



POINT DE VUE

Patrick Jeanne
Vice-Président du
Conseil Général
de Seine-Maritime



Le Département de Seine-Maritime a accueilli les membres de l'Association des Départements Cyclables les 17 et 18 septembre derniers lors de leur 9^{ème} rencontre. Pourquoi un Congrès des Départements Cyclables à Rouen ?

La particularité de ce congrès a été son ouverture franco-britannique. Profitant des liens forts établis entre le Département de Seine-Maritime et ses collègues britanniques dans le cadre du projet européen du « Plan Vélo franco-britannique », il s'agissait d'échanger les pratiques des deux côtés de la Manche et d'enrichir le débat sur les politiques cyclables des expériences britanniques. Ce congrès a la particularité de s'être déroulé à la fois en France et en Angleterre, reflet de la forte dimension transfrontalière du projet dans son ensemble. Les participants au Congrès ont donc pu découvrir les initiatives et les aménagements des partenaires des deux côtés de la Manche puisque les deux journées de congrès à Rouen étaient suivies d'une découverte à vélo de l'Avenue Verte côté français, puis d'une traversée de la Manche en ferry afin de poursuivre la randonnée du côté anglais. On peut donc dire que la carte du partenariat franco-britannique a été jouée au maximum! Ce congrès a également été l'occasion de rencontrer les partenaires, d'échanger sur les politiques mises en place, et de réfléchir ensemble à des problèmes communs aux participants français et britanniques : comment inciter les gens à utiliser davantage le vélo ? Comment s'articulent les compétences des différents acteurs en matière de politique cyclable ?... Il a été particulièrement intéressant d'échanger avec les partenaires britanniques qui ont une plus grande expérience dans le domaine de la politique cyclable (les premiers plans cyclables ont été mis en place il y a 15 ans en Angleterre). En outre, certains axes de développement, comme la promotion des déplacements doux mais aussi du tourisme dans la zone de coopération, sont communs des deux côtés de la Manche : le plan vélo est la preuve d'une volonté affichée de développement territorial équilibré de la zone transmanche.

« Plan Vélo franco-britannique »

Le Département de Seine-Maritime contribue, avec ses partenaires français et anglais, à développer un réseau de pistes cyclables transfrontalières dans le cadre du programme européen franco-britannique Interreg III A.

Le programme Interreg III A franco-britannique: un caractère maritime affirmé

L'espace couvert par le programme franco-britannique Interreg III A (Pas-de-Calais, Nord, Somme et Seine-Maritime pour le côté français, East Sussex, Kent, Brighton and Hove et Medway pour la partie anglaise) peut être défini comme constituant une grande région maritime composée de territoires ruraux, urbains et littoraux. Etant donné le caractère maritime de la frontière, les transports jouent un rôle primordial afin de permettre le développement des échanges dans tous les domaines de coopération transfrontalière.

La région a, en outre, de nombreux atouts naturels remarquables : milieux naturels préservés, zones côtières exceptionnelles, villes historiques, qui en font un lieu de vie et de travail à la fois lié à la culture et au patrimoine de la région.

Le projet du Plan Vélo franco-britannique: promouvoir les déplacements doux

Le projet du Plan Vélo franco-britannique est le fruit d'une coopération affirmée entre les

territoires de la Somme, de la Seine-Maritime, de l'East Sussex et du Kent qui vise à promouvoir, des deux côtés de la Manche, un réseau cohérent de vélo-routes et de voies vertes. Il se traduit par la construction, l'animation et la promotion d'infrastructures de qualité, et par l'amélioration des services pour les utilisateurs.

Le projet, développé en plusieurs phases, a commencé en 1999. Après une période d'étude, il s'intègre maintenant, avec ses 63 kilomètres de route, au Schéma Européen des véloroutes et voies vertes. Les partenaires ont également mis en place une stratégie de communication commune avec trois objectifs : développer le tourisme durable (promouvoir le vélo et la marche, valoriser les infrastructures existantes, sensibiliser les décideurs), développer l'économie locale (augmenter le nombre de touristes se déplaçant sans leur voiture, améliorer les produits touristiques liés au réseau cyclable) et améliorer l'accès pour tous aux pistes cyclables (multiplier les offres spécifiques et s'assurer de l'existence d'infrastructures adaptées).

En favorisant l'achèvement et la promotion de ce réseau de voies cyclables sécurisées auprès du plus grand nombre (habitants, touristes, scolaires mais aussi décideurs), le projet Plan Vélo franco-britannique joue non seulement un rôle essentiel dans l'incitation à utiliser le vélo comme mode de transport respectueux de l'environnement, mais contribue également au développement du tourisme durable du littoral et des territoires.

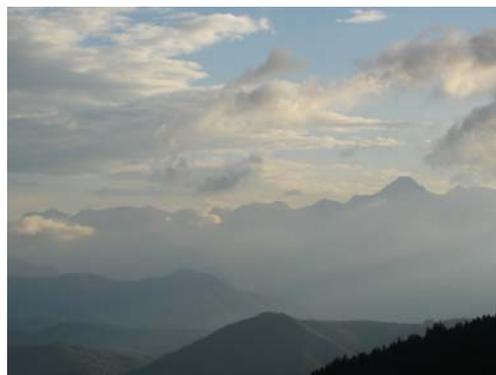
Projet de Parc Naturel Régional d'Ariège

Initié en 1998, un projet de Parc Naturel Régional (PNR) est à l'étude en Ariège sur la frontière franco-espagnole et franco-andorrane. Les objectifs (valorisation du patrimoine naturel et culturel, des ressources agricoles et économiques, etc.) s'inscrivent dans une perspective de développement durable avec la décision d'élaborer une charte "Agenda 21" d'ici 2008, date prévue pour la création effective de la structure.

Le périmètre du futur Parc s'étendrait sur 2 500 km², en Ariège, englobant de la montagne au piémont, le Couserans, le Vicdessos, l'ouest du Tarasconnais, la Barguillère et l'ouest du Plantaurel, le tout représentant environ 43 000 habitants.

En juillet 2005, une étape a été franchie avec la création du Syndicat mixte de préfiguration du parc, associant la Région, le Département, 133 communes, ainsi que de nombreux acteurs socio-économiques et établissements publics concernés : chambres de Métiers, d'Agriculture, de Commerce, Office National des Forêts, etc.

Les partenaires souhaitent dès à présent orienter le projet dans une dimension transfrontalière. Le périmètre du Parc a été défini en tenant compte de cet enjeu : l'intégration de deux communes situées à l'extrême sud-ouest est apparue nécessaire pour permettre l'inclusion d'une frontière directe



avec le parc de l' "Alt Pirineu" situé en Espagne. Les autres entités espagnoles et andorranes susceptibles d'être partenaires sont : la Généralité de Catalogne, le conseil Général du Val d'Aran, la Principauté d'Andorre (également frontalière), le Parc national d'Aigües Tortes et le Parc naturel du Val d'Aran (en projet). Les thèmes de coopération envisagés, mais qui restent à définir, pourraient être : la gestion des espaces naturels et des espèces animales, le développement d'actions communes dans le domaine de la culture et du tourisme, ou encore la mise en œuvre d'une politique de développement durable coordonnée. La constitution d'une "aire protégée transfrontalière pour les Pyrénées Centrales" s'envisage, comme objectif "à moyen terme", entre l'ensemble des espaces naturels des Pyrénées centrales.



Comment informer et faire participer la population à l'élaboration des projets transfrontaliers

Parmi les différents modes d'information et de participation du public aux grands projets d'infrastructures, et leur mise en oeuvre en transfrontalier, on distingue les procédures informelles et les procédures formalisées encadrées par des textes législatifs.

Procédures informelles :

L'**information** vise à *donner des éléments d'information sans solliciter d'avis en utilisant différents supports : support papier, site Internet, conférence de presse et réunions publiques**.

La **consultation** permet de *demande l'avis des habitants afin de connaître leur opinion. Elle peut intervenir à n'importe quel stade de l'avancement d'un projet*. Les supports d'information cités précédemment peuvent être utilisés. Des ateliers sur des points précis peuvent également être mis en place. Par exemple, l'un des cinq objectifs de la Charte d'agglomération du Pôle Européen de Développement (France-Belgique-Luxembourg) est d'améliorer l'"image de marque" du territoire. Le plan de communication, établi sur trois ans, a prévu trois niveaux : un plan interne à destination des élus et techniciens, un plan externe orienté "grand public" et un plan "marketing territorial" (avec ateliers thématiques) visant à renforcer le sentiment d'appartenance des habitants et à positiver l'image du territoire.

La **concertation** recouvre le concept de participation des citoyens aux projets qui les concernent, leur avis devant ici être pris en compte. Elle associe au processus de décision, à la fois les interlocuteurs institutionnels locaux et les habitants concernés par le projet. Le dispositif le plus complet s'établit à deux niveaux : celui des interlocuteurs institutionnels locaux, pratique relativement répandue dans le cadre de projets transfrontaliers (ex: réalisation du "Jardin des deux rives" franco-allemand entre Strasbourg et Kehl) ; et celui du "grand public", habitants et associations, peu développé en transfrontalier, les collectivités privilégiant les dispositifs nationaux.

Démarches encadrées par la législation française (pas de textes communautaires sur ce sujet) :

L'**enquête publique** est une *procédure dont l'objet est d'informer le public et de recueillir, préalablement à certaines décisions ou à certaines opérations, ses appréciations, suggestions et contre propositions* (loi "Bouchardeau" relative à la démocratisation des enquêtes publiques du 12 juillet 1983). Les habitants de l'autre côté de la frontière peuvent également donner leur avis.

Les **débats publics**, organisés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), créée par la loi « Barnier » de 1995, concernent *l'opportunité, les objectifs et caractéristiques principales des grandes opérations d'aménagement d'intérêt national de l'État, des collectivités territoriales, des établissements publics et des personnes privées*. Deux débats publics ont porté sur des infrastructures transfrontalières : la liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique et la première version de la liaison THT France-Espagne en 2003. Il ressort de ces deux débats que les consultations d'élus comme du grand public n'ont été menés que du côté français de la frontière.

En conclusion, pour chacune de ces démarches, il convient, en transfrontalier, de respecter les langues des interlocuteurs et les différentes approches culturelles du projet. Il est également important de noter que si les collectivités s'engagent dans des démarches transfrontalières d'information ou de consultation, des concertations et enquêtes publiques réellement transfrontalières n'ont pas encore été mises en place du fait notamment des différences de législation et de répartition des pouvoirs entre États et collectivités de part et d'autre des frontières. L'organisation de la concertation en transfrontalier doit reposer sur le développement de solutions innovantes, qui passent par un travail préalable de tous les niveaux d'acteurs publics concernés pour définir le public visé, les questions à traiter, la finalité et les modalités de cette concertation, solutions qui doivent également s'appuyer sur les outils existants comme la CNDP.

* Texte extrait du site Internet de la Commission Nationale du Débat Public (<http://www.debatpublic.fr>)

■ **Entretiens territoriaux du transfrontalier** : « Comment améliorer la performance économique des territoires frontaliers ? »

Ces « Entretiens » sont organisés les vendredi 2 et samedi 3 décembre 2005 à Nice par la MOT, l'Université de Nice-Sophia-Antipolis, l'Université de Gênes et l'Institut de Communication de Gênes dans le cadre du projet Interform, réseau européen de formation et de recherche sur les pratiques transfrontalières, financé par le programme Interact.

Pour en savoir plus : <http://www.espaces-transfrontaliers.org>

PUBLICATIONS

■ **La coopération au cœur de la cohésion : Interreg en action** Inforegio Panorama N° 17, Septembre 2005

A télécharger sur : http://europa.eu.int/comm/regional_policy

■ **Journal Regio Pamina** N° 1, Septembre 2005

Cette nouvelle publication éditée par le Groupement local Regio Pamina a vocation à expliciter la politique et les orientations de la coopération transfrontalière dans l'espace Pamina, à en présenter acteurs et projets, services à la disposition du public, etc.

Pour s'abonner, contactez : Kristine Clev, +33 (0)3 88 05 08 25 kristine.clev@regio-pamina.org

■ **Première carte routière de la Grande Région SarLorLux/Rhénanie-Palatinat/Wallonie**

Pour en savoir plus : <http://www.espaces-transfrontaliers.org>

Dans la presse, en octobre

- **L'Arc Manche après l'Arc Atlantique**, Le Télégramme, 6 octobre
« On avait déjà l'Arc Atlantique, voici l'Arc Manche. Dopés par des financements européens auxquels ils n'avaient pas droit jusqu'alors, neuf comtés britanniques et cinq régions françaises vont explorer les pistes d'une coopération interrégionale transfrontalière et maritime... »
- **Développer la coopération transfrontalière en matière de santé**, La Voix du Nord, 1^{er} octobre
« Les deux ministres de la santé, belge et français [...] Rudy Demotte et Xavier Bertrand, ont signé un projet d'accord cadre entre les deux gouvernements visant à développer la coopération sanitaire transfrontalière... »
- **Programme transfrontalier de 37 millions d'euros pour les canaux du Nord**, Les Echos, 12 octobre
« Onze communes de l'agglomération lilloise et du sud de la Belgique engagent la mutation de leurs voies d'eau... »
- **Grimonpont, une station d'épuration transfrontalière**, www.lillemetropole.fr
« Pierre Mauroy, Président de Lille Métropole Communauté Urbaine, et les autorités belges ont inauguré la station d'épuration de Grimonpont le samedi 8 octobre... »
- **Création du Club d'affaires du Rhin supérieur**, Dernières Nouvelles d'Alsace, 1^{er} octobre
« Un nouveau club d'affaires réunissant des dirigeants d'entreprise français et allemands vient de voir le jour, placé sous la présidence de Henry Baumert, patron de Behr France... »
- **L'Alsace et le Bade-Wurtemberg auscultent la nappe rhénane**, La Gazette des Communes, 3 octobre
« La plus grande réserve d'eau douce d'Europe fait l'objet d'un diagnostic transfrontalier, dont découleront les politiques de dépollution et de préservation... »
- **Une carte des transports transfrontaliers**, Le Dauphiné Libéré, 19 octobre
« Cette première est le fruit d'une coopération étroite entre Genève et ses voisins. Une carte énumérant et détaillant les transports publics de toute la région franco-valdo-genevoise... »

