

cndp
Commission nationale
du débat public

Bilan

du débat public
Anneau des Sciences
Lyon

10 novembre 2012 - 5 avril 2013

dressé par le Président
de la Commission nationale
du débat public

Mai 2013

Introduction

Saisie conjointement le 2 mars 2012 par le Président de la Communauté urbaine du Grand Lyon et le Président du Conseil général du Rhône, d'un projet de bouclage du périphérique à l'ouest de l'agglomération dénommé Anneau des Sciences, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 4 avril 2012 d'organiser elle-même un débat public et d'en confier l'animation à une Commission particulière.

Elle a en effet considéré que :

- « - le projet de bouclage du périphérique de Lyon, visant au déclassement et à la requalification urbaine des autoroutes A6 et A7 traversant l'agglomération, sous réserve que soit réalisé par l'État le contournement autoroutier de l'agglomération, revêt un caractère d'intérêt national,
- les enjeux socio-économiques du projet pour l'amélioration des mobilités internes de l'agglomération sont importants,
 - les impacts du projet sur l'environnement, susceptibles d'aggraver les risques d'inondation et les risques technologiques et de porter atteinte à la préservation des milieux naturels, sont significatifs. »

Le même jour, elle a nommé Philippe MARZOLF président de la Commission particulière du débat public.

Sur proposition de ce dernier, elle a, le même jour, nommé membres de la Commission particulière du débat public : M. Jean-Stéphane DEVISSE, M. Jean-Paul PUYFAUCHER, Mme Chantal SAYARET, Mme Cécile VALVERDE.

Le 7 novembre 2012, la CNDP a considéré que le dossier établi par le maître d'ouvrage était suffisamment complet pour être soumis au débat public, dont elle a fixé les dates (du 10 novembre 2012 au 28 février 2013) et approuvé les modalités d'organisation.

LE PROJET SOUMIS À DÉBAT

Une situation de congestion des voiries déjà ancienne

Le développement d'une métropole de l'importance de Lyon ne va pas sans poser les questions essentielles de l'accessibilité de l'agglomération et de la mobilité de ses habitants. Le réseau routier actuel, hérité des années 1960-1970, avec l'autoroute A6/A7 traversant le cœur de la ville et de grands axes trop souvent congestionnés, est inadapté.

La création de la Rocade Est, il y a 20 ans, n'a pas réglé les problèmes d'engorgement du centre-ville, accentuant de plus le déséquilibre entre l'Ouest et l'Est.

Le projet de contournement du centre-ville par une voirie permettant de mieux répartir les flux n'est pas nouveau et le TOP (Tronçon Ouest du Périphérique) est évoqué à Lyon depuis plusieurs décennies. Rebaptisé Anneau des Sciences par le maître d'ouvrage, il présente aujourd'hui des caractéristiques nouvelles, en particulier de multimodalité par son articulation avec les transports en commun développés parallèlement. Conçu comme un projet intégré, adapté aux déplacements quotidiens des habitants de l'agglomération lyonnaise, l'Anneau des Sciences a aussi pour ambition d'être un vecteur de développement économique et, enfin, un outil de requalification urbaine.

Reliant par l'Ouest le Boulevard périphérique Nord au boulevard Laurent Bonnevey, la nouvelle infrastructure routière offrirait 14,8 km de voiries dont 80% enterrés, accessibles par 7 portes (Valvert, Trois-Renards, Alaï, Beaunant, Hôpitaux, Saulaie, Saint-Fons).

Un projet à objectifs multiples

Le projet Anneau des Sciences, tel qu'il a été conçu par le maître d'ouvrage, a pour vocation :

- de supprimer l'autoroute A6/A7 en ville et créer un boulevard urbain ;
- de réduire la circulation automobile dans les quartiers de l'Ouest et du Centre ;
- de créer des liaisons efficaces entre les pôles de développement et d'innovation de la région ;
- de développer des grands sites de projets urbains.

S'agissant de l'Anneau des Sciences, deux variantes sont proposées par le Grand Lyon : une variante courte de 14,8 km (dont 80% enterrés) privilégiée par le maître d'ouvrage, et le scénario Rocade, version plus longue de 16,3 km (dont 69% enterrés) dont le tracé se prolonge jusqu'à Feyzin.

Le coût du projet incluant la nouvelle infrastructure routière et la requalification de l'autoroute A6/A7 est évalué à 2,5 milliards d'euros. Les mesures de transports en commun l'accompagnant sont estimées entre 800 millions et un milliard d'euros.

La réalisation de l'Anneau des Sciences est prévue à l'horizon 2025-2028.

LE MAÎTRE D'OUVRAGE CONDITIONNE SON PROJET À UNE DÉCISION DE L'ÉTAT SUR LE GRAND CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE LYON, À L'OUEST OU À L'EST

La séparation de la circulation de transit (national et international) et du trafic local, permettant d'aller d'une extrémité à l'autre de l'agglomération sans traverser le centre-ville, suppose la réalisation d'un contournement autoroutier de Lyon. Le contournement autoroutier par l'Ouest (COL) a fait l'objet d'un débat public en 2001-2002.

Aujourd'hui, le maître d'ouvrage a posé comme condition préalable à la réalisation de l'Anneau des Sciences « une décision de l'État sur le grand contournement de l'agglomération à l'Ouest ou à l'Est, projet de voirie destiné à capter les flux de transit nationaux et internationaux Nord-Sud ».

Les conclusions de la Commission Mobilité 21, chargée de l'évaluation du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) seront rendues au premier semestre 2013. Très attendues à Lyon, les décisions prises au niveau national influenceront et détermineront celles prises par le maître d'ouvrage en matière d'infrastructures routières.

UNE REQUÊTE UNANIME : LA REQUALIFICATION DE L'A6/A7

Au cœur du projet et du débat, la requalification de l'autoroute qui traverse Lyon est demandée par tous. La présence d'une autoroute de cette importance en centre-ville est considérée par tous les acteurs comme un scandale urbain, environnemental et sanitaire.

Sa requalification en boulevard urbain à vitesse limitée et aménagé pour les transports en commun et les modes doux (couloirs de bus, pistes cyclables) est prévue par le Grand Lyon en parallèle à la construction de l'Anneau des Sciences. Le maître d'ouvrage considère en effet que les deux projets sont indissociables. Selon lui, aucun des scénarios étudiés misant uniquement sur un développement accru des transports en commun ne résoudrait les dysfonctionnements actuels.

Certains demandent une requalification immédiate et urgente de l'A6/A7, dissociée de la réalisation du projet routier, et la mise en place de mesures contraignantes pour l'automobile, seules susceptibles de faire diminuer le trafic routier.

La requalification des voiries dans les centres-villes des communes de l'Ouest est aussi souhaitée de manière unanime.

UN ACCORD UNANIME SUR LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN, MAIS DES DIVERGENCES SUR LEUR EFFICACITÉ

Le développement des transports collectifs est le second grand point de convergence du débat public. Tous les participants le souhaitent, comme ils souhaitent une réduction de la part modale de la voiture.

Plusieurs participants appellent à une meilleure intégration tarifaire des transports collectifs, évoquant parfois une carte multimodale.

De même, le développement des modes doux, particulièrement l'usage du vélo, est plébiscité, et soutenu par le Grand Lyon.

S'agissant des transports collectifs, de nombreuses voix s'élèvent pour demander un investissement plus important que ce qui est prévu dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de 2010.

Parmi les opposants au projet routier, beaucoup considèrent que l'on pourrait reporter le trafic circulant actuellement sur l'A6/A7 (dont la part de trafic local représente environ 85%) en développant les transports en commun dans l'Ouest de l'agglomération. Cela permettrait de réduire la pollution de l'air et de limiter l'émission de gaz à effet de serre.

Le maître d'ouvrage et le Syndicat des transports lyonnais (SYTRAL) contestent cette analyse. Ils considèrent qu'il n'est envisageable de ne reporter sur les transports collectifs que 25% du trafic de l'A6/A7, en raison des faibles densités de population et de la topographie de l'Ouest lyonnais (alors qu'il serait nécessaire de diviser le trafic par deux pour requalifier l'autoroute).

Le SYTRAL précise que plus on développe les transports collectifs dans les zones peu denses, plus ils sont déficitaires. Les partisans d'un développement massif des transports en commun répondent qu'il faut intégrer, dans le rapport coût-bénéfice, les avantages pour la santé et l'environnement, qui ne sont aujourd'hui pas pris en compte dans les études.

DES AVIS TRÈS PARTAGÉS SUR L'OPPORTUNITÉ D'UNE NOUVELLE INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE

Les entreprises, les acteurs économiques, les élus et certains habitants favorables à l'Anneau des Sciences

Les entreprises, les acteurs économiques, les collectivités territoriales et les élus locaux sont très majoritairement favorables à une infrastructure routière qui améliorera les déplacements et contribuera à l'essor économique de l'Ouest lyonnais, dont certains quartiers, comme les Hôpitaux Sud ou La Saulaie, sont en pleine expansion.

Elles soutiennent sans réserve le projet.

Les habitants riverains de l'autoroute, pénalisés par un trafic continu en cœur de ville, ainsi que ceux des communes qui seraient desservies par l'Anneau des Sciences, y sont également favorables.

Une remise en cause de l'infrastructure routière par certains acteurs

Malgré tout, on assiste à une remise en cause importante de l'idée même de créer une nouvelle infrastructure, de nombreux experts s'accordant à dire que chaque nouvelle infrastructure routière augmente le trafic, au lieu de le réduire.

De nombreux participants craignent que, loin de résoudre le problème de la congestion, l'Anneau des Sciences contribue à créer un nouvel axe promis à une saturation rapide.

La plupart de ceux qui résistent au projet, issus des associations ou du public, contestent une vision passéiste de l'urbanisme routier et autoroutier, qui selon eux n'a plus d'avenir au regard des exigences environnementales et de la nécessité de faire évoluer les habitudes de transport des citoyens.

Par ailleurs, de nombreux participants mettent en exergue les liens étroits entre déplacements et organisation de la société (étalement urbain, usage de la voiture comme mode obligé...)

Aux dires des spécialistes du transport routier, la voiture n'est d'ailleurs plus considérée comme un bien de consommation aussi désirable qu'avant, surtout chez les jeunes.

Pour le Grand Lyon, s'il est vrai qu'une nouvelle infrastructure, sans accompagnement particulier, induit du trafic, le projet de l'Anneau des Sciences est de nature différente, puisque cette voirie vient en remplacement d'une autoroute qui va être supprimée.

L'Anneau des Sciences va donc servir de liaison de substitution à cette autoroute et dans le même temps, des transports collectifs seront développés en lien avec la nouvelle infrastructure.

DES INQUIÉTUDES SUR LES CONSÉQUENCES SANITAIRES, ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES DU PROJET

La mise en cause d'un modèle de développement contraire aux engagements du Grenelle

Le volet environnemental du projet est régulièrement soulevé. Le bilan neutre de l'ouvrage, affiché par le maître d'ouvrage, paraît insuffisant à certains, au regard des engagements de la France à réduire par 4 ses émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050.

De nombreux participants évoquent de manière récurrente la possibilité de renoncer à cette infrastructure au profit de transports collectifs nettement moins polluants et moins consommateurs d'énergies fossiles.

C'est une vision qui est donnée comme plus responsable et plus positive envers les futures générations.

Des questions sanitaires sont également évoquées...

Pour le Grand Lyon, la réalisation de l'Anneau des Sciences en grande partie enterré, simultanément avec la requalification de l'A6/A7, entraînera une amélioration globale de la qualité de l'air et une réduction des nuisances sonores.

Mais l'ouvrage présentera des points d'évacuation des fumées et rejets d'échappement aux sorties des tunnels. Cet aspect de la question ne va pas sans inquiéter une partie du public. Les rejets aux sorties de tunnel sont très polluants aux abords immédiats des débouchés, se dissipant assez vite au fur et à mesure qu'on s'en éloigne. Cela pose tout de même le problème de l'urbanisme aux abords des entrées et sorties des tronçons enterrés. Nombreux sont les participants qui s'interrogent en particulier sur la pertinence d'un échangeur situé aux Hôpitaux Sud, zone où la qualité de l'air revêt une importance cruciale, en raison de la présence de nombreux malades.

Certaines associations écologistes s'inquiètent également des impacts du projet sur les milieux sensibles, la biodiversité et les surfaces agricoles.

Sans oublier le souci d'une certaine équité sociale...

Le sentiment s'exprime parfois d'un déséquilibre croissant entre les habitants des centres-villes et les populations des banlieues éloignées, les moins favorisées, contraintes par les prix de l'immobilier à s'éloigner du centre, et sans réel choix de leur mode de transport, déséquilibre que ne contribuerait pas à nuancer la construction de l'Anneau des Sciences, surtout si l'ouvrage est à péage.

Mais aussi d'une équité territoriale entre l'Est et l'Ouest

À l'Est, apparaît la crainte que l'Anneau des Sciences capte l'ensemble des financements publics au bénéfice du Centre et de l'Ouest.

LES ENJEUX LIÉS AU PROJET

Pour le Grand Lyon, le projet permettrait, outre le report des véhicules circulant actuellement sur l'A6/A7, une meilleure desserte des communes de l'Ouest lyonnais, ainsi que la requalification de certains axes. Le maître d'ouvrage prévoit en effet, dans les communes incluses à l'intérieur de l'Anneau des sciences, une baisse du trafic dans les centres-villes (de 5 à 35%) et des mesures urbaines qui transformeraient ces axes en voies urbaines (traitement paysager, insertion des modes doux, etc.).

Il permettrait aussi, en dégageant le centre de l'agglomération (Lyon et Villeurbanne) de favoriser des modes doux de circulation (vélo, marche à pied) avec des pistes ou des allées dédiées, et de rendre aux habitants l'accès au fleuve et à ses berges enfin aménagées.

Des divergences sur le tracé au Sud

Le tracé de l'Anneau des Sciences, le plus court, est privilégié par le Grand Lyon qui juge le scénario Rociade (plus long et enterré seulement à 69%) moins avantageux, au regard des objectifs recherchés et des services rendus. Il craint en particulier que le scénario Rociade, préféré par certains, favorise un étalement urbain et facilite la présence sur son parcours d'un très grand nombre d'automobilistes qui l'emprunteraient pour des distances plus longues, recréant ainsi une circulation de transit. C'est l'occasion pour le maître d'ouvrage de rappeler que l'Anneau des Sciences est une infrastructure appelée à contribuer à la desserte locale, et non au transit, lequel nécessite un grand contournement de l'agglomération.

Soutenu par de nombreux partisans du projet, le tracé court n'en suscite pas moins de fortes oppositions locales dans le secteur d'Oullins.

Un troisième scénario a été proposé en cours de débat par le Maire d'Oullins, préconisant un raccordement à l'A450 et un pont supplémentaire en amont de Pierre-Bénite pour rejoindre le boulevard Laurent Bonnevey. Avec ce tracé, l'infrastructure engloberait les communes d'Oullins, Pierre-Bénite et Saint-Genis-Laval. Ce scénario suscite l'opposition du Grand Lyon, en raison notamment de plus fortes nuisances.

Des communes aux points de vue divergents

Les différentes communes de la périphérie lyonnaise, qu'elles soient directement (à l'Ouest) ou indirectement (à l'Est) concernées par l'Anneau des Sciences, réagissent diversement. Les communes de l'Est souhaitent la réalisation du projet, pour rééquilibrer les flux de trafic qui se font pour l'instant essentiellement par l'Est. Paradoxalement, c'est ce qui a permis aussi à l'Est lyonnais de se développer depuis la construction de la Rociade dite « des villages ». Les communes de l'Ouest lyonnais favorables au projet en espèrent un développement comparable.

Toutefois, les associations de l'Est lyonnais manifestent une vive opposition au contournement autoroutier par l'Est (CEL), parfois envisagé à l'occasion du débat.

Ce contournement, s'il était retenu dans le cadre du nouveau Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT), devrait alors faire l'objet d'un débat public, puisque le débat public de 2002 ne concernait qu'un contournement par l'Ouest.

Certaines communes, du Sud et de l'Ouest, plus impactées par le projet en particulier aux échangeurs (que le maître d'ouvrage préfère appeler « portes ») doutent de son intérêt et parfois même contestent le tracé choisi.

Des solutions proposées, alternatives ou complémentaires

Plusieurs acteurs opposés au projet ont soumis des alternatives ou compléments à l'Anneau des Sciences. Quatre solutions ont été proposées et présentées au cours d'un atelier (renforcement du réseau ferroviaire, transformation préalable de l'A6/A7 en boulevard urbain, service de rocade par bus express, lignes en site propres).

Sans remettre en cause le programme de transports collectifs prévu au SCOT et inclus dans le projet, ces acteurs réclament un renforcement des efforts, afin d'atteindre les objectifs de l'agglomération sans recourir à une nouvelle infrastructure routière.

Tous demandent également le développement des modes doux, les cyclistes réclamant en particulier la réalisation d'une passerelle en encorbellement permettant aux vélos de franchir le pont de la Mulatière.

LES ASPECTS FINANCIERS DU PROJET

Le coût de 2,2 à 2,5 milliards d'euros avancé par le maître d'ouvrage pour l'Anneau des Sciences apparaît exorbitant à certains participants. L'infrastructure serait financée à part égale par le Grand Lyon et le Conseil Général avec un emprunt à 4,5% pendant 38 ans.

La longueur de cet emprunt pesant sur les collectivités laisse songeurs bon nombre de participants au débat et interroge certains sur la pertinence d'un investissement aussi lourd. Beaucoup demandent s'il ne serait pas judicieux d'investir plus massivement dans un développement soutenu des transports collectifs et dans un accompagnement des modes de transport doux ou alternatifs. Certains s'interrogent sur les modalités de ce financement dans la perspective de la création de la métropole lyonnaise.

Les prévisions du maître d'ouvrage concernant les recettes de péages sont parfois contestées. Des précisions budgétaires sont jugées indispensables, en particulier en ce qui concerne les projets d'accompagnement de l'ouvrage.

La question des péages

Les péages ont deux objectifs : la régulation du trafic, et le financement des ouvrages sur lesquels ils sont installés.

Les péages qui seront installés sur l'Anneau des Sciences relèveront vraisemblablement de la technologie free-flow (les véhicules ne s'arrêtent pas, il n'y a pas de barrière de péage, seulement un système de flashage), permettant d'éviter l'emprise importante d'une barrière de péage.

Certains intervenants demandent qu'une réflexion soit conduite sur l'idée d'un péage de zone, voire de péage global, à l'échelle de l'agglomération, qui donnerait accès aux axes routiers mais aussi aux divers transports en commun, permettant d'intégrer des critères sociaux, professionnels, géographiques, etc.

LES RÉSULTATS DE L'EXPERTISE INDÉPENDANTE

Très tôt dans le débat, des doutes ont été émis sur les hypothèses utilisées par le Grand Lyon pour calculer ses prévisions de trafic à l'horizon 2030 (l'Anneau des Sciences devant être terminé en 2025).

Une dizaine d'acteurs ayant porté cette demande auprès de la CPDP, celle-ci en a saisi la CNDP. Lors de sa séance du 9 janvier 2013, la CNDP a décidé de « faire procéder à une expertise complémentaire sur l'identification et l'incidence d'autres hypothèses que celles retenues par le maître d'ouvrage en matière de trafic et sur l'identification d'études complémentaires à réaliser pour optimiser un scénario sans nouvelle infrastructure lourde ».

Le cabinet TTK a été retenu le 6 février 2013, et le débat prolongé jusqu'au 5 avril 2013 pour permettre au public de prendre connaissance des résultats et d'en débattre.

Rappelant que son expertise ne se prononçait en rien sur l'opportunité du projet, TTK a proposé au maître d'ouvrage trois principaux axes de réflexion :

- enrichir et diversifier les hypothèses d'études ;
- étudier plus avant les interactions entre transports et urbanisme ;
- approfondir l'étude des transports collectifs à l'Ouest, dont TTK considère que le potentiel est sous-estimé.

TTK a par ailleurs évoqué la possibilité à court terme d'une requalification partielle de l'A6/A7. Le cabinet suggère d'inverser le phasage et de commencer par développer les transports en commun avant d'envisager un bouclage du périphérique.

TTK considère toutefois qu'une requalification immédiate de l'A6/A7 n'est pas envisageable sans la réalisation d'un itinéraire de contournement de transit.

TTK a analysé les scénarios étudiés par le maître d'ouvrage, sans infrastructure routière nouvelle et, selon l'expertise, l'hypothèse 2 (mobilisation du réseau routier existant en faveur des transports collectifs) mérite d'être retravaillée, en incluant des tramways en site propre.

D'après leurs études, l'Ouest pourrait accueillir des lignes de transports en communs lourds. TTK dresse la liste des solutions potentielles et conclut à la possibilité de gagner 5% de part modale pour les transports collectifs.

Les résultats de cette expertise ont suscité de nombreux commentaires, en lien avec les positions des uns et des autres. Le maître d'ouvrage a contesté certaines analyses de TTK ainsi que la faisabilité de leurs propositions. Les opposants au projet y ont vu une confirmation de leurs critiques, selon lesquelles le maître d'ouvrage n'a pas suffisamment étudié les hypothèses fondées sur le développement des transports en commun.

UN DÉBAT LARGEMENT SUIVI, SOUS PLUSIEURS FORMES

Le débat public a mobilisé un grand nombre de participants. 3813 personnes ont assisté aux 15 réunions publiques, réunions territoriales et auditions publiques animées par la CPDP.

Sur internet, 912 personnes ont suivi le débat en direct.

La CPDP avait préalablement recueilli les avis du public en organisant, du 27 août au 21 septembre 2012, une consultation sur internet, ce qui lui a permis de faire émerger, en amont du débat, les thématiques jugées prioritaires par le public.

Le public a produit 25 cahiers d'acteurs, 19 contributions et 6 délibérations. Il est à noter cependant que la majorité des cahiers d'acteurs ont été communiqués en fin de débat et, de ce fait, diffusés uniquement lors des dernières réunions.

Le site internet a été conçu comme un lieu de débat à part entière : non seulement il a permis au public de s'informer, mais il a offert des modalités de participation complémentaires aux réunions publiques. Les internautes pouvaient y déposer leurs questions, leurs avis, mais aussi publier leurs commentaires. Les discussions entre internautes étaient favorisées par le biais d'un forum. Les avis publiés, les réponses du maître d'ouvrage, les contributions, cahiers d'acteurs et délibérations, étaient ouverts aux commentaires.

Toutes les réunions ont été retransmises en direct sur internet. Les archives vidéo des réunions étaient consultables en ligne.

Du 10 novembre au 5 avril, le site www.debatpublic-anneau-top.org a comptabilisé près de 36 500 connexions provenant de 18 000 visiteurs, soit environ 250 visites/jour.

Le forum de discussion a enregistré plus de 700 interventions.

La CPDP a favorisé la participation des jeunes au débat, en proposant aux écoles et aux universités d'intégrer le débat public dans leur cursus.

45 étudiants de l'École Nationale des Travaux Publics de l'État ont constitué des groupes de travail et leurs conclusions ont été présentées dans un cahier d'acteur.

Des étudiants de l'Institut d'Études Politiques de Lyon ont étudié et commenté le dossier du maître d'ouvrage dans un rapport présenté à la CPDP, avant d'être publié sur le site du débat.

Ces chiffres illustrent l'intérêt porté au débat par un public très concerné par la question des transports dans l'agglomération lyonnaise.

La conduite du débat

La conduite du débat a fait la part belle aux spécialistes et aux experts, qu'ils soient issus des services de la Ville ou indépendants, permettant au public de creuser les diverses données du problème et d'approfondir sa connaissance des modèles de prospective autoroutière et urbanistique. Cette option de la CPDP, justifiée par l'ancienneté d'un projet installé dans les esprits depuis des années, même s'il faisait l'objet d'aménagements nouveaux, en a fait un débat assez technique, qui s'adressait à des participants bien informés et désireux de voir traiter les questions dans le détail.

Certains participants ont néanmoins souligné la trop grande technicité du débat et critiqué la profusion d'experts occupant massivement la tribune.

La CPDP a fait réaliser une enquête qualitative auprès de participants au débat public, afin de mesurer l'impact de sa communication sur le débat et d'évaluer la manière dont les participants avaient vécu le débat. Globalement, les personnes interrogées s'estiment bien informées, et reconnaissent la qualité de l'animation de la CPDP. Une part non négligeable a néanmoins critiqué le choix des intervenants et la place qui leur avait été accordée, trop importante à leurs yeux, avec une qualité d'écoute jugée souvent insuffisante.

Le dispositif innovant du site Internet tel qu'il a été mis en place par la CPDP constitue une expérimentation positive. Certains ont cependant considéré que le site était très riche, presque trop complet.

La possibilité d'assister aux réunions en direct et de poser des questions en ligne a favorisé les échanges des citoyens, et les forums de discussion ont apporté au dialogue des uns et des autres une vivacité et une réactivité qui manquait parfois en salle.

QUELLES CONCLUSIONS TIRER DE CE DÉBAT ?

Ce débat a permis d'informer le public de manière très importante. Plus de 4000 personnes ont assisté aux réunions publiques. La multiplicité des moyens de communication, les actions innovantes ont permis de toucher le plus grand nombre.

S'agissant du projet, deux propositions recueillent un avis unanime : la requalification de l'A6/A7 et le développement des transports collectifs.

En revanche, la réalisation de l'infrastructure routière, très attendue par les élus et les entreprises, est vivement contestée par une part significative d'habitants (étalement urbain, nuisances importantes) en raison notamment des problèmes sanitaires et de la qualité de l'air aux abords des sorties de tunnels.

Les suites du débat

Si le maître d'ouvrage décide de poursuivre son projet, il conviendra qu'après avoir considéré l'ensemble des contributions et expertises portées au débat, il s'inscrive dans une approche véritablement multimodale et qu'il prenne pleinement en compte les préoccupations environnementales et sanitaires.

Une poursuite des échanges et de la concertation avec le public ne pourra qu'aider le maître d'ouvrage dans l'élaboration de son projet.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat.

Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.



Christian Leyrit

Président de la Commission
nationale du débat public

cndp
Commission nationale
du débat public

244 bd Saint-Germain 75007 Paris
Tél. 01 44 49 85 60 - Fax : 01 44 49 85 61
www.debatpublic.fr - email : contact@debatpublic.fr