

# Avis des travaux de l'atelier citoyen Nantes Saint-Nazaire métropole

Document présenté et débattu lors de la  
4<sup>e</sup> Conférence métropolitaine Nantes Saint-Nazaire  
"Gouvernances et projets pour une éco-métropole"  
du 21 novembre 2008



# Avis des travaux de l'atelier citoyen Nantes Saint-Nazaire métropole

Document présenté et débattu lors de la  
4<sup>e</sup> Conférence métropolitaine Nantes Saint-Nazaire  
"Gouvernances et projets pour une éco-métropole"  
du 21 novembre 2008

# Sommaire

- 5 Introduction
- 8 Gouvernance
- 13 La question de l'éco-métropole
- 17 Du point de vue des habitants :  
la métropole et notre vie
- 24 Nos conclusions
- 25 Composition du groupe des participants  
de l'atelier citoyen de la métropole Nantes Saint-Nazaire
- 26 Programme des rencontres avec les intervenants  
lors de l'atelier citoyen de la métropole Nantes Saint-Nazaire

Cet atelier citoyen s'inscrit dans le prolongement de la Conférence métropolitaine du 17 novembre 2006 au cours de laquelle le Président du Syndicat mixte du SCOT de la Métropole Nantes Saint-Nazaire avait proposé d'ouvrir le débat métropolitain à la participation citoyenne :

"...les habitants de notre territoire peuvent vivre tous les jours la métropole, et ils la vivent d'ailleurs, puisqu'ils vont d'un lieu à l'autre, qu'ils travaillent ici mais habitent là et consomment ailleurs, qu'ils ont des pratiques culturelles et des relations amicales et sociales... Il faut que nous trouvions des solutions pour associer davantage ceux qui vont se sentir concernés et qui eux-mêmes sont aussi des acteurs du projet..."

Le Syndicat mixte a été accompagné par le Cabinet Missions Publiques pour organiser ce dispositif de participation citoyenne.

## **>>> Comment avons-nous été contactés et pourquoi sommes-nous venus ?**

Nous sommes des habitants de différents endroits du territoire de la métropole Nantes Saint-Nazaire. Nous avons été sollicités par le syndicat mixte du SCOT Nantes Saint-Nazaire pour participer à ce groupe citoyen de réflexion, suite à un sondage auquel nous avons répondu.

Nous avons répondu favorablement à cette invitation. Pour nous, habitants, cela nous paraît naturel ; c'est un geste « participatif » citoyen.

Différentes motivations ont animé les uns et les autres à participer :

- l'apport d'une connaissance personnelle ;
- la curiosité citoyenne ;
- l'envie de retransmettre ce qu'on aura pu retenir des informations reçues ;
- la mise en relation entre la construction de la métropole Nantes Saint-Nazaire et la profession de chacun ;
- le désir d'être « acteur » de la vie citoyenne.

## **>>> Quel vécu de notre atelier ?**

Le groupe s'est retrouvé au cours de trois week-ends, en trois lieux géographiques différents (Nantes, Saint-Nazaire, Saint-Lyphard), répartis sur cinq mois, à raison de 15h par week-end.

Notre objectif était d'émettre un avis à la fin du processus. Nous devons répondre à 3 questions :

- Quelle est notre lecture de l'ambition, du projet de la métropole Nantes Saint-Nazaire ?
- Quelles sont les recommandations du groupe pour ce processus de construction ?
- Pensons-nous qu'associer les habitants à ce processus est utile ?

Lors de ces différentes sessions, nous avons rencontré des élus, des techniciens, des experts qui nous ont éclairés sur les enjeux de la métropole, et ont apporté des éclairages économiques et environnementaux.

Lors du premier week-end, la majorité des participants était animée par un esprit de curiosité et de découverte. Pourtant le premier vendredi soir, certains étaient inquiets devant l'ampleur et la responsabilité de la mission qui leur était confiée. Il n'en reste pas moins qu'à la fin de ce week-end, le groupe ressentait une satisfaction générale et un désir de continuer.

Lors du deuxième week-end, une meilleure connaissance des participants entre eux a permis de lever quelques inhibitions et a rassuré certains sur leur légitimité au sein du groupe. Le travail réalisé a permis une avancée plus importante sur le projet de l'avis qui allait être émis par le groupe.

Le troisième week-end a permis de rencontrer quatre derniers intervenants ; puis le travail fut essentiellement consacré à la rédaction de l'avis et à sa mise en forme.

### **>>> Quelles sont les interventions que nous avons entendues et auxquelles nous avons réagi ?**

Nous avons reçu différents maires de communes de tailles différentes, de communautés de communes différentes. Ces interventions ont parfois été complémentaires, souvent divergentes et nous ont donné une vision plus globale du projet de la métropole Nantes Saint-Nazaire.

Les autres intervenants rencontrés lors de ces trois week-ends nous ont permis non seulement de connaître ou d'approfondir nos connaissances de structures comme la SAMOA, le SCOT, Nantes Métropole, la CARENE, Cap Atlantique, le Port Autonome, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes Saint-Nazaire, le GIP Loire Estuaire. Ces rencontres ont été l'occasion de cerner leur rôle et leur travail ainsi que celui de leurs institutions respectives dans la construction de la métropole Nantes Saint-Nazaire. Nous avons également entendu leur vision de la métropole et reçu des éclairages sur la place de la métropole en France, en Europe et dans le monde, ainsi que sur les composantes d'une éco-métropole. Nous avons aussi partagé une réflexion sur l'engagement citoyen et la démocratie participative avec un jeune politologue, nous apportant son expérience française et allemande.

## **>>> Notre perception de l'intérêt que la question de la construction de la Métropole Nantes Saint-Nazaire soit traitée par les habitants**

Nous nous posons la question suivante « est-ce que les élus sont pleinement conscients des besoins et attentes concrètes des citoyens sur l'étendue de la métropole ? ».

Nous pensons que des groupes de réflexion comme le nôtre permettent d'apporter un regard neuf, non partisan, représentatif de notre expérience et de nos sensibilités personnelles.

Les différentes interventions et les débats au sein du groupe qui en ont découlé nous ont permis de formuler notre avis en trois points :

- La gouvernance de la métropole Nantes Saint-Nazaire : identité, périmètre et limites, compétences et prises de décision pour les réalisations à venir.
- L'éco-métropole : sa nécessité ou non, le développement équilibré entre écologie et économie
- La métropole dans notre vie de tous les jours : travail, déplacements, logement, éducation, soin, patrimoine naturel et culturel, loisirs, prévention des risques et crises.

## **Gouvernance**

### **>>> Une identité métropolitaine à construire et à partager**

Nous sommes entrés dans une démarche de définition du territoire de cette métropole Nantes Saint-Nazaire.

Nous avons constaté en début de nos travaux, au sein de notre groupe, l'absence de conscience d'appartenance à une métropole commune. Pourtant, les travaux qui nous ont réunis ont permis de comprendre l'intérêt de travailler à une échelle dépassant nos territoires de vie et de référence.

## **Quelle est l'identité de cette métropole ?**

- S'agit-il d'un seul vœu politique ? Ou d'un objectif économique (une des seules entités « fédérées » actuellement est la Chambre de Commerce Nantes Saint-Nazaire dont nous avons rencontré le Président) ?
- Comment écrire une histoire commune de la métropole ?
- Quels lieux, symboles, événements mettre en amont comme identifiant du territoire métropolitain ?

## **Nos suggestions :**

- Trouver un nom qui reflète une entité commune pour que le sentiment d'appartenance à une ville se transforme en un sentiment d'appartenance à un territoire plus large, à l'échelle métropolitaine.
- Communiquer autour de cette métropole : par exemple, insérer une page dans les bulletins municipaux ou ceux des communautés urbaines, créer un bulletin métropolitain, des émissions dans les TV locales, un site internet dédié.
- Développer une identité culturelle du projet de métropole, réunir nos sensibilités vers une définition commune.

## **>>> Quel périmètre pour quel(s) projet(s) collectif(s) ?**

La métropole devrait être une entité prenant en compte des territoires urbains et ruraux, de nos lieux de vie. Mais quelles doivent en être les limites géographiques ?

On a tous des idées différentes sur la définition du territoire métropolitain.

Jusqu'où est-il réaliste d'étendre la métropole : le Sud Loire, Cap Atlantique, le département, la Vendée, Rennes, Angers... ?

Doit-on mettre des limites à la métropole ? Nous avons entendu des intervenants souhaitant des limites adaptables aux questions traitées, avec la difficulté pour nous habitants de nous situer dans ces limites variables.

Doit-on se limiter à un territoire défini par un SCOT ? Nous avons entendu des participants insister sur le fait qu'un territoire ne peut plus raisonner sur lui-

même et doit nécessairement prendre en compte les territoires voisins, par exemple pour éviter que des mesures positives prises à un endroit n'aient des effets négatifs dans le territoire voisin.

Quels sont les critères devant définir les limites d'une métropole ? Si c'est la cohérence d'un territoire autour de l'estuaire de la Loire, pourquoi le Sud Loire est-il si absent aujourd'hui ?

#### **Nos suggestions :**

- Dépasser les frontières institutionnelles dans la construction de la métropole ;
- Intégrer le Sud Loire ;
- Définir des critères d'appartenance à la métropole par des projets concrets : la culture, le développement durable ;
- Sur certains sujets, étendre le périmètre de la métropole. Par exemple, avoir des projets concertés de gestion de l'eau, de gestion des déchets implique de concerner des territoires extra-métropolitains ;
- Réaliser des projets qui fédéreraient des communes n'appartenant pas encore au territoire du SCOT Nantes Saint-Nazaire ;

### **>>> Construire et décider ensemble : situation actuelle...**

Nous avons pris conscience de la complexité des problèmes et questions à traiter au travers de l'ensemble des intervenants que nous avons rencontrés. Cependant, nous sommes tous dans l'attente d'avancées concrètes et immédiates.

Certains intervenants nous ont parlé de la métropole « Nantes Saint-Nazaire », comme d'une métropole à deux têtes. Nous estimons que la condition préalable à une gouvernance efficace de la métropole est qu'elle soit unique.

Nous nous interrogeons encore :

- Comment réduire au maximum les postures d'opposition politique quelquefois si stériles et/ ou les postures de concurrence entre les territoires, si difficiles à comprendre par nous, habitants ? Une coopération entre élus

comme celle que nous avons découverte lors de nos travaux n'est-elle pas plus nécessaire qu'une opposition ?

– Il existe une grande diversité et des disparités flagrantes de ressources entre nos communes. Comment conjuguer ces pouvoirs et ressources respectifs au profit d'intérêts communs ?

– Doit-on ajouter une structure administrative pour gouverner cette métropole ?

– Le SCOT ne serait-il pas l'entité où pourrait s'exercer la gouvernance métropolitaine ?

Malgré la communication administrative officielle, enquêtes publiques, réunions d'information, nous sommes assez peu au courant de ce qui se passe au sein de notre territoire. Notre démarche en atelier citoyen de démocratie participative, permet de prendre conscience de sujets habituellement réservés aux élus.

## **... et gouvernance de demain**

Comment faire en sorte que les habitants se sentent concernés ? Par exemple, ce que nous avons entendu à propos de l'activité du Port autonome de Nantes Saint-Nazaire a profondément changé la perception et la compréhension que la plupart d'entre nous avaient de ce port. Autre exemple : pratiquement aucun d'entre nous n'avait le souvenir de la consultation relative à l'adoption du SCOT (une exception dans le groupe), alors que cet outil de référence allait structurer nos territoires de vie, d'étude et de travail.

Comment donner l'envie d'être curieux sur des sujets réservés à des initiés ?

### **Nos suggestions :**

– Organiser des réunions publiques où des intervenants/experts s'expriment sur des sujets métropolitains comme ceux que nous avons entendus. Le modèle permettant de composer ces réunions pourrait être celui des jurys citoyens sur le modèle berlinois dans lequel des habitants sont tirés au sort pour participer à un travail sur des solutions nouvelles à mettre en place.

– Mettre en place d'autres formes de démocratie participative : il nous semble que ces instruments devraient être composés en partie de participants tirés au

sort ; ils pourraient s'inspirer de modèles comme le budget participatif, le jury citoyen... Pourquoi ne pas leur attribuer le pouvoir de priorisation et de réalisation de projets ?

- Demander aux habitants intéressés de s'inscrire pour être consultés, par internet ou par courrier.
- Faire appel aux idées des habitants sur un projet, avec des responsables officiellement désignés pour porter ces idées et les présenter.

## **>>> De l'idée métropolitaine à sa concrétisation**

- Comment passer au stade opérationnel ?
- Ne pourrait-on pas définir un thème annuel de réflexion ?

### **Nos suggestions :**

Prévoir un thème annuel pour arriver rapidement à de l'opérationnel

Dans une approche multidisciplinaire, nous recommandons de mener des projets communs qui unissent :

- Exemple : en matière de garde d'enfants, d'équipements culturels et sportifs, de mutualisation des services (social, transport) ;
- Ne pourrait-on pas avoir un prix unique de l'eau sur tout le territoire de l'éco-métropole ?
- Ne pourrait-on pas accélérer la mise en norme des installations collectives et individuelles d'assainissement de l'eau ?

Définir des indicateurs d'avancement des projets et les communiquer

Prévoir un financement des projets métropolitains qui n'augmente pas pour autant les coûts pour les contribuables, mais repose plutôt sur la mutualisation des moyens.

»» En conclusion, si on devait retenir 3 grandes idées nous aurions :

- La nécessité pour le citoyen d’avoir une identification claire de la métropole.
- La dotation de la métropole d’outils de gouvernance efficaces et opérationnels, visibles et compréhensibles par les habitants, peut-être en s’appuyant davantage sur le SCOT qui n’est pas seulement un outil, mais également une instance dotée d’un règlement intérieur définissant un mode de prise de décisions, pour un territoire défini, quitte à élargir son objet et son périmètre.
- La définition d’un thème annuel fédérateur et y associer les citoyens, individuellement ou collectivement.

## La question de l’éco-métropole

»» Points de vue sur la nécessité d’une éco-métropole

Le concept d’éco-métropole nous a posé question sous différents angles :

**Tout d’abord, sous l’angle de son utilisation dans la communication sur la métropole**

Il nous paraît évident que la notion d’équilibre entre écologie, environnement et économie soit au cœur des politiques de la métropole. Ces grands thèmes sont aujourd’hui également au cœur des enjeux planétaires. Paradoxalement, vouloir distinguer la métropole par la notion d’éco-métropole ne nous semble pas forcément très innovant et différenciant dans le cadre d’une attractivité internationale par exemple. Quel territoire, aujourd’hui, pourrait ne pas prendre en compte ces problématiques ?

De plus, l’utilisation du terme « éco-métropole » n’est pas accessible d’emblée à tous. Cela demande une définition plus précise et des projets qui illustrent les objectifs de cette éco-métropole. Nous avons dû entendre plusieurs exposés évoquer cette éco-métropole pour comprendre comment cela est mis en œuvre pratiquement et comment nous sommes concernés en tant qu’habitants.

Nous comprenons que la vision liée à l'éco-métropole permet d'augmenter les complémentarités entre les acteurs de la vie de la métropole (métropoles, communautés de communes, communes, citoyens, entreprises). Elle apporte plus de force à chacun. La gestion de l'éco-métropole à tous niveaux est l'affaire de tous. Si l'un des acteurs n'œuvre pas dans ce sens, le résultat devient aléatoire (cas de la lutte contre l'effet de serre par exemple ou de la solidarité dont ont fait preuve les élus de Nantes et Saint-Nazaire lors des projets de restructuration Airbus). La nécessité d'une co-responsabilité de tous par rapport aux enjeux de l'éco-métropole nous paraît une évidence.

### **Les enjeux que nous retenons particulièrement autour de cette notion « d'éco-métropole »**

- Comment garder un équilibre entre le développement de l'urbain et la préservation des espaces verts, compte tenu de la croissance démographique importante ?
- Comment répondre au rêve d'avoir une maison individuelle pour certains citoyens alors que l'on sait que le rêve de la maison « quatre façades avec jardin privé » est incompatible avec la construction d'une éco-métropole ?
- Peut-on continuer à accueillir des habitants dans une éco-métropole ? Si oui, à quelles conditions pour préserver une bonne qualité de vie pour tous ?
- Comment peut-on aujourd'hui rendre possible sur un territoire fragile comme l'estuaire, un développement économique fort et le respect écologique ?
- Le respect de l'environnement peut-il nous apporter une croissance économique et des emplois ?
- Va-t-on savoir impliquer et contrôler les entreprises, les collectivités, dans le cadre du développement durable ?
- Est-ce nécessaire de continuer l'extension du port au sein de notre périmètre étroit ou faut-il aller chercher des complémentarités ou des développements ailleurs sur la façade atlantique ?
- Compte tenu de la relation de co-responsabilité de tous les acteurs, quels peuvent être les effets de « frontières » dans l'éco-métropole avec des territoires limitrophes ? (Exemple de l'étalement urbain qui sera maîtrisé sur un territoire métropolitain mais qui ne serait pas contraint en dehors de ce territoire)

## »» Vers un développement équilibré : des questions aux propositions

Comme nous venons de les décrire, les enjeux autour de cette notion d'éco-métropole sont vastes et complexes. Notre connaissance propre et les quelques jours de formation dont nous avons bénéficié ne suffisent pas pour donner un point de vue d'expert ; toutefois, nous permettons de faire quelques remarques qui, nous le pensons, donneraient de la visibilité et lisibilité à cette éco-métropole pour les habitants.

La région possède des atouts géographiques et écologiques qui pourraient permettre de développer un territoire d'expérimentation et de développement à long terme d'énergies nouvelles et renouvelables : solaire, éolienne, façade maritime. Devenir un territoire pilote à ce niveau.

La Loire est un atout majeur pour le territoire et positif pour le développement durable. Par exemple, il existe des projets concrets en matière de reconquête du fleuve et de valorisation de ses rives, comme la création pour 2009 d'un village d'entreprises en bordure de fleuve, « Plein Sud » dans une logique de développement durable (récupération des eaux pluviales, chauffage écologique). Ne faudrait-il pas tourner les emplois vers l'estuaire : dans 20 ans l'eau sera toujours là... mais le pétrole (très présent dans les activités de l'estuaire) ?

La chambre de commerce et d'industrie ne devrait-elle pas créer en son sein un organe d'accompagnement des entreprises en naissance, en mutation, en difficulté (les unes n'étant pas les autres), pour préserver la capacité de production de richesse et d'emplois dans la région ?

Quels projets de construction de l'habitat individuel et collectif innovants dans une recherche d'autonomie en énergie, voire de production d'énergie ?

Quelles recherches en matière de conception de l'habitat prenant en compte les différents temps de la structure familiale (des maisons modulables suivant l'évolution de la taille de la famille au cours de la vie) ?

Quels projets de recyclage des déchets « équilibrés » pour l'éco-métropole ?  
Comment

Développer une politique métropolitaine de gestion des déchets ?

Quels projets pour réguler le trafic routier dans le contexte de croissance démographique actuel ?

Est-ce que le projet de nouvel aéroport répond aux besoins des habitants et aux critères de notre éco-métropole ?

Le troisième pont correspond à un vrai besoin, cela dit peut-être peut-on trouver des formes nouvelles de régulation du trafic sur les ponts existants qui prennent en compte les comportements nouveaux (développement du vélo) et les flux actuels ?

À défaut d'infrastructures lourdes et coûteuses dans l'immédiat, ne faut-il pas réfléchir à des aménagements des temps de travail pour répartir dans la journée les flux de déplacement ?

Sur le transport de marchandises sur route, quel projet de développement en lien avec les autoroutes fluviales qui permettraient de réduire le trafic « poids lourds » ?

Comment envisager la complémentarité des moyens de transport (aérien, routier, ferroviaire, fluvial et maritime) ?

**>>> Nous concluons sur deux idées fortes concernant cette éco-métropole :**

- utiliser le fleuve comme vecteur du développement durable ;
- utiliser l'écologie comme outil du développement économique de nos territoires.

## Du point de vue des habitants : la métropole et notre vie

Nous avons compris qu'à l'origine, cette dynamique politique créée autour de la métropole Nantes Saint-Nazaire n'a pas pour vocation de se substituer ou de se rajouter aux compétences des instances déjà existantes à d'autres échelons.

Nous pensons, compte tenu de l'usage que nous faisons du territoire sur lequel nous vivons et de la dynamique enclenchée par des élus, acteurs économiques et citoyens autour de cette métropole, qu'il serait pertinent qu'un certain nombre de sujets ayant directement un lien avec la vie des habitants soient traités à l'échelle de la métropole, même si les moyens d'application des choix qui pourraient être faits ne sont pas de son ressort mais plutôt de celui de communes, communautés de communes, département, région, État.

Nous avons trouvé des enjeux communs à notre vie quotidienne et à cette métropole. Ce sont ces points que nous allons développer dans la partie qui suit.

### **>>> En ce qui concerne les déplacements**

Dans nos usages, nous pensons qu'il est nécessaire de créer de véritables transports en commun entre les gares et les zones urbaines, ainsi que pour les petites communes isolées vers les villes urbanisées (Saint-Nazaire, Nantes). Les habitants sont preneurs de l'organisation et la facilitation des moyens d'échanges entre les différents lieux de vie.

Nous avons entendu des avis contraires en ce qui concerne le développement du trafic ferroviaire, fluvial et terrestre.

Il reste de nombreuses questions sur lesquelles nous attendons des réponses, des éclairages, de la métropole :

- Quel serait le moindre mal (ou les meilleures solutions) pour l'environnement et les populations locales en ce qui concerne la gestion des trafics ?
- Pourquoi n'utilise-t-on pas davantage les bateaux ou les voies ferroviaires pour faire circuler les containers qui arrivent dans les ports et qui encombrant les autoroutes et les ponts ?
- Est-ce que le développement d'un réseau de transport public du type de celui dont bénéficient les habitants de l'île-de-France serait une bonne chose pour la métropole ? Est-ce une éventualité économiquement et écologiquement acceptable ? (Un réseau ferré permettant de faire des choix plutôt que des non-choix en matière de déplacements ; une « carte orange » prise en charge en partie par les entreprises ; une uniformisation des titres de transports Nantes/La Baule/Saint-Nazaire).
- Quelles solutions pour sécuriser nos pistes cyclables (au niveau des ronds-points et des ponts) à l'échelle de la métropole ?
- Quelles solutions pour optimiser l'utilisation des transports et des infrastructures en échelonnant les horaires d'ouverture des services, des entreprises et des administrations ? Dit autrement, comment cette problématique du « temps » se pose et peut se traiter à l'échelle de la métropole Nantes Saint-Nazaire ?
- Va-t-on développer à l'échelle de la métropole les aires de co-voiturage ? (développement des parkings de stationnement pour le co-voiturage par exemple, co-voiturage au départ et au retour de Saint-Nazaire)

## **>>> En ce qui concerne le logement**

Certains d'entre nous n'acceptent pas que le SCOT préconise l'habitation en petits immeubles collectifs pour des raisons d'efficacité (économie d'infrastructure et écologique), leur rêve de pavillons individuels est toujours présent.

Nous avons été sensibles à la notion d'équilibre sur le territoire de la métropole entre la part que chaque commune pourra consacrer à la construction de logements sociaux.

Nous aurions aimé développer plus le sujet des moyens qui pourraient se

mettre en place dans la dynamique de la métropole pour que les prix de l'immobilier n'augmentent pas avec le développement du territoire et l'accroissement de la population.

### **»» En ce qui concerne le travail : innover et concilier emploi et patrimoine**

Nous avons compris que la métropole permet et favorise l'emploi sur tout le territoire, tout en respectant les préconisations du SCOT en matière d'équilibre entre développement industriel et espaces naturels.

Suite aux exposés que nous avons entendus, nous comprenons bien que les emplois tournés vers l'innovation et les technologies de pointe sont les emplois de demain. Cela passe aussi par un développement du secteur universitaire sur ces sujets. Nous pensons que la métropole a son rôle à jouer dans l'anticipation des changements et doit être force de proposition sur l'ensemble du territoire pour les formations relatives aux emplois du futur.

Qui dit formation et emploi dit qu'il faut informer ceux qui pourraient être potentiellement intéressés. Comment la métropole peut-elle jouer ce rôle d'émulateur auprès des habitants et futurs habitants de la métropole sur les métiers de demain ?

Nous nous sommes rendus compte que notre territoire est riche de sa diversité tant en matière d'emploi, qu'en matière de patrimoine naturel, art, culture. Nous avons compris que les deux ne sont pas en opposition. Au contraire, ils peuvent être développés de manière complémentaire.

L'enjeu pour la métropole, autour du développement des métiers, est de favoriser cela de manière équilibrée sur le territoire et pas seulement autour des deux grandes villes Nantes et Saint-Nazaire.

### **»» L'humain au cœur de la métropole : conciliation entre vie professionnelle et vie familiale, santé, service aux personnes**

Un des enjeux, pour nous habitants sur le territoire, est de faciliter la conciliation entre vie familiale et emploi.

Beaucoup connaissent directement ou indirectement l'expérience d'habiter à un endroit sur le territoire et de travailler à un autre endroit. Outre le fait que cela représente un enjeu en matière de déplacement cela l'est aussi par la manière dont on peut organiser sa vie familiale, notamment la garde des enfants.

Nous avons entendu que certaines villes ont des solutions pour permettre aux parents qui travaillent dans leur commune d'avoir la possibilité de faire garder leurs enfants dans cette même commune, moyennant des échanges de bons procédés entre communes concernées. Pourquoi ne pas encourager, favoriser le développement de cette pratique à l'ensemble des communes sur le territoire de la métropole ?

Nous pensons que l'espace de réflexion et de projets que représente la métropole est un endroit privilégié pour que les communes se posent ce type de question en tenant compte non seulement de leurs compétences administratives mais aussi des usages de leurs habitants qui travaillent, habitent dans la ou les communes concernées.

D'autres sujets mériteraient d'être abordés sous l'angle de la vision métropolitaine du territoire, comme :

- la prise en charge des personnes handicapées tout au long de la vie ;
- la prise en charge ponctuelle ou constante des personnes âgées ;
- la prise en charge des enfants et autres personnes dépendantes en horaires décalés, pour permettre aux employés de l'hôtellerie et de l'industrie de pouvoir assurer leur emploi, sans avoir de charge supplémentaire ou excessive d'organisation de garde ;
- la gestion des hôpitaux, cliniques et services de soins.

### **»» Patrimoine naturel : préserver et valoriser nos atouts**

Après avoir été à l'écoute de plusieurs intervenants, les membres de l'atelier citoyen ont été sensibilisés par le souci de développement du cadre naturel et du patrimoine de chaque commune.

Le potentiel naturel existe, il se renforce et devient attractif, comme les chemins côtiers et les pistes cyclables.

Les ressources naturelles sont des atouts pour notre région et non pas des obstacles.

Chaque territoire souhaite conserver ses spécificités et les faire connaître. Comment le faire dans une logique métropolitaine ?

Chacun a pris conscience de la nécessité vitale pour aujourd'hui et pour demain de la protection de l'environnement. Protéger l'environnement c'est aussi veiller à l'équilibre des espaces, en réservant des espaces pour les terres agricoles.

**Les questions suivantes contiennent en germe des pistes d'action, avec des effets bénéfiques en matière de création d'emploi :**

- Pour éviter la contamination des nappes phréatiques par les pesticides et autres produits polluants utilisés en agriculture, est-ce que l'agriculture raisonnée ou biologique sera amplifiée ? Des exemples de coopératives ou fermes bio vendent déjà en direct leurs produits aux citoyens.
- La collecte des déchets verts organisée à La Baule, Nantes et Saint-Nazaire peut-elle être étendue à d'autres communes en mutualisant les bonnes pratiques, plutôt qu'en poursuivant des collectes différentes selon les communes ? Par exemple, l'usine d'incinération des déchets à Nantes est dotée de nouveaux systèmes de tri, qui implique la généralisation du tri sélectif à Nantes des ordures ménagères, cet exemple pourrait-il être suivi par d'autres villes, et pour quel coût et quel bénéfice ?
- Un effort de non-utilisation des pesticides commence à se mettre en place (jardins publics, trottoirs) et se traduit aussi par une limitation de la vente de ces produits.

La protection de l'environnement exige aussi d'autres efforts :

- Aménagement de bacs de rétention au bord de la voie expresse longeant la Brière pour éviter la pollution de l'eau des étiers (du côté de Châteaubriant, cela existe déjà).
- Diminution du trafic routier. Exemple : ne faudrait-il pas utiliser plus fréquemment la barge fluviale, par exemple pour les convois exceptionnels des pièces d'Airbus ? Le fret ferroviaire pourrait aussi être développé pour éviter la circulation de trop de containers transportés par camion.

Le groupe a été sensibilisé à l'élimination des déchets ménagers et industriels. Certaines communes ne possèdent pas d'usines d'incinération et transportent 50 à 100% de ces déchets à Laval ou à Nantes par transports routiers. Quelle serait dans le futur la solution idéale : transport fluvial ou nouvelles installations ?

## »» Patrimoine culturel et attractivité touristique

Patrimoine naturel et culturel se rejoignent parfois comme dans le cas de la manifestation culturelle Estuaire 2007 qui a permis à un large public de découvrir les richesses naturelles de l'estuaire ; ce fut un énorme succès.

À une échelle plus restreinte, au niveau des communes, des projets de découverte nouvelle du territoire sont en cours de réalisation, comme à Cordemais.

L'information nous paraît indispensable, au sein des offices de tourisme, des mairies avec l'appui des médias.

Pour l'année prochaine, sera-t-il mis à disposition des touristes des bateaux de croisière « découverte de l'estuaire » sur la Loire, entre Nantes et Saint-Nazaire ? Certains d'entre nous ont tenté de faire cette croisière avec des amis visiteurs cet été 2008, sans avoir de possibilité, le seul bateau disponible étant semble-t-il en réparation. Développer l'activité touristique du port de Nantes serait une belle manière de faire connaître notre région.

L'exemple de l'attraction renouvelée de l'Île de Nantes (escales de paquebot, bâtiments des anciens chantiers navals réhabilités pour les manifestations culturelles, ancien « hangar à bananes » destiné aux expositions culturelles, restaurants...) montre les effets positifs quand Nantes « retrouve » son fleuve. Idem à Saint-Nazaire qui redonne une nouvelle vie à la base sous-marine.

Le tourisme doit également se développer à l'intérieur des terres ; c'est une manière de valoriser nos atouts et de renforcer l'attractivité touristique de la Métropole, en particulier face à la concurrence de nos voisins vendéens et bretons.

Comment animer le territoire, y développer des distractions, y compris dans certaines villes importantes, comme Saint-Nazaire, qui a pourtant déjà développé de nombreux événements et lieux culturels ? Et comment aider les jeunes (et les moins jeunes) à se déplacer par des modes de transports collectifs (par exemple par cars) vers les lieux de spectacles, afin de privilégier une programmation culturelle à l'échelle de la métropole ?

## »» Le rôle de la métropole dans la gestion du risque

À l'heure où le groupe rédige cet avis, les accidents de Donges sont dans tous les esprits. Est-il possible que des accidents comme celui de la raffinerie de Donges de 2008 se reproduisent ou Total a-t-il fait le nécessaire ?

Nous sommes inquiets face à un certain nombre de risques :

- Il y a trop de convois exceptionnels sur les routes de la région. Ne pourrait-on pas obliger ce genre de gros transport (par exemple les convois d'Airbus) à prendre le train ou le fleuve ? Faut-il attendre un accident grave avec les convois exceptionnels ?
- Des industries polluantes sont encore au milieu de zone d'habitation (exemple : les carrosseries industrielles et auto).
- L'extension du port de Donges ne semble pas cohérente du fait des « zones à risque » et de l'écosystème environnant. Certaines activités du port pourraient être déconcentrées vers d'autres ports de la façade atlantique ou de l'estuaire (La Rochelle, Lorient).
- Quel site pour le traitement des déchets et leur enfouissement ou incinération, étant donné les conséquences en termes de pollution et de coût ?

Nous souhaiterions que la métropole s'engage dans la gestion des risques, du fait de son échelle et de sa capacité à réunir les acteurs concernés (élus, acteurs économiques, etc.).

Pour prendre un exemple concret, quel engagement peut prendre la métropole sur le traitement de l'eau et ses conséquences sur l'environnement, tout en préservant les ruisseaux et les nappes phréatiques et en étant plus vigilant sur les pollutions urbaines, agricoles et industrielles ?

## Nos conclusions

Notre groupe est composé d'un nombre restreint d'habitants du territoire, aux profils différents. Nous ne nous sentons pas représentatifs de toute la population, mais bien porteurs d'un avis que nous avons forgé ensemble lors de ces 45 heures de travail citoyen qui s'achèvent ce 21 novembre 2008, à l'occasion de la présentation de notre avis à la conférence métropolitaine.

Nous sommes conscients que la construction de la métropole repose sur un tripode politiques (élus)/administration/citoyens :

- les citoyens proposent – soumettent des idées – donnent leur avis
- les élus prennent la décision
- l'administration étudie les propositions – les met en œuvre

Les citoyens devraient exercer un pouvoir, au-delà du seul moment de l'élection. Ils sont partie prenante du projet métropolitain et ont leur contribution à apporter. Nous espérons par notre engagement en avoir fait la preuve.

Nous espérons que la demande de la métropole Nantes Saint-Nazaire à notre égard ne relève pas uniquement de la bonne conscience politique.

Nous attendons, une fois avoir présenté notre avis :

- un retour sur nos positions de la part des décideurs impliqués dans la construction de la métropole,
- que soit étendu le processus de consultation/association des habitants de la métropole, sur des thèmes précis : transports, crèches, déchets, gestion de l'eau...
- que soit préservé le regard neuf que nous avons apporté, en évitant la professionnalisation de citoyens, donc en stimulant le volontariat voire en pratiquant le tirage au sort dans la population.

## Composition du groupe des participants aux ateliers citoyens de la métropole Nantes Saint-Nazaire

Prénom	Age		Commune d'habitation	Métier
Hervé	57 ans	1951	Brains	Éducateur canin
Damien	32 ans	1996	Grandchamps-des-Fontaines	Consultant
Marie	66 ans	1979	Nort-sur-Erdre	Retraitée
Isabelle	43 ans	1991	Saint-Nazaire	Factrice
Christine	34 ans	1974	Saint-Nazaire	Pilote de stérilisation (laiterie)
Odile	56 ans	1952	Orvault	Comptable
Michel	60 ans	1981	Pornichet	Enseignant
Philippe	36 ans	1989	Saint-Sébastien-sur-Loire	Ingénieur informatique
Pierre	76 ans	1968	Nantes	Retraité ingénieur électrique
Françoise	45 ans	1980	Saint-Nazaire	Sans profession, femme au foyer
Bertrand	51 ans	1957	Treillières	Gérant d'entreprise
Sylvie	59 ans	1970	Nantes	Sans profession / secrétaire université permanente
Catherine	42 ans	1991	Saint-Nazaire	Assistante de direction
Roger	78 ans	1974	Pornichet	Retraité ingénieur pétrole
Christine	45 ans	1988	Saint-Malo-de-Guersac	Infirmière
Marie	63 ans	1945	Nantes	Négociante en immobilier
Antoine	26 ans	1988	Nantes	Gestionnaire de risques
Bruno	45 ans	1991	Saint-Nazaire	Formateur/Conseils techniques
Florence	41 ans	1999	Nantes	Accueil secrétariat
Philippe	52 ans	1976	Sainte-Luce-sur-Loire	Contremaître d'exploitation

# **Programme des rencontres avec les intervenants lors des ateliers citoyens de la métropole Nantes Saint-Nazaire**

**Atelier 1.** Vendredi 27 et Samedi 28 juin 2008

## **Présentation des thèmes de l'atelier**

**et des questions posées au groupe de citoyens :**

Stanislas Mahé (Chargé de mission à la SAMOA)

Stéphane Bois (Directeur du Syndicat mixte du SCOT de la Métropole Nantes Saint-Nazaire)

## **Histoire de la métropole Nantes Saint-Nazaire La Baule :**

Laurent Théry (Directeur général de la SAMOA)

## **La métropole Nantes Saint-Nazaire La Baule**

**dans le monde en 2008 : place et enjeux**

Jean-Luc Charles (Directeur du cabinet du Maire de Nantes et du Président de Nantes Métropole)

## **Construction de l'éco-métropole, les éléments**

**du programme d'action, la vision politique**

Jean-Marc Ayrault (Député-Maire de Nantes, Président de Nantes Métropole et du Syndicat mixte du SCOT de la métropole Nantes Saint-Nazaire)

## **Éclairage économique**

Jean-François Gendron

(Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes)

## **Éclairage environnemental**

Bernard Prud'homme (Directeur du GIP Loire Estuaire)

**Atelier 2.** Vendredi 19 et samedi 20 septembre 2008

**Échanges avec Joël Batteux** (Maire de Saint-Nazaire, Président de la CARENE)

**Le SCOT et les enjeux pour la métropole Nantes Saint-Nazaire La Baule**

Stéphane Bois (Directeur du Syndicat mixte du SCOT de la Métropole Nantes Saint-Nazaire)

**Ambition, risques et difficultés de l'éco-métropole**

Marilyne Guillard (Directrice Énergies et Environnement, Nantes Métropole)

**Économie portuaire, potentiel pour le territoire**

François Marendet (Directeur général du Port autonome de Nantes Saint-Nazaire)

**Atelier 3.** Vendredi 10 et samedi 11 octobre 2008

**Échanges avec Yves Métaireau** (Maire de La Baule, Président de Cap Atlantique)

**Échanges avec Gabriel Vitré** (Directeur du Conseil de développement de Nantes)

**Retour sur l'avis et conseil à la rédaction** (Antoine Vergne, expert en démarche participative)

**Échanges avec Joël Geffroy** (Maire de Cordemais)

# Scot.métropole

Syndicat mixte du Schéma de cohérence territoriale de la métropole **Nantes Saint-Nazaire**

**samoa**  
société d'aménagement de la métropole ouest atlantique