



[amweber56@orange.fr](mailto:amweber56@orange.fr)

### Contribution d'Alain WEBER

#### Concertation publique et renouvelé démocratique

Ainsi donc les habitants de l'agglomération vont être consultés sur les diverses hypothèses de nouveau franchissement de la Loire. C'est une excellente chose : on reproche trop aux citoyens d'aujourd'hui de se détourner de la démocratie pour ne pas saisir à bras le corps l'opportunité ouverte par les lois Voynet, celles-là mêmes qui ont défini les nouveaux contours de la concertation publique préalable aux grands équipements collectifs. Associer les populations concernées à la démarche préparatoire à la réalisation de ces opérations n'est pas un exercice des plus simples et les maîtres d'ouvrage abordent parfois avec crainte cette étape pourtant décisive, effrayés par ce qu'il jugent comme une remise en cause de la légitimité que leur ont conférée les urnes.

Il est vrai que ces rencontres entre les porteurs d'un grand projet et les citoyens qui sont conviés à en débattre interviennent très en amont de la réalisation de l'opération. Cela nourrit des soupçons de part et d'autre de la tribune des réunions publiques. Les citoyens, et pas seulement ceux qui font l'effort de participer à ces rencontres, présupposent bien souvent que les élus et les techniciens en charge des études préalables n'ont pour toute intention que celle d'endormir leur vigilance et qu'ils ont en fait déjà ficelé un projet jusque dans son moindre détail. Ce malentendu ouvre la porte à un dialogue de sourds que l'on pourrait résumer ainsi : « *A quoi bon faire semblant de nous consulter alors que tout est déjà prêt dans vos cartons.* »

Les représentants de la maîtrise d'ouvrage, de leur côté, sont tentés de redouter que le projet sur lequel ils consultent soit à ce point contesté que son avenir soit totalement compromis. Alors qu'évidemment le fait qu'ils viennent en soumettre les grandes lignes au public illustre bien l'intérêt qu'ils lui portent.

#### Le tramway en exemple

Si la concertation publique préalable aux grands équipements se résumait à cette somme d'accusations réciproques, son opportunité serait totalement mise à mal. Or il n'en va heureusement pas toujours de même. Evidemment, cette phase d'affrontement est incontournable entre des intérêts privés qui redoutent d'être flétris et l'intérêt général dont les maîtres d'ouvrage se sentent les légitimes défenseurs. Les conditions pour aller bien au-delà de ces joutes existent néanmoins et, dans son histoire récente, l'agglomération nantaise en a fait la démonstration.

Je retiendrai ici les spectaculaires opérations de réalisation et d'extension des lignes de tramway et de busway entreprises durant les années 1990 et 2000. Des ouvrages aussi considérables ont définitivement bouleversé des paysages urbains dans toute l'agglomération, d'Orvault à Rezé en passant par Saint Sébastien, Saint Herblain, Bouguenais, Vertou... sans parler d'un bon nombre de quartiers nantais, y compris l'hyper centre. Dès les premiers pas de la relance du réseau de tramway, en 1990-1991, les élus de l'agglomération nantaise, même s'il ne s'agissait encore que d'un syndicat intercommunal, ont affirmé leur volonté de pratiquer une concertation publique largement ouverte. Les années et les opérations suivantes ont très fidèlement confirmé cette option. Les preuves en sont là, inscrites dans le paysage urbain. Si l'expression de l'avis des citoyens concernés avait été négligée, le tramway traverserait aujourd'hui la cité de l'Abbé Pierre plutôt que de longer la route de la Chapelle sur Erdre ; il n'emprunterait pas le boulevard Jean Moulin pour desservir par l'intérieur le quartier de Bellevue ; le tracé du busway emprunterait la route de Clisson en négligeant une bonne desserte du lycée des Bourdonnières... Et il ne s'agit là que des exemples les plus spectaculaires.

L'esprit de la concertation ne s'est pas, depuis, essoufflé. Les outils pédagogiques à la disposition des élus ont largement progressé ; les soupçons des citoyens, et en particulier des riverains des ouvrages – et d'abord des travaux - n'ont pas disparu, mais on se parle mieux et plus. Il faut donc poursuivre dans cette voie pour envisager le futur franchissement de la Loire. En souhaitant que les citoyens s'impliquent sans présupposés assassins et que le maître d'ouvrage sache une fois encore faire preuve de la qualité de son écoute et de sa réactivité dans la progression de ses projets. Les compromis entre l'intérêt général et les attentes particulières resteront toujours l'affaire de l'assemblée élue. C'est là son incontestable légitimité. L'écoute des riverains et sa traduction, lorsqu'elle est possible, dans le détail d'un projet, est toutefois l'un des meilleurs garants de la réussite dans les phases de sa réalisation puis de son exploitation.

### **Une méthode éprouvée**

Nantes Métropole a déjà eu recours pour ses opérations de concertation à une méthode appréciée du plus grand nombre. Il s'agit tout d'abord d'élaborer une série de supports documentaires présentant à la fois la démarche, les esquisses du projet soumis à la réflexion, les enjeux urbains qu'il suppose et les questions qui restent en suspens. Ces documents, largement diffusés, sont présentés et commentés lors d'une première série de réunions publiques. Puis, après avoir donné aux citoyens, aux associations, aux acteurs économiques et sociaux le temps de la réflexion, une deuxième série de réunions est organisée pour recueillir les avis divers. Cette méthodologie, bien que contraignante dans sa mise en œuvre, a pour avantage de ratisser large au niveau des réactions et des propositions de la population consultée. Le choix des heures de ces réunions a aussi son importance : avant 20 heures, on a bien peu de chances d'y accueillir beaucoup d'actifs que les activités professionnelles et les obligations familiales retiennent ailleurs ; après 20h30, les plus anciens ont parfois du mal à soutenir leur attention... C'est pourquoi s'imposent la recherche de compromis et quelquefois la multiplication des réunions. Y compris lorsqu'il est précieux de recueillir l'opinion de publics spécifiques (commerçants, artisans, professionnels de la santé, associations diverses). C'est en partie à ce prix, en respectant cet état d'esprit ouvert jusqu'au jour de la mise en service des ouvrages, que la paix urbaine, un temps compromise par les faux procès intentés au tramway nantais entre 1983 et 1989, a été assurée durant les deux décennies qui ont suivi. Et on ne peut qu'espérer que perdure cette paix-là.