



Contribution de Christian DAVIAS

christian.davias@orange.fr

Concertation publique et franchissement de la Loire

J'ai pris connaissance avec intérêt de la contribution de Yvon BEZIE, qui rappelle justement l'existence de la Commission Nationale du Débat Public, instituée par la loi du 27 février 2002 et confortée par la loi dite « Grenelle 2 ».

Cette commission a la compétence pour émettre tous avis et recommandations générales ou méthodologiques, de manière à favoriser et développer la concertation publique. Réservée aux grands projets d'équipements d'intérêt national, elle est également ouverte aux projets locaux.

J'avais oublié l'existence de cette commission. Pourtant, elle a fait l'objet d'une saisine sur le projet Notre Dame des Landes le 17 janvier 2001. Le débat a été piloté par une Commission Particulière du Débat Public, sous la Présidence de Jean BERGOUGNOUX.

Les conclusions déposées en juin 2003, ont été versées à l'enquête publique ouverte le 18 octobre 2006, sur décision du Ministre des transports de l'époque.

Vu le résultat, cette instance a trouvé les limites d'efficacité dans l'organisation du débat.

En plus d'une démarche dont on voit que la méthode et les conclusions peuvent être remises en cause, et à l'image des nombreuses « usines à gaz » instituées par l'Etat, cette commission se rémunère grassement, puisqu'elle avance dans son rapport, des coûts moyens par dossier de 800 000 €, plus 53 000 € d'indemnités et frais divers.

Ces sommes faramineuses sont à rapprocher de la saisine du Conseil de développement qui ne coûtera pratiquement rien à Nantes Métropole.

Il n'en reste pas moins que le cahier méthodologique élaboré par la CNDP mérite d'être examiné pour alimenter notre réflexion.

S'agissant de la délibération du Conseil Communautaire sur les franchissements de la Loire, je persiste à douter de l'affirmation de la forte baisse des déplacements en voitures, notamment dans le sud de l'agglomération. C'est plus un pari, que le résultat d'une prospective objective.

L'accès à l'île de Nantes doit être garanti, accompagné de capacités de stationnements qui répondent aux besoins des pôles de santé, technologiques, de loisirs et d'habitat.

S'engager à garantir « une circulation acceptable aux automobiles » laisse douter d'une réelle volonté de prendre en compte ce mode de déplacement qui reste majoritaire dans l'aire urbaine.