du soir, ce qui est tout de même assez anachronique dans une cité de cette taille, sauf à y vouloir trouver un calme rural. Si des quartiers, tels que le Bouffay et le Château s'accommodent bien de cette absence de trafic, d'autres rues, comme la rue du calvaire, le cours des cinquante otages, voire Crébillon, pourraient s'éveiller à nouveau d'un petit flux de véhicules. Suis-je le seul à le penser ? Apaisée, oui, mais la ville se doit d'être vivante, et le contraste est parfois fort avec des agglomérations étrangères où l'on se prend justement à aimer l'animation ! Mais ce propos est-il compatible avec le label vert, somme toute légitime que veut se donner Nantes, mais parfois, le mieux est l'ennemi du bien et finit par amoindrir l'enthousiasme du départ, donc, le fait d'être proactif dans l'utilisation de transports vertueux.

### **Conclusion**

À ce jour, la démocratie numérique n'est, selon moi, probablement pas de laisser croire à un fort pouvoir de décision des citoyens sur des équipements structurants, mais de leur permettre, après leur avoir donné les informations nécessaires quant à l'utilité et la faisabilité des projets, de faire remonter aux élus observations et suggestions. C'est sans doute dans ce processus d'information descendante et remontante que la démocratie internet gagnera en crédibilité. Aux élus ensuite de valider ou d'invalides les projets soumis aux citoyens, en se souvenant désormais qu'à chaque vote démocratique électoral classique, la mémoire du débat numérique sera de nouveau accessible à tous, et le citoyen de faire alors un état des lieux.

Quant à l'apaisement, pourquoi ne pas plutôt parler de développement urbain équilibré ? Les transports en commun sont toujours les bienvenus, les cyclistes peuvent espérer un réseau plus sécurisé, l'automobiliste se voir déculpabilisé, le tout, dans une approche durable, ouverte et respectueuse de la problématique de chacun. Donner envie plutôt que contraindre.