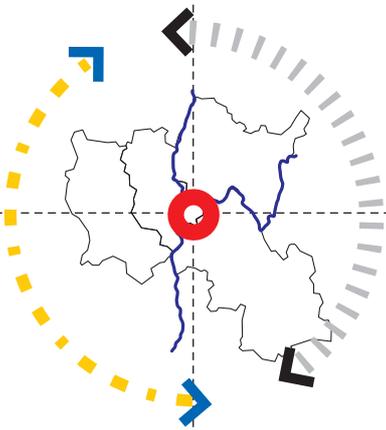


Débat public

sur les contournements

autoroutier et ferroviaire
de l'agglomération lyonnaise



Commission
particulière
du débat public

15 octobre 2001 – 15 février 2002



Compte rendu

établi par le président
de la commission particulière
du débat public

I – SAISINE DE LA CNDP ET PREPARATION DU DEBAT

I – 1 – SAISINE DE LA CNDP

| | |
|--|---|
| I – 1.1 – Saisine parlementaire (7 juin 1999) | 6 |
| I – 1.2 – Saisine ministérielle (22 août 2001) | 6 |
| I – 1.3 – Organisation d'un débat conjoint (17 septembre 2001) | 7 |

I – 2 – PREPARATION DU DEBAT

| | |
|--|----|
| I – 2.1 – Désignation du président de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) (16 mars 2000-14 mai 2001) | 8 |
| I – 2.2 – Constitution de la CPDP (9 juillet 2001) | 8 |
| I – 2.3 – Mise en place des moyens | 8 |
| I – 2.4 – Suivi de la préparation du dossier des maîtres d'ouvrage | 11 |
| I – 2.5 – Détermination des modalités et des outils du débat | 12 |

II – LANCEMENT ET DEROULEMENT DU DEBAT

II – 1 – LANCEMENT DU DEBAT

| | |
|--|----|
| II – 1.1 – Information des autorités locales | 14 |
| II – 1.2 – Information des milieux professionnels et associatifs | 14 |
| II – 1.3 – Information du public | 15 |

II – 2 – DEROULEMENT DU DEBAT

| | |
|---|----|
| II – 2.1 – Communication auprès des médias | 16 |
| ➔ Les conférences de presse et la préparation des réunions publiques | |
| ➔ La couverture du débat par la presse régionale | |
| ➔ La couverture du débat par la presse locale | |
| ➔ La presse nationale | |
| ➔ Les projets de contournement et le débat public à travers la presse | |
| II – 2.2 – Le site web | 19 |
| II – 2.3 - Les Questions et Réponses | 21 |
| ➔ Les statistiques du système questions - réponses | |
| ➔ Les principales questions posées par le public | |
| II - 2.4 - Les réunions publiques | 24 |
| ➔ Organisation logistique des réunions | |
| ➔ Participation aux réunions | |
| ➔ L'accueil du public | |
| ➔ Le déroulement de la réunion | |
| ➔ Les interventions des experts | |
| ➔ Les modes de participation du public | |
| ➔ Les tables rondes de la réunion de clôture | |

| | |
|--|-----------|
| II – 2.5 – Les cahiers d'acteurs | 31 |
| ➔ <i>Les 23 cahiers d'acteurs édités</i> | |
| ➔ <i>La réalisation des cahiers acteurs</i> | |
| II – 2.6 – Les expertises complémentaires | 36 |
| ➔ <i>Demandée par le Collectif Rhodanien</i> | |
| ➔ <i>Demandée par le Conseil Syndical du Parc du Pilat</i> | |
| II – 2.7 – Les Lettres du débat | 38 |

III – LES OPINIONS EXPRIMEES ET LES ENSEIGNEMENTS DU DEBAT

III – 1 – LES OPINIONS EXPRIMEES

| | |
|---|-----------|
| III – 1.1 – Sur le débat | 40 |
| ➔ <i>Sur son utilité</i> | |
| ➔ <i>Sur l'indépendance et le rôle de la CPDP</i> | |
| ➔ <i>Sur l'extension du débat public au contournement ferroviaire</i> | |
| ➔ <i>Sur l'exclusion des projets A45 et A89 du débat public</i> | |
| ➔ <i>Sur l'absence dans les réunions publiques des grands décideurs politiques locaux</i> | |
| ➔ <i>Sur la couverture médiatique du débat</i> | |
| ➔ <i>Sur la poursuite de la concertation après le débat public</i> | |
| III – 1.2 – Sur les enjeux et objectifs des projets | 43 |
| ➔ <i>Très large consensus sur trois de ses éléments</i> | |
| ➔ <i>Des opinions favorables aux enjeux et objectifs retenus par les maîtres d'ouvrage</i> | |
| ➔ <i>Des opinions critiques à l'égard des enjeux et objectifs retenus par les maîtres d'ouvrage</i> | |
| III – 1.3 – Sur la solution autoroutière proposée | 46 |
| ➔ <i>Des opinions favorables au projet autoroutier</i> | |
| ➔ <i>Des opinions opposées au projet autoroutier</i> | |
| III – 1.4 – Sur la solution ferroviaire proposée | 52 |
| ➔ <i>Sur le principe du contournement par l'Est</i> | |
| ➔ <i>Sur les modalités d'un contournement par l'Est</i> | |

III – 2 – LES ENSEIGNEMENTS DU DEBAT

| | |
|---|-----------|
| III – 2.1 – Sur sa préparation | 57 |
| III – 2.2 – Sur son organisation | 58 |

1 – DOCUMENTS SUPPORTS DU DEBAT

- ➔ *Dossier du débat*
- ➔ *Note de synthèse DRE sur la question du coût des transports de marchandises*
- ➔ *Cahiers d'acteurs*
- ➔ *Expertises*

2 – CONTRIBUTIONS DES ORGANISMES PUBLICS

- ➔ *Organismes régionaux et départementaux*
- ➔ *Communes*
- ➔ *Regroupement de communes*
- ➔ *Compagnies consulaires*
- ➔ *Divers*

3 – AUTRES CONTRIBUTIONS

- ➔ *Organismes professionnels*
- ➔ *Associations*
- ➔ *Particuliers*

4 – STENOYPIE DES DEBATS

5 – QUESTIONS – REPONSES

6 – REVUE DE PRESSE

I - SAISINE DE LA CNDP ET PREPARATION DU DEBAT

I - 1 - SAISINE DE LA CNDP

I -1.1- Saisine parlementaire (7 juin 1999)

La Commission Nationale du débat public (CNDP) a été saisie le 7 juin 1999 par vingt parlementaires du projet de contournement autoroutier de Lyon par l'Ouest. Gabriel Montcharmont député du Rhône est à l'origine de cette saisine, ainsi que quatre députés de Rhône-Alpes : François Brotte, Louis Mermaz, André Vallini et Michèle Rivas.

Il faut rappeler que deux débats sur le contournement autoroutier avaient déjà eu lieu en 1997 et 1999 dans le cadre de la circulaire du 15 décembre 1992. Ces débats dits "Bianco" avaient été conduits par le préfet de la région Rhône-Alpes. Le premier portait sur l'intérêt et les enjeux du projet, et le second avait pour objectif d'approfondir l'étude de ses variantes Est et Ouest. Ces débats associaient les acteurs institutionnels, les élus et les experts mais n'étaient pas ouverts au public. C'est à la suite de ce second débat que la CNDP a été saisie dans le cadre de la loi dite Barnier du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement et de son décret d'application du 10 mai 1996.

A la suite de cette saisine parlementaire, la CNDP a envisagé dès le 16 décembre 1999 d'ouvrir rapidement le débat public demandé mais la décision n'est finalement intervenue qu'en 2001, d'une part en raison de décisions affectant le projet, notamment les CIADT du 23 juillet 1999 et du 18 mai 2000, la définition du cahier des charges du COL (Contournement Ouest de Lyon) en juin 2000 et d'autre part compte tenu des élections municipales de mars 2001 qui ont conduit à repousser le débat.

La CNDP a, par ailleurs, eu connaissance de la préparation par Réseau Ferré de France (RFF) d'un projet de contournement ferroviaire et avait été saisie des projets concernant l'A45 et l'A89 mais elle n'a pu que prendre acte de la caducité de ces saisines par la publication des décisions ministérielles fixant les principales caractéristiques de ces projets.

La CNDP a considéré que, dans ces circonstances, un débat limité au seul projet autoroutier serait l'objet d'incompréhension de la part du public. Elle a donc décidé de demander au ministre de l'Équipement de proposer, pour le débat retenu, un dossier présentant " une approche d'ensemble du contournement de l'agglomération lyonnaise par les différents modes de transport, eu égard au flux de transit locaux, nationaux et internationaux de la vallée du Rhône."

I -1.2- Saisine ministérielle (22 août 2001)

Par lettre du 22 août 2001, le ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement et le ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement ont confirmé au président de la CNDP la mise à l'étude par RFF d'un contournement ferré de Lyon par l'Est en précisant : " Les deux projets autoroutier et ferroviaire sont désormais à des stades d'avancement respectifs qui permettent d'envisager un débat conjoint."

En conséquence, les ministres demandaient " que la CNDP soit, par la présente lettre, saisie des deux infrastructures envisagées et que le débat soit conjoint."

Ce débat public, indiquaient les deux ministres " pourra présenter un dossier initial, sur les flux prospectifs de déplacements de personnes et de marchandises, et sur les services à développer, pour assurer la continuité et la qualité d'usage des réseaux nationaux en évitant le centre de l'agglomération lyonnaise. Il pourra notamment tirer les enseignements des deux débats, relevant de la circulaire relative à la conduite des grands projets d'infrastructure du 15 décembre 1992, qui se sont déjà déroulés sur le contournement Ouest de Lyon en 1997 et 1999 et pourra prendre en compte, le cahier des charges du COL approuvé le 2 juin 2000. Il pourra également intégrer, les éléments correspondants du plan de déplacement urbain de l'agglomération. "

I - 1.3- Organisation d'un débat conjoint (17 septembre 2001)

La CNDP prenant connaissance lors de sa séance du 17 septembre 2001 de la lettre des ministres du 22 août 2001 a estimé qu'il y avait lieu à débat public en ce qui concerne ce projet ferroviaire et a décidé de le joindre au débat public déjà arrêté pour le contournement Ouest autoroutier de Lyon.

L'organisation de ce débat conjoint a donc été confiée à la commission particulière déjà constituée sous la présidence de M. André Oriol, laquelle devenait dès lors compétente pour les contournements autoroutier et ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

La CNDP a fixé la durée du débat à trois mois et demi, et son président en a fixé l'ouverture au 15 octobre 2001.

I - 2 - PREPARATION DU DEBAT

I - 2.1- Désignation du président de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) (16 mars 2000-14 mai 2001)

Au cours de la séance de la CNDP du 16 mars 2000, M. Hubert Blanc, Président de la Commission a annoncé que M. André Oriol, ancien premier président de la cour d'appel de Lyon avait accepté d'assurer la présidence de la commission particulière chargée d'organiser le débat public sur le contournement ouest de Lyon.

La Commission a noté que le calendrier du débat n'était pas encore arrêté mais a approuvé la nomination de M. André Oriol.

Au cours de sa séance du 14 mai 2001, la CNDP a confirmé la nomination de M. André Oriol comme président de la commission particulière.

I - 2.2- Constitution de la CPDP (9 juillet 2001)

Sur proposition de M. André Oriol, président de la commission particulière chargée d'organiser le débat public, ont été désignés membres de cette commission particulière :

- Mme **Jacqueline Boller**, chef du service de la communication et des relations extérieures de l'université Lyon-III,
- Mme **Yvette Bouvet**, directrice de l'Institut du génie de l'environnement et écodéveloppement à l'université Lyon-I,
- M. **Robert Fiehrer**, directeur honoraire de la SNCF,
- M. **Régis Neyret**, président de l'association Patrimoine Rhonalpin,
- M. **Pierre Vial**, ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées.

I - 2.3- Mise en place des moyens

I - 2.3.1- Moyens propres

➔ **Le secrétariat de la commission**

La CPDP a constitué un secrétariat général, composé de deux personnes à temps partiel représentant l'équivalent d'un temps plein. Cette division du poste de secrétaire général ne résulte pas d'un choix mais de la difficulté de trouver dans un délai très bref et pendant la période d'été, un titulaire compétent, immédiatement disponible et pour une courte durée.

Les deux secrétaires généraux étaient

- Mme Monique Cadet, Ingénieur INSA avec une expérience dans le domaine des transports, et de la communication et l'organisation de réunions publiques,
- M. Roland Voiron, ancien directeur de services à la chambre de commerce et d'industrie de Lyon.

Les deux secrétaires généraux ont pris leur fonction en août 2001. Ils ont organisé leur activité de façon à maintenir une demi-journée de présence commune, permettant en outre la participation de tous deux à toutes les réunions de la CPDP.

L'organisation était la suivante :

- M. Roland Voiron : 40 %, présence le mercredi et le jeudi
- Mme Monique Cadet : 60 %, présence le lundi, mardi, jeudi après-midi et vendredi.

Il est certain que la tenue du poste de secrétaire général par deux personnes a présenté des difficultés qui ont dû être comblées par une organisation rigoureuse du suivi des dossiers et par un investissement renforcé de chacun des secrétaires généraux. Par contre, cette dualité a permis d'apporter à la CPDP des compétences et réseaux plus diversifiés.

Le secrétariat de la CPDP était assuré par une secrétaire à plein temps. Sur ce poste, plusieurs personnes se sont malheureusement succédées par suite d'arrêts maladies, ce qui a perturbé son fonctionnement.

A partir de l'ouverture du débat, une seconde secrétaire a été recrutée pour effectuer l'ensemble de la saisie des cartes T et des questions envoyées à la commission, éditer et envoyer les courriers réponses et assurer la permanence pendant l'ouverture des locaux au public.

➔ *Les locaux et équipements*

Le président de la commission a souhaité disposer de locaux indépendants de ceux des maîtres d'ouvrage. La commission s'est installée dans un quartier central de Lyon, offrant une bonne accessibilité au public. Le bail des locaux retenus (105 m²) ne prenant effet que début août, la commission a provisoirement été installée dans des locaux de la direction régionale de l'Équipement (DRE). Des retards importants ont été pris dans l'installation de la commission dans ses propres locaux, car ceux-ci n'étaient pas équipés. La première tâche du secrétariat de la commission a donc été d'organiser l'installation des locaux : travaux intérieurs, installation de l'électricité, du téléphone, commande de mobilier et d'équipement informatique...Des difficultés sont apparues notamment pour l'installation téléphonique et informatique, celle-ci étant gérée par les services centraux de RFF.

Le déménagement de la commission dans ses nouveaux locaux n'a été réalisé que le 30 août. Les lignes téléphoniques définitives n'ont été mises en place que le 20 septembre. L'installation informatique en réseau et la mise en place d'une connexion internet à grand débit n'ont jamais pu être réalisées malgré de nombreuses interventions des services techniques de RFF.

La commission a ensuite dû mettre en place ses circuits de fournisseurs (fournitures de bureau, nettoyage, affranchissement postal...)

Le secrétariat de la commission a consacré un temps important à cette installation, au détriment de l'organisation du débat. En outre, jusqu'à la fin du débat, la commission a souffert d'un équipement téléphonique et informatique insuffisant : les lignes téléphoniques étaient fréquemment saturées et la liaison internet a été parfois impossible pendant plusieurs jours, alors qu'elle était indispensable pour la saisie et le traitement des cartes T et des questions.

Par ailleurs, la commission disposait de quatre téléphones portables et d'un véhicule de service.

I - 2.3.2- Assistance externe

La commission a bénéficié de l'assistance d'un bureau d'étude en communication : Moser Malt et Associés.

La prestation de ce cabinet conseil comprenait une assistance à la définition des outils du débat, et en particulier une assistance dans l'élaboration des cahiers des charges, des appels d'offres et leur dépouillement.

Elle comprenait en outre le suivi des différents outils du débat, l'organisation de la logistique des réunions publiques, la gestion des relations avec la presse ainsi que l'établissement d'une revue de presse.

Ce cabinet conseil est basé à Paris, mais sa présence a été importante pendant tout le débat, y compris dans les locaux de la commission notamment au cours des réunions hebdomadaires de la CPDP, pendant les réunions publiques pour l'organisation logistique et pour la rédaction des lettres du débat.

Des marchés ont été passés pour la réalisation de diverses prestations :

- les publications de la commission : Lettres du débat, cahiers d'acteurs, rapport final (marché graphisme et photogravure, marché impression et marché routage),
- les réunions publiques : marchés location de salle, sonorisation, sténotypie, hôtesse d'accueil, animation des réunions, panneaux d'exposition, film d'introduction,
- les communiqués et conférences de presse,
- le site web,
- le système questions-réponses avec développement d'un logiciel spécifique.

Les marchés étant passés par les maîtres d'ouvrage étaient soumis aux conditions de passation des marchés par ceux ci, procédures longues et contraignantes particulièrement pour la DRE, compte tenu du faible délai dont disposait la commission pour le lancement du débat et la mise en œuvre de ces prestations. La définition des cahiers des charges et le choix des prestataires ont, de fait, constitué une charge importante de travail pour le secrétariat de la commission.

Pendant cette période, Moser Malt et Associés a établi un planning de suivi des appels d'offres et de réalisation des premiers outils du débat, avec réajustement fréquent compte tenu de la difficulté à respecter des délais excessivement restreints. Ce planning a été indispensable au bon déroulement de la phase de préparation.

I - 2.3.3 - Budget

Sur la base d'une première estimation prenant en compte le périmètre et les modalités du débat et, par voie de conséquence, l'importance des moyens à mettre en œuvre, la CPDP avait considéré qu'une enveloppe budgétaire d'environ 8 millions de Francs (1 219 592 Euros) était nécessaire et devait être suffisante.

L'état dressé au 6 mars 2002 fait apparaître un engagement des dépenses à hauteur de 1 113 339 euros TTC, se répartissant comme suit :

| | |
|--|---------|
| - Locaux, équipement, personnel | 185 682 |
| - Conception, réalisation et diffusion des documents : dossier et lettres du débat, film, exposition, cahiers d'acteurs, compte rendu et bilan | 384 936 |
| - Communication : relations presse et site web | 207 048 |
| - Réunions publiques | 264 961 |
| - Traitement des questions | 30 320 |
| - Expertises | 15 392 |
| - Autres frais | 25 000 |

A noter, comme cela est indiqué dans la suite de ce compte rendu, que la commission a été amenée à renforcer certaines actions au cours du débat : 11 réunions publiques au lieu de 8, une lettre du débat supplémentaire, 23 cahiers d'acteurs au lieu de 20, deux expertises...

L'état des dépenses présenté ci-dessus ne tient pas compte du coût interne pour l'administration de l'Équipement et RFF, de la conception du dossier de présentation des projets et de la participation de ces deux maîtres d'ouvrage, au débat public.

I - 2.4 - Suivi de la préparation du dossier des maîtres d'ouvrage

La réalisation du dossier des maîtres d'ouvrage était de la responsabilité de ceux-ci. La préparation du dossier s'est effectuée pendant la période d'été, avec des délais très courts.

Le dossier minute a été transmis à la commission le jeudi 30 août à 16h, envoyé par coursier aux membres de la commission le soir même pour permettre une réunion de commentaires sur le dossier le jour suivant, soit le vendredi 31 août. Une seconde réunion le mardi 4 septembre a permis à la commission de faire la synthèse de ses remarques et de réagir sur la partie du dossier relative aux enjeux socio-économiques qui ne lui avait pas encore été transmise.

Malgré le court délai laissé aux membres de la commission, ceux-ci proposaient de nombreuses améliorations précisément consignées dans un compte rendu de réunion. Les principales suggestions portaient sur :

- la nécessité d'une lecture accessible au grand public,
- une approche plus européenne,
- une approche moins lyonnaise, pour tenir compte des attentes de l'Isère, de l'Ain et de la Loire,
- une amélioration de la compréhension des cartes et graphiques,
- l'insertion d'une introduction qui permette une meilleure compréhension du document.

Une première maquette du dossier a été remise à la CPDP le 17 septembre. Des demandes de modifications détaillées ont à nouveau été formulées par les membres de la commission.

Les délais initialement prévus de réalisation du dossier ont été tenus, même si la commission regrette de ne pas avoir eu plus de temps pour obtenir certaines améliorations, notamment pour rendre le dossier plus accessible au public et développer les volets économiques et environnementaux.

Le dossier du débat a été tiré en 15 000 exemplaires et diffusé dès la première réunion publique le 25 octobre 2001.

Par ailleurs, un routage de ce dossier a été effectué, à partir d'un fichier élaboré par la CPDP, avec l'assistance technique de Moser Malt et Associés.

I - 2.5 - Détermination des modalités et des outils du débat

RFF ayant précédemment connu un débat public sur le projet de branche sud de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône et deux membres de la Commission ayant participé à l'organisation de ce précédent débat, la CPDP a bénéficié de leur expérience. En outre, Moser Malt & Associés était intervenu dans le débat public sur la ligne électrique à très haute tension Bouthé/Carros et menait parallèlement le débat public sur le projet d'extension du port de Nice. Ces expériences ont déterminé le choix des outils du débat, qui a dû être très rapidement fait, compte tenu de la nécessité de procéder à des appels d'offres et des délais qu'exigent ceux-ci.

Les différents outils retenus ont été les suivants :

- des actions de communication : information des acteurs locaux et des médias,
- un site web : www.lyondebatpublic.org,
- les questions et réponses : toute carte T ou courrier recevait réponse des maîtres d'ouvrage ou de la commission. Il a été décidé de développer un logiciel informatique d'aide au traitement des questions et réponses,
- 11 réunions publiques réparties dans les 4 départements concernés par le projet,
- 23 cahiers d'acteurs,
- 7 Lettres du débat, la Lettre 1 ayant 4 pages, les Lettres 6 et 7, 12 pages et les autres 8 pages,
- un accueil du public dans les locaux de la commission.

Il faut noter que les outils du débat, ont évolué entre leur préparation et leur mise en œuvre. Initialement, il n'était en effet prévu que 6 Lettres du débat de 4 pages pour les cinq premières et 16 pages pour la dernière. 23 cahiers d'acteurs ont été finalement réalisés alors qu'il en avait été prévu 20 seulement.

De même, il n'était prévu initialement que 8 réunions publiques mais des réunions supplémentaires ont été décidées à Roanne, Bourg en Bresse et Givors à la demande d'acteurs du débat (notamment le Collectif Rhodanien qui souhaitait une réunion plus au cœur du site traversé par le COL). Les lieux de ces réunions ont été en fait choisis en fonction de l'existence dans la zone concernée, de salles remplissant les conditions de capacité, d'accessibilité et de disponibilité exigées.

D'autre part deux expertises complémentaires ont été réalisées en cours de débat.

Les réflexions de la CPDP sur le choix et la définition des outils ont principalement porté sur l'organisation des réunions publiques et notamment sur l'opportunité d'organiser quelques réunions thématiques relativement restreintes. La commission a finalement décidé de n'organiser que des réunions "grand public", en introduisant dans chacune d'elle, le développement d'un thème spécifique.

Il avait été envisagé de traiter ce thème spécifique sous forme de table ronde contradictoire, mais ce projet a été rejeté, notamment en raison de la durée limitée des réunions publiques. Il a donc été décidé de retenir l'intervention d'un seul expert. Les thèmes des interventions ont été proposés en fonction des enjeux spécifiques aux zones géographiques concernées par les réunions. Les membres de la commission et les maîtres d'ouvrage ont proposé différents intervenants possibles, qui ont été contactés par les secrétaires généraux.

Les principes généraux des outils du débat ont été arrêtés dès la phase de préparation du débat, mais des ajustements ont eu lieu tout au long de leur mise au point, notamment en ce qui concerne les contenus des Lettres du débat, des cahiers d'acteurs et également l'organisation des dernières réunions publiques.

Pour ce qui est du fonctionnement de la commission particulière, son président, a assuré une présence quasiment à plein temps pendant la durée du débat et a dû prendre directement dans l'urgence de nombreuses décisions. Les membres de la commission étaient consultés en fonction de leurs compétences propres.

La commission se réunissait en moyenne une fois par semaine.

II - LANCEMENT ET DEROULEMENT DU DEBAT

II - 1 - LANCEMENT DU DEBAT

II – 1.1 – Information des autorités locales

Le président de la commission particulière a personnellement présenté l'objet, les modalités et les outils du débat public aux préfets des quatre départements concernés, ainsi qu'aux présidents du conseil régional, du conseil économique et social Rhône Alpes, des conseils généraux concernés, du Grand Lyon et aux maires des villes retenues pour l'organisation de réunions publiques.

Les maires de l'ensemble des communes situées dans le périmètre pris en compte, ont d'autre part été destinataires de la Lettre n° 1 du débat public ainsi que du dossier du débat. Le nombre d'exemplaires, adressé à chacun d'eux, était fonction de la taille de la commune. Dans le courrier d'accompagnement, le président précisait " Afin d'assurer l'information la plus large possible de l'ensemble des publics concernés, je vous demande de bien vouloir mettre ce dossier à disposition des habitants de votre commune...Vous pouvez obtenir d'autres exemplaires du dossier ou autres documents..."

Au total 1 185 maires ont été destinataires de ce courrier en date du 23 octobre 2001 et ont reçu un nombre d'exemplaires de dossiers proportionnel à la population de la ville concernée :

- communes de + 50 000 habitants : 30 dossiers
- communes de + 20 000 habitants : 20 dossiers
- communes de + 10 000 habitants : 10 dossiers
- communes de + 5 000 habitants : 6 dossiers
- communes de + 2 000 habitants : 4 dossiers
- communes de – 2 000 habitants : 2 dossiers

Dès ce premier contact, les interlocuteurs ont été sollicités pour participer au débat et proposer une contribution pour un cahier d'acteur, en insistant sur la nécessité de disposer de cette contribution dès fin novembre, afin qu'elle puisse alimenter les discussions du débat.

II – 1.2 – Information des milieux professionnels et associatifs

Le président a également rencontré les responsables des chambres consulaires, des organisations professionnelles et des associations les plus représentatives et répondu favorablement à toutes les demandes de rendez-vous.

Un recensement aussi exhaustif que possible des structures économiques et associatives a, par ailleurs, été réalisé dans le but de constituer le fichier des destinataires du dossier du débat et de la Lettre du débat en un premier temps, puis de l'ensemble des documents édités, Lettres du débat et Cahiers d'acteurs (fichier initial de 760 adresses).

Le fichier de diffusion des documents du débat s'est ensuite enrichi de toutes les adresses des personnes ou représentants d'organismes qui le demandaient, par carte T, courrier ou par téléphone (3 800 adresses au total).

II – 1.3 - Information du public

De façon complémentaire à l'information par les mairies, et les organisations professionnelles et associatives, l'annonce de l'ouverture du débat à l'ensemble des publics concernés a pris deux formes principales :

- une conférence de presse le 25 septembre 2001 au Club de la Presse à Lyon,
- la diffusion de 400 000 exemplaires de la première Lettre du débat avec les quotidiens régionaux du dimanche 21 octobre 2001 dans le périmètre pris en compte (départements de la Loire et du Rhône, arrondissement de BOURG et BELLEY dans l'Ain et de VIENNE et la TOUR DU PIN dans l'Isère).

Cette première Lettre du débat contenait une carte T permettant à chacun de demander à recevoir à domicile le dossier du débat, ainsi que les Lettres et cahiers d'acteurs à paraître. Cette carte T permettait en outre de poser une question, d'envoyer une contribution ou de s'inscrire pour participer à une réunion publique. Cette pré-inscription aux réunions n'était pas obligatoire et avait principalement pour objectif de susciter la participation du public.

La réunion d'ouverture du 25 octobre 2001 a par ailleurs été annoncée pendant quatre jours sur les panneaux d'information lumineux de la ville de Lyon (ce même support a été utilisé pendant une semaine pour annoncer la réunion de clôture du 24 janvier 2002).

Des affiches annonçant les réunions publiques ont aussi été mises en place dans dix gares de la région concernée.

En matière d'information, il faut souligner le rôle joué dès le début du débat par les associations et notamment le **Collectif Rhodanien** dans l'Ouest Lyonnais. Ce collectif, qui rassemble élus et associations constituées de ce secteur, diffuse une lettre d'information par courrier électronique et postal auprès de ses adhérents, lettre également diffusée sur son site internet. Dès le 18 septembre, Alcaly (association à l'initiative de la création du **Collectif Rhodanien**) donnait sa propre conférence de presse. Le 22 septembre 2001, elle diffusait sa plaquette d'information à 5 000 exemplaires au centre ville de Lyon, Place Bellecour. Dans ses actions, Alcaly a systématiquement relayé l'information sur tous les outils mis à disposition du public par la Commission, et assuré une forte mobilisation des opposants au projet autoroutier pour la participation aux réunions publiques.

II - 2 - DEROULEMENT DU DEBAT

II – 2.1 - Communication auprès des médias

➔ *Les conférences de presse et la préparation des réunions publiques*

Moser Malt et Associés a été missionné pour assister la CPDP dans ses relations avec la presse. Deux membres de la commission particulière étaient plus particulièrement chargés de la communication et des relations presse : Jacqueline Boller, chef du service de la communication et des relations extérieures de l'université de Lyon-III et Régis Neyret, président de l'Association *Patrimoine rhônalpin*.

Trois conférences de presse ont été organisées par la commission particulière, qui n'y a pas associé les maîtres d'ouvrage.

La première a eu lieu le 25 septembre 2001, trois semaines avant l'ouverture du débat, avec pour objectif de présenter à la presse l'organisation et le contenu du débat public.

La seconde, le 25 octobre 2001, avec la participation de M. Pierre Zemor Président de la CNDP, avant l'ouverture de la première réunion publique du débat, au Palais des congrès de Lyon.

La troisième le 21 janvier 2002, trois jours avant la réunion de synthèse du débat public le 24 janvier 2002 à Lyon. La commission a projeté, à cette occasion aux journalistes, le film vidéo présentant les conclusions du professeur Enrico Musso sur la vérification des données et hypothèses de trafics utilisées pour la réalisation des dossiers du débat.

Par ailleurs, des "points presse" ont été organisés avant l'ouverture des réunions publiques de Saint-Étienne et Bourg-en-Bresse.

Chaque réunion publique a donné lieu à la rédaction d'un communiqué de presse par *Moser Malt et Associés* sous l'autorité de la commission particulière. Ce communiqué a été adressé par télécopie plusieurs jours avant la réunion à une cinquantaine de journalistes de la presse nationale, régionale et locale. Des contacts ont ensuite été pris systématiquement par téléphone avec chacun. Ils ont permis de répondre aux questions des journalistes, de recueillir leur avis sur les relations avec la presse et de leur adresser au besoin une documentation complémentaire (dossiers de presse, Lettres du débat, cahiers acteurs, etc.).

Ce communiqué a été adressé en parallèle au maire de la commune d'accueil de la réunion publique.

➔ *La couverture du débat par la presse régionale*

La presse régionale a publié entre octobre 2001 et janvier 2002 environ 70 articles sur le thème du débat public.

Mais si elle a couvert assez largement les réunions publiques organisées à Lyon, elle s'est peu déplacée dans la région lyonnaise.

Dès la première conférence de presse du 25 septembre, plusieurs journalistes ont fait ainsi valoir que " peu de nouvelles informations étaient à attendre sur le dossier du COL, tandis que le projet de RFF leur paraissait encore imprécis ".

Quant à "l'événement débat public" lui-même, il n'était, selon eux, porteur d'actualité (très institutionnelle) qu'en début et fin de débat public.

Les conférences de presse n'ont donc pas toujours été suivies par la publication de nombreux articles. En revanche, ceux-ci ont eu la plupart du temps une tonalité très positive.

Le *Progrès* a couvert le débat public par de nombreux articles plus importants et réguliers en début et en fin de débat public (10 articles en octobre et 6 en janvier).

Plusieurs autres médias ont assuré une couverture régulière de l'actualité du débat public (ainsi, *Prospective Rhône-Alpes*, avec un article au moins par parution).

Certains, parmi lesquels *Lyon Capitale*, ont recueilli d'abord l'information pour la traiter ensuite sous forme de dossiers.

France 3 Rhône-Alpes a d'autre part réalisé huit reportages entre le 13 octobre 2001 et le 26 janvier 2002.

➔ **La couverture du débat par la presse locale**

Les journaux locaux ou éditions locales de journaux régionaux ont suivi les réunions publiques lorsqu'elles avaient lieu dans leur secteur de distribution (Le Pays roannais, Le Progrès de l'Ain, L'Essor du Rhône). Deux journalistes locaux de presse écrite étaient présents en moyenne aux réunions publiques organisées dans l'agglomération de Lyon.

Les radios locales (Europe 2, radio Scoop, radio Chrétienté, etc.) ont bien couvert le débat, la plupart diffusant sur leurs ondes deux ou trois annonces avant les réunions publiques, suivies d'interviews.

TLM a traité 9 sujets dans son journal télévisé.

➔ **La presse nationale**

La presse nationale, avec cinq articles au cours du débat public, s'est peu intéressée à l'événement.

L'Agence France presse a émis deux dépêches, au début et à la fin du débat.

➔ **Les projets de contournement et le débat public à travers la presse**

Une dizaine de parutions proposent une description relativement neutre du débat public et des projets de contournements.

Plusieurs thèmes reviennent, en revanche, de manière récurrente, dans les articles de la presse.

➔ **La démocratie participative**

Un peu moins d'une vingtaine d'articles mettent l'accent sur les bienfaits de cet "exercice de démocratie participative" que représente le débat public, ainsi que l'écrit François Samard dans *Le Progrès* du 13 novembre 2001. Le journaliste insiste ainsi sur les avancées que le débat public a permis d'obtenir, au service d'une "approche cohérente et concertée de l'aménagement du territoire".

De nombreux articles du *Progrès* et de *Prospective Rhône-Alpes* retranscrivent, par ailleurs, largement les propos explicatifs du président de la CPDP sur la "démocratie participative".

L'idée générale qui ressort de ces articles est que le débat a rempli son objectif "d'informer l'opinion publique et d'être en mesure de faire entendre sa voix".

Pour *Le Progrès de l'Ain* (14 novembre 2001), "les très nombreuses questions posées dans les domaines économiques, environnementaux et sociaux auront eu le mérite de mettre en lumière toute la complexité de ce dossier d'aménagement du territoire en matière de transport".

Le dossier réalisé par *Lyon Capitale* - semaine du 30 janvier au 5 février 2002 (après avoir évoqué une "démocratie en direct" dans l'édition précédente du journal), présente une conclusion très positive du débat public, dans la mesure où il aura permis de mettre en évidence un vaste ensemble d'alternatives aux projets. Un autre article de ce même dossier explique les vertus de cette "nouvelle structure démocratique".

Prospective Rhône-Alpes, dans des articles des 10, 17 et 31 janvier 2002, constate que, au fil du débat, "les propositions des uns et des autres (...) ne sont plus aussi radicales".

Seul un journaliste des *Petites Affiches Lyonnaises* prête le 26 janvier 2002 à la commission un pouvoir de décision sur la réalisation des projets ("Reste à savoir quel projet sera préféré par la commission et comment il sera appliqué").

➔ **Les opposants de l'Ouest**

L'opposition au projet de COL des habitants de l'Ouest lyonnais est très fréquemment évoquée par les journalistes.

La presse nationale l'annonce en gros titre : *Les Echos* du 15 octobre 2001 et *Le Figaro Economie* du 11 octobre 2001 mettent en avant la "polémique", se référant aux déclarations d'associations de riverains, d'élus et d'agriculteurs qui s'opposent au projet :

"La polémique s'annonce rude. Une centaine de communes, 1 500 élus et les viticulteurs de la Côte Rotie s'élèvent contre le projet", écrit Pascal Auclair pour *Le Figaro Economie*.

Plus d'une vingtaine d'articles présentent plus en détail les opposants au projet de contournement autoroutier par l'Ouest et leurs arguments. Le **Collectif Rhodanien** s'exprime ainsi dans un article de *L'Essor* du 14 décembre 2001 et trois articles du *Progrès* en décembre 2001 et janvier 2002. Les vigneron des Coteaux du Lyonnais et de la Côte Rotie sont cités en conclusion de cinq articles du *Progrès*.

L'opposition au contournement autoroutier Ouest de l'agglomération lyonnaise (à travers des riverains, des élus, le député-maire de Condrieu, Gabriel Montcharmont, le président de la chambre d'agriculture de Lyon, etc.) donne encore le ton à une dizaine d'articles du *Progrès* et de *Lyon Figaro*. Sophie Girard évoque même dans *Le Progrès* du 8 décembre 2001 "quatre fonctionnaires transformés en véritables VRP du COL et du contournement ferroviaire".

➔ **Et ceux de l'Est**

L'opposition des riverains de l'Est lyonnais au contournement fret par l'Est est évoquée par *Lyon Capitale* des 13 et 19 février 2002 et par *Le Progrès* des 21 janvier et 9 février 2002. "27 communes et plus de 600 élus de l'Est lyonnais demandent l'organisation d'un nouveau débat public sur le projet de contournement fret ferroviaire qui à leurs yeux n'a été qu'une illusion de débat", écrit Guillaume Lamy dans *Lyon Capitale*.

"Un collectif regroupant 600 élus représentant une population de 300 000 personnes est en cours de constitution, de même qu'un collectif d'associations (...) pour qu'un débat public ait lieu sur ce seul sujet", relate encore François Samard dans Le Progrès du 9 février 2002.

➔ **Les partisans**

Les partisans du COL et du contournement fret par l'Est font moins souvent recette dans la presse (une dizaine d'articles). À Bourg-en-Bresse, cependant, il n'y a " pas une voix pour s'opposer au projet de contournement fret ", écrit Vincent Lanier dans Le Progrès de l'Ain (16 novembre 2001).

Trois articles (dans Lyon'Mag, Prospective Rhône-Alpes et Le Progrès) font état de la pétition en faveur du COL lancée par Michel Forissier, maire de Meyzieu.

Les 7 et 28 décembre, trois articles parus dans Le Pays roannais expliquent l'intérêt suscité chez les roannais par le COL, tout en faisant état d'un avertissement lancé à la réunion publique de Roanne par Yves Crozet : *"l'autoroute ne crée pas la croissance"* (Le Pays du 28 décembre 2001). Le dossier réalisé sur le COL dans *Lyon Capitale* de la semaine du 16 au 22 janvier 2002 fait également état de ces deux points de vue.

La position prise en faveur des deux contournements par le conseil régional Rhône-Alpes est évoquée par deux articles du *Progrès*, un article de *Prospective Rhône-Alpes* et un autre des *Petites Affiches Lyonnaises*. Le vote en faveur du COL y est cependant relativisé en raison des oppositions qu'il aurait suscitées.

II - 2.2 - Le site web

Le site est composé de 4 rubriques :

- **Définition du débat public** : référence aux textes de base
- **Qui l'organise?** présentation de la CNDP et de la CPDP
- **Les projets** : le dossier du débat, les étapes antérieures du projet autoroutier, les documents de référence disponibles sur internet ou au siège de la CPDP. Les expertises complémentaires ont été diffusées dans cette rubrique.
- **Comment participer?** Le calendrier des réunions, comment poser une question, demander une documentation, proposer une contribution ou un cahier acteur. C'est dans cette rubrique qu'ont été diffusés deux types de documents importants pour le débat : d'une part les Lettres du débat, d'autre part les cahiers d'acteurs et autres contributions. Dans cette rubrique, les internautes ont accès à une grille de saisie qui leur permet d'indiquer leurs coordonnées et de formuler leurs demandes de documentation ou leurs questions.

A ces quatre rubriques s'ajoutent trois possibilités d'accès :

- **réponses à vos questions** (alimenté par des questions et réponses choisies par la commission pour leur intérêt)
- **joindre la commission** (donnant accès directement à l'adresse Email du secrétariat de la commission)
- **être informé et s'inscrire** (renvoyant à une grille de saisie directe des coordonnées et des demandes de l'utilisateur).

La conception du site traduit la volonté de la CPDP de mettre à la disposition du public un outil d'information aussi riche que possible sur le débat, ses objectifs, les projets, les opinions émises, et d'utiliser cet outil pour faciliter les communications entre la commission, les maîtres d'ouvrage, les acteurs et plus largement l'ensemble du public concerné.

Le site donne accès à la plupart des textes juridiques de base permettant au public d'approfondir les modalités de déroulement du débat. De nombreux liens ont également été fournis en matière de documentation. Il était notamment possible de télécharger le " Livre blanc " sur les transports de la Communauté Européenne, ou le cahier des charges du COL.

Le site a été régulièrement mis à jour. Dès qu'un document du débat, Lettre ou cahier d'acteur était validé par la commission, il était mis en ligne dans la journée, ce qui permettait une mise à disposition du public, une quinzaine de jours au moins avant la disponibilité du document papier correspondant. Des questions - réponses ont également été mises en ligne.

Enfin, un accès direct à la messagerie de la commission était possible, ce qui a posé quelques problèmes de surcharge de la messagerie du secrétariat, mais a permis une interactivité et l'interpellation directe de la commission par les internautes. Par contre, dès qu'une question aux maîtres d'ouvrage était posée, elle était transférée dans le système questions - réponses, de façon à être traitée selon les procédures habituelles, la réponse étant alors faite par courrier.

Le nombre d'internautes qui ont visité le site a évolué comme suit :

- Octobre 2001 (ouverture mi-octobre) : 1 150
- Novembre 2001 : 1 931
- Décembre 2001 : 1 943
- Janvier 2002 : 2 568
- Février 2002 : 1 150 jusqu'au 15 février, date de clôture du débat

Pendant la durée du débat, le site internet de la commission a donc enregistré plus de 8 700 visiteurs, soit une moyenne de plus de 60 par jour.

Le nombre de pages lues a été de 34 450, soit environ 250 par jour.

En dehors de la page d'accueil et de présentation du sommaire du site, qui a évidemment été la plus fréquentée, les rubriques les plus lues ont été les suivantes :

- la présentation du débat public par le président de la CPDP,
- la présentation de la commission,
- les projets,
- le calendrier des réunions publiques,
- les contributions des acteurs,
- les Lettres du débat,
- les textes applicables,
- comment poser une question.

C'est le dossier du débat qui a été le document le plus téléchargé, ainsi que les premières Lettres du débat.

Le site internet restera ouvert en consultation après la fin du débat, pendant encore un an et demi. Par contre, les pages interactives permettant de poser des questions ne sont plus accessibles depuis la fin du débat.

II – 2.3 - Les Questions et Réponses

Un logiciel spécifique a été développé pour gérer les questions. La commission a reçu plus de 2 300 courriers : cartes T, courriers manuscrits ou dactylographiés, mail. Chaque document était enregistré dès son arrivée, avec saisie complète du texte en ce qui concerne les cartes T. Par contre, pour les courriers, le secrétariat général devait préalablement les analyser et extraire les questions qui appelaient réponse des maîtres d'ouvrage.

Cette tâche s'est avérée très lourde, la plupart des courriers présentant un caractère mixte : questions et avis ou contribution au débat.

Les questions étaient saisies dans une base de données développée sur internet (base SQL hébergée sur un serveur internet). Cette solution a été choisie dans la mesure où plusieurs personnes avaient à se connecter à cette base de donnée : d'une part la CPDP, pour les saisies, la récupération et validation des réponses des maîtres d'ouvrage et l'édition des courriers de réponse et d'autre part, les maîtres d'ouvrage qui avaient à répondre aux questions.

La commission a fait le choix d'assurer la saisie des questions en interne, ce qui apparaît a posteriori la bonne solution pour permettre une analyse et un traitement pertinent des nombreux courriers reçus. Par contre, il est certain que cette tâche a représenté un travail important pour le secrétariat de la commission.

Les maîtres d'ouvrage disposaient de leur propre système de traitement des questions avec l'assistance du CETE (centre d'étude technique de l'Équipement) de Lyon, notamment pour toutes les questions relatives à la politique générale des transports. Ils pouvaient interpellier des services extérieurs tels que les directions des ministères ou la SNCF lorsque la question dépassait leur champ de compétence.

La CPDP pouvait elle-même être amenée à apporter les réponses aux questions concernant le débat public lui-même.

Tous les courriers ou questions parvenus à la commission ont fait l'objet d'une réponse, accompagnée d'envoi de documentation le cas échéant.

Au moment de la conception du logiciel, la commission supposait qu'elle aurait à traiter à plusieurs reprises les mêmes questions de la part du public. Une architecture de thèmes de questions avait donc été élaborée, qui devait conduire à un système de réponses types à utiliser pour les questions déjà posées. Mais les maîtres d'ouvrage n'ont pas jugé ce système adapté dans la mesure où les questions traitant d'un même sujet demandaient cependant des réponses particulières. Ils ont donc préféré personnaliser chacune des réponses, tout en réutilisant bien entendu les réponses déjà élaborées à l'occasion de questions antérieures.

Le fonctionnement de ce système a été satisfaisant ; les relations entre la CPDP et les maîtres d'ouvrage ont bien fonctionné et ceux-ci ont réalisé un travail considérable pour apporter une réponse à toutes les questions posées.

La commission n'a eu aucun retour négatif du public sur les réponses apportées par les maîtres d'ouvrage.

Par contre, la commission et les maîtres d'ouvrage ont été confrontés à des difficultés importantes de mise au point du logiciel informatique. Celui-ci n'a pas été opérationnel avant le 30 octobre et les premières réponses n'ont pu être éditées automatiquement qu'à partir du 26 novembre. Pendant près d'un mois, le secrétariat a, d'une part dû gérer sans automatisme les envois de documentation et a, d'autre part consacré un temps important à la mise au point définitive du logiciel.

En sus des questions proprement dites, la CPDP a pris en charge l'ensemble de l'envoi de documentation, soit 850 envois au total. Les coordonnées des personnes ayant fait une demande de documentation, posé une question ou envoyé une contribution, étaient enregistrées dans la base de données et elles recevaient ensuite toutes les publications de la commission : Lettres, cahiers acteurs, ainsi que ce compte-rendu et le bilan du débat.

La commission a en outre reçu une centaine de contributions. Celles apportant des éléments suffisamment argumentés ont fait l'objet d'un cahier acteur. Mais malheureusement, beaucoup de contributions sont arrivées à la commission dans les derniers jours du débat, alors que le délai n'était plus compatible avec la réalisation d'un cahier acteur.

Pour assurer malgré tout la diffusion de ces contributions, la commission les a publiées sur son site internet, en l'état où elle les avait reçues, et sous réserve que les auteurs de ces contributions lui communiquent une version sur support informatique. Ainsi, une quinzaine d'autres contributions sont publiées sur le site web du débat public.

La commission a reçu en outre de nombreux courriers exprimant simplement un avis favorable ou défavorable sur le projet. Elle a fait le choix de ne pas comptabiliser ces avis, s'étant fixé comme objectif de relever les arguments permettant de faire avancer le débat et non pas d'établir une statistique des pour et des contre.

Au début du débat, la commission a principalement reçu des cartes T, avec notamment demande de documentation. Vers la fin du débat, elle a reçu de nombreux courriers, provenant aussi bien de simples citoyens, de responsables d'entreprises, que d'associations ou d'élus. La plupart des associations ayant participé au débat ont envoyé à la commission leur contribution conclusive. De même, les institutions ayant délibéré, région, communauté urbaine de Lyon, conseils généraux et communes ont transmis leur avis ou leur délibération à la commission. Enfin, les derniers jours du débat, une quinzaine de pétitions ont été transmises à la CPDP, trois d'entre elles remises directement au cours de la réunion publique de clôture au président de la commission.

Le traitement de l'ensemble de ces courriers a représenté un travail important, puisque chaque document devait être analysé. La plupart des courriers comportaient à la fois des questions et des opinions exprimées. Les questions devaient donc être extraites des courriers et retransmises aux maîtres d'ouvrage.

D'autre part, la Commission a transmis les contributions détaillées aux maîtres d'ouvrage, pour information et également pour avis lorsqu'elle envisageait la réalisation d'un cahier acteur.

➔ *Les statistiques du système questions - réponses*

La Commission a reçu plus de 2 300 courriers, essentiellement par carte T (918) et lettres sur papier libre (1 140). Le site web a représenté moins de 5 % du volume global.

On peut classer ces courriers en 2 grandes catégories :

- les demandes de documents qui ont entraîné l'envoi aux intéressés de 850 dossiers du débat, 696 Lettres du débat et 515 cahiers d'acteurs,
- les opinions et questions : sur les 1 679 courriers recensés dans cette catégorie, une large majorité (1 145) exprimait un avis sur les projets ou d'une façon plus générale sur la situation ou la politique des transports, 136 questions portaient sur l'évolution des transports en France et en Europe et sur les enjeux de la métropole Lyonnaise, 89 questions avaient trait au contournement fret et 182 au contournement routier, 42 questions concernaient les deux projets.

➔ *Les principales questions posées par le public*

Questions sur l'organisation du débat public

Peu de questions écrites ont été posées concernant le débat public. Les principales questions portaient sur l'absence des projets A89 et A45 dans le débat.

Questions sur le projet ferroviaire

Une grande partie des questions portaient sur le tracé et l'échéancier de réalisation du projet. Elles émanaient principalement de particuliers souhaitant savoir s'il existait un tracé précis et si leur maison ou projet de construction ou d'achat était concerné. Les maîtres d'ouvrage ont d'ailleurs dû éditer en cours de débat une carte du périmètre d'études sur un fond de plan cartographique permettant de localiser les communes concernées. Cette carte faisait partie de l'exposition présentée à l'accueil des réunions publiques.

D'autres questions portaient sur :

- le raccordement du projet de contournement fret ferroviaire aux projets Lyon Turin et LGV Rhin-Rhône, la desserte des plateformes logistiques ou de l'aéroport Lyon - Saint Exupéry, et la mixité fret-voyageurs de la ligne,
- les nuisances et l'insertion dans l'environnement, notamment le bruit et le rappel des ouvrages préexistants tels que gazoduc ou oléoduc,
- les itinéraires alternatifs pour le fret, en demandant si toutes les améliorations possibles de l'existant avaient bien été envisagées, notamment en ce qui concerne des lignes situées à l'Ouest de Lyon,
- la demande de développement des relations voyageurs entre les villes de la région Rhône Alpes, et entre celles-ci et Lyon ainsi que l'aéroport Lyon Saint Exupéry
- la productivité du transport ferroviaire, notamment du fait des nombreuses grèves de la SNCF.

Questions sur le projet autoroutier

De nombreuses questions portaient sur :

- le tracé du projet, l'échéancier de réalisation et le financement,
- la sécurité dans le tunnel sous le Pilat suite aux récents accidents des tunnels du Mont Blanc et du Gothard,
- les impacts sur l'agriculture, les espaces naturels, la pollution,
- la maîtrise de l'étalement urbain et notamment le risque de création d'échangeurs.

Questions concernant les deux projets globalement

Une grande partie des questions portaient sur :

- la congestion du trafic dans la vallée du Rhône, et la nécessité d'axes alternatifs,
- la gestion des trafics urbains dans l'agglomération lyonnaise,
- le report du trafic routier vers le fer et la voie d'eau,
- les coûts externes des trafics routiers,
- le lien entre création d'autoroute et développement du trafic routier.

II - 2.4 - Les réunions publiques

Onze réunions ont été organisées dans les quatre départements concernés.

- 25 octobre 2001 : Lyon (Rhône), 1 000 participants
- 8 novembre 2001 : St Etienne (Loire), 700 participants
- 15 novembre 2001 : Bourg-en-Bresse (Ain), 150 participants
- 22 novembre 2001 : L'Isle d'Abeau (Isère), 150 participants
- 29 novembre 2001 : Vienne – Jardin (Isère), 800 participants
- 6 décembre 2001 : Champagne au Mt d'Or (Rhône - Ouest Grand Lyon), 250 participants
- 13 décembre 2001 : Bron (Rhône – Est Grand Lyon), 500 participants
- 20 décembre 2001 : Roanne (Loire), 250 participants
- 10 janvier 2002 : Ambérieu en Bugey (Ain), 200 participants
- 17 janvier 2002 : Givors (Rhône), 1 000 participants
- 24 janvier 2002 : Lyon (Rhône), 1 300 participants

Plus de 6 000 personnes au total ont participé à ces réunions.

Chaque réunion, d'une durée de 3 heures au moins, était organisée selon le schéma suivant :

- film d'introduction monté à partir d'interviews des présidents de la CNDP et de la CPDP, des ministres concernés, d'élus politiques et de représentants d'associations, des viticulteurs...Ce film avait pour avantage de rappeler les modalités et la portée du débat et de présenter les premières positions recueillies.
- présentation des deux projets de contournement par les maîtres d'ouvrage, en référence à la nouvelle politique des pouvoirs publics en matière de transports.
- intervention d'un Grand Témoin sur un thème correspondant en général à la spécificité du secteur géographique concerné.

Ont ainsi apporté leur point de vue :

- **Alain Baron** – Administrateur à la Direction " Réseaux transeuropéens énergie et transports " de la Commission Européenne,
 - **Yves Crozet** - Directeur du LET de Lyon
 - **Daniel Boudoin** - CRET Logistique de l'Université d'Aix en Provence,
 - **Jacques Fanet** – Directeur adjoint de l'INAO,
 - **Jacques Beaumont** - Directeur du Laboratoire des Sciences Techniques de l'Environnement-INRETS Lyon,
 - **Guy Joignaux** - Directeur Délégué de l'INRETS Lille,
 - **Hans Rudolf Isliker** - Directeur Général de l'Organisation Intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires – OTIF Berne, Suisse.
- Débat avec la salle : le public était invité à poser des questions par écrit, sur un formulaire remis à l'entrée de la salle à cet effet. Les questions étaient regroupées par thèmes par 2 membres de la Commission, qui définissaient ainsi une trame de discussion avec le public.

Les réunions des 25 octobre 2001 et 24 janvier 2002 ont revêtu une forme particulière :

La réunion du 25 octobre 2001 a été conçue et présentée comme une réunion de lancement du débat en présence de Michel BESSE, préfet du Rhône, préfet de la région Rhône Alpes et de Pierre ZEMOR, président de la CNDP. Alain BARON, administrateur à la direction Réseaux transeuropéens énergie et transports de la Commission européenne, a exposé les grandes lignes de la politique européenne (Livre blanc du 12 septembre 2001).

La réunion du 24 janvier 2002 a été organisée pour permettre une première synthèse des opinions exprimées et approfondir la réflexion avec des experts sur les 3 thèmes le plus souvent abordés dans les discussions :

- impact du contournement autoroutier sur l'environnement,
- capacité du ferroviaire à mettre en œuvre le triplement du trafic fret,
- contournement autoroutier et autres axes : alternatifs ou complémentaires?

En introduction à cette réunion, a été présentée l'expertise réalisée par Enrico MUSSO, professeur à l'université de Gênes, sur les modèles de prévision de trafic des maîtres d'ouvrage et les hypothèses retenues.

➡ *Organisation logistique des réunions*

La logistique des réunions publiques était sous la responsabilité du cabinet Moser Malt et Associés. Le président de la commission s'est cependant souvent déplacé avant les réunions pour vérifier l'adéquation de la salle. Les salles avaient des caractéristiques très différentes qui ont eu une grande importance sur le rapport instauré entre le public, la commission et les maîtres d'ouvrage.

Ainsi les réunions publiques d'ouverture et de clôture se sont déroulées dans la plus grande salle en auditorium du palais des congrès de Lyon, soit dans un environnement technique de très bonne qualité, mais donnant un caractère solennel à la réunion et apportant une différenciation certaine entre le public et les personnes parlant sur scène.

Les réunions publiques ont parfois eu lieu dans des salles beaucoup plus sommairement aménagées telles que le Palais des sports de Givors (gymnase où des chaises étaient installées) ou la salle de Champagne au Mont d'Or.

Chaque réunion était précédée d'un buffet, qui permettait de rencontrer les autorités locales ainsi que les journalistes. Les principales associations avaient également été invitées pour la réunion d'ouverture et de clôture du débat.

➔ *Participation aux réunions*

La première réunion a accueilli un millier de personnes alors que la publicité de cette réunion avait été faite peu de temps avant la réunion. La forte participation est principalement liée à la mobilisation du **Collectif Rhodanien** qui organisait des déplacements en autobus sur les lieux de réunions, pour quasiment chacune d'entre elles. Ainsi, pour la réunion de l'Isle d'Abeau, le public était composé par moitié du **Collectif Rhodanien** et de public local. De même à la fin du débat, les communes situées dans l'emprise sud-est du projet ferroviaire ont également organisé des déplacements en autobus. A la réunion publique de Givors, on comptait six autobus stationnés devant la salle.

Pour la réunion de Champagne au Mont d'Or (Ouest du Grand Lyon), la commission avait prévu une forte affluence et la retransmission de la réunion dans le hall d'accueil, mais en fait, le nombre de participants a été plus faible que la capacité de la salle. La mobilisation pour cette réunion qui devait normalement concerner l'Ouest lyonnais a été faible.

Par contre, pour la réunion de clôture, la retransmission dans le hall d'entrée a été utile, puisque près de 300 personnes n'ont pu entrer dans la salle d'une capacité de 1 000 personnes et ont assisté au débat retransmis sur écran géant. Cette situation a d'ailleurs été critiquée par les personnes qui n'avaient pu être admises dans la salle.

➔ *L'accueil du public*

Une exposition créée par les maîtres d'ouvrage était présentée dans le hall d'entrée des réunions publiques. Elle était composée de 7 panneaux résumant les principaux points du dossier du débat. En outre, elle comprenait une carte détaillée sur laquelle était reproduit le périmètre du projet, carte qui a fréquemment été demandée et consultée par les riverains des projets.

Tous les documents du débat disponibles étaient diffusés à l'entrée des réunions : le dossier, les Lettres et les cahiers acteurs. Un effort particulier a été fait par la commission pour obtenir un pré-tirage des derniers documents mis en forme pour une diffusion aux participants des réunions. En même temps que ces documents, les participants recevaient d'une part la " carte question ", permettant de poser une question écrite, et d'autre part, un questionnaire d'enquête réalisé par Michel Fourniaux, de l'INRETS, dans le cadre d'une mission d'évaluation du débat confiée directement par la commission nationale du débat public. Ce questionnaire n'a pas encore été exploité. Il permettra d'analyser la composition socio-économique des participants, la façon dont ils ont eu accès à l'information et leurs attentes.

Les associations distribuait elles-mêmes leurs documents à l'entrée des salles : plaquette du collectif rhodanien, feuillet des Verts...

➔ **Le déroulement de la réunion**

Un animateur, le journaliste Guy Moyses, avait pour fonction de veiller au respect de la durée des interventions de chacun, et gérait notamment la distribution de la parole (et donc du micro) dans la salle. Cette mission était difficile car la demande de prise de parole a toujours été plus importante que ne le permettait la durée de la réunion.

Le président de la CPDP intervenait le cas échéant lorsque les maîtres d'ouvrage n'avaient pas complètement répondu à la question posée ou pour rappeler le public aux bonnes règles de la réunion et du débat public.

Les maîtres d'ouvrage sont intervenus à partir d'un même support de diapositives, les intervenants pouvant être différents au fil des réunions, en fonction de leurs disponibilités. Ils disposaient en outre d'une bibliothèque de supports visuels qui étaient utilisés pour illustrer certaines de leurs réponses.

La présentation des projets et les réponses apportées par les maîtres d'ouvrage ont connu une amélioration certaine avec l'avancement du débat.

➔ **Les interventions des experts**

Les experts étaient principalement issus du secteur de la recherche dans le domaine de l'économie des transports, de l'environnement ou de l'aménagement du territoire et de la logistique. Seul l'expert retenu à Vienne représentait un organisme professionnel, l'INAO.

Les différentes interventions ont porté sur les sujets suivants :

- **Alain Baron**, administrateur à la direction " Réseaux transeuropéens énergie et transports " de la Commission Européenne, réunion d'ouverture, le 25/10/01 à Lyon

Présentation du Livre blanc sur les transports de la Commission Européenne

- **Yves Crozet** - Directeur du LET de Lyon

Transports, environnement et aménagement du territoire

Le 8/11/01 à St Etienne

La croissance économique est un élément fondamental ; or il y a contradiction entre les besoins de cette croissance et la protection de l'environnement. Des compromis, des arbitrages doivent être faits.

En réponse à des interventions de la salle :

Une mesure simple comme l'interdiction aux poids lourds de doubler sur l'autoroute A7, permettrait de retrouver deux vraies voies pour les voitures, avec quinze ans de capacité devant nous. A quelle vitesse a-t-on le plus grand débit sur l'A7 au Nord de Valence? A 70 km/h. Vos enfants rouleront à 80 ou 100 km/h sur autoroute et c'est ainsi qu'il y aura du débit. Quand on voudra se déplacer vite, ce sera grâce aux transports collectifs, comme le TGV.

Le 15/11/01 à Bourg en Bresse

Au cours de cette intervention, l'accent est davantage mis sur le problème des contradictions entre les différents enjeux : environnement, transport et aménagement du territoire et sur l'évolution du mode de décision en France et l'intérêt du débat qui est fait pour que les contradictions émergent et conduisent à des compromis.

- **Daniel Boudoin** – centre de recherches sur le transport et la logistique de l'Université de la Méditerranée, le 22/11/01 à l'Isle d'Abeau

La logistique

La logistique représente 10 à 15 % du coût d'un produit. Le coût de la logistique est lui-même composé, pour 40 % à 45 % du coût du transport, pour 40 à 45 % de celui des prestations à l'arrêt, et pour 10 % à 15 % des frais administratifs. La marge de manœuvre est faible sur le transport et les gains sont recherchés principalement sur les opérations de stockage et d'entreposage dans des sites logistiques. Ceci tend à la création de " territoires d'excellence " où se rassemblent les grandes entreprises.

- **Jacques Fanet** – Directeur adjoint de l'INAO, le 29/11/01 à Vienne

Présentation de l'INAO et des AOC

La loi du 2 juillet 1990, rend obligatoire la consultation de l'INAO pour tout projet ayant une emprise dans une zone AOC de vignobles. Trois exemples sont donnés pour lesquels l'intervention de l'INAO a permis de préserver des vignobles : la ligne TGV dans la vallée du Rhône, la ligne TGV Paris-Bordeaux (les rails ont été montés sur des supports en caoutchouc pour éviter les vibrations dans les caves des producteurs de Vouvray), et l'interdiction d'un projet d'usine de stockage de gaz en Corse.

- **Jacques Beaumont** - Directeur du Laboratoire des Sciences Techniques de l'Environnement-INRETS Lyon, le 6/12/01 à Lyon Ouest (Champagne au Mont d'Or)

Environnement : le bruit et la pollution

Sur la pollution, est rappelé le lien direct entre transport, production de CO² et effet de serre. Il est fait allusion aux gains technologiques attendus pour les autres émissions de polluants. Le bruit est principalement généré au-dessus de 60 km par le roulement des pneus sur la chaussée. Des progrès sont attendus sur l'amélioration de l'interface pneumatiques et couche de roulement. La réduction de la vitesse et l'usage des transports collectifs sont les principaux facteurs de réduction du bruit.

- **Guy Joignaux** - Directeur Délégué de l'INRETS Lille, le 13/12/01 à Lyon Est (Bron)

Infrastructures et développement régional

Le lien entre infrastructures de transport et développement régional est un élément de décision important. Parmi les études approfondies, on peut citer l'évaluation du plan routier breton, du TGV Paris-Lyon, ou les plans d'investissement de la Commission Européenne dans la péninsule ibérique. Ces études n'ont pas mis en évidence de relation simple entre investissement en infrastructure et développement local. Les infrastructures ne font qu'accompagner des situations de développement latentes.

- **Hans Rudolf Isliker** - directeur général de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires – OTIF – Berne, Suisse, le 10/01/02 à Ambérieu

Expérience du fret ferroviaire en Suisse

La Suisse a limité le trafic de marchandises par route, limitation du poids à 28 tonnes, interdiction de rouler la nuit et les dimanches, ce dont a profité le transport par train. Le rail représente 70 % des trafics de marchandises sur l'axe nord sud. De même, le transport des voyageurs par le rail a été développé avec des projets d'investissements uniquement axés sur le fer alors que la construction des routes a volontairement été limitée. La loi interdit l'augmentation des capacités routières dans les régions alpines. Les investissements pour le fret ferroviaire sont financés à hauteur de 50 % par une redevance payée par les camions.

➔ *Les modes de participation du public*

Les questions écrites

L'objectif des questions écrites était de permettre au plus grand nombre de s'exprimer, la parole ne pouvant être donnée à tous, et d'organiser le débat en grands thèmes.

400 cartons-question ont été remis à la Commission au cours de la réunion d'ouverture à Lyon. 40 % du public a donc utilisé cette forme d'expression. Dans les réunions suivantes, le nombre de cartons-question a varié de 50 à 200, soit un ratio de 20 à 30 %.

Le ***Collectif Rhodanien*** avait préparé dès la première réunion une liste d'une dizaine de questions à poser au cours de la réunion. Ces questions formaient une part importante des cartons-question collectés par la commission.

Toutes les questions pour lesquelles une réponse n'avait pas été apportée en réunion étaient ensuite triées par la commission et une réponse par courrier était envoyée sous réserve que leurs auteurs aient indiqué leurs coordonnées.

Intervention du public dans la salle

La plupart des interventions étaient le fait de représentants d'associations ou d'élus. A la première réunion publique, un certain nombre de personnes ont pu prendre la parole en tant que simple citoyen. A chaque réunion, le ***Collectif Rhodanien*** était largement représenté, le déplacement jusqu'au lieu de réunion étant organisé avec une liste de questions à poser oralement et par écrit.

A Saint Etienne, l'Isle d'Abeau, Ambérieu, Roanne, la forte participation du ***Collectif Rhodanien*** a conduit à des réactions négatives des habitants et responsables locaux, qui souhaitaient que le débat soit davantage centré sur leurs préoccupations.

A l'inverse, la réunion de Givors qui avait été organisée à la demande du ***Collectif Rhodanien***, a vu une forte participation du Sud-Est lyonnais, et l'opposition au projet ferroviaire a laissé peu de place au débat sur le COL.

Fin décembre, à la huitième réunion, le ***Collectif Rhodanien*** qui avait demandé d'exposer son projet alternatif et son cahier acteur a été autorisé à le faire. De même, à Ambérieu, la SNCF a pu présenter sa position sur les projets.

La réunion de Givors, avec pour la première fois la participation d'opposants au projet de contournement ferroviaire, a marqué un tournant dans le déroulement des réunions. La commission a pris la décision d'engager directement le débat, sans présentation de leurs projets par les maîtres d'ouvrage. Les prises de parole ont été nettement plus vives qu'au cours des réunions précédentes, avec déploiement de banderoles dans la salle.

La dernière réunion publique a servi de vitrine à l'expression des positions vis-à-vis des projets, avec la mobilisation nouvelle des opposants au projet de contournement ferroviaire.

➔ **Les tables rondes de la réunion de clôture**

Trois tables rondes ont été organisées au cours de la réunion de clôture, dans un objectif d'approfondissement avec des experts des différentes questions clés du débat.

Table ronde N° 1 : Impact du contournement autoroutier sur l'environnement

| | |
|------------------|---|
| Animation : | Yvette Bouvet, membre de la commission du débat public, directrice de l'Institut du génie de l'environnement et écodéveloppement – Université de Lyon-I |
| Serge Alexis | Directeur de la DIREN |
| Frédéric Bouvier | Directeur de la COPARLY |
| Jean Jonot | Pilote du réseau transports de la FRAPNA |
| Bernard Martin | CETE de Lyon |
| Guy Turchany | Expert en développement durable, à l'école polytechnique fédérale de Lausanne |

Table ronde N° 2 : Capacité du ferroviaire à mettre en œuvre le triplement du trafic fret

| | |
|----------------------|---|
| Animation : | Robert Fiehrer, membre de la commission du débat public directeur régional honoraire de la SNCF |
| Jean-François Benard | Directeur général de RFF |
| Philippe Grillot | Président de la Fédération des entreprises de Transport et Logistique de France en Rhône-Alpes |
| Jacques Couvert | Directeur général délégué exploitation de la SNCF |
| Michel Dross | Président de Lafarge Granulats Rhône-Bourgogne-Auvergne |
| Claude Miachon | Président de la Commission économique du Comité central d'entreprise de la SNCF |

Table ronde N° 3 : Contournement autoroutier et autres projets, alternatifs ou complémentaires?

| | |
|----------------------|---|
| Animation : | Régis Neyret, membre de la Commission du débat public président de l'association Patrimoine rhônalpin |
| Christian Maisonnier | Directeur régional adjoint de l'Équipement Rhône-Alpes |
| Alain Bonnafous | Directeur de l'Institut des Sciences de l'Homme |
| Yves Crozet | Directeur du Laboratoire d'économie des transports à Lyon (LET) |
| Xavier Doligez | Vice-président de la chambre de commerce et d'industrie de Lyon |
| Jean Sivardière | Président de la fédération nationale des usagers des transports (FNAUT) |

Le Collectif Rhodanien et la Chambre d'Agriculture du Rhône avaient demandé à participer à la dernière table ronde. La Commission n'a pas accepté cette demande, ce qui a donné lieu à des protestations, notamment sous forme de pétitions remises en nombre sur la tribune au président de la CPDP et de manifestations dans la salle, qui ont perturbé le début de la réunion.

Les débats au sein de chacune des tables rondes ont cependant été riches, avec l'intervention d'experts reconnus au plan national et international tel que Guy Turchany dans le domaine du développement durable, des organismes dont la présence avait été demandée tout au long du débat tel que la DIREN et des acteurs en matière de développement ferroviaire, tels qu'un représentant des chargeurs, des transporteurs et de la SNCF, notamment au niveau syndical.

II – 2.5 - Les cahiers d'acteurs

La CPDP a décidé de donner aux contributions les plus significatives et représentatives des différentes catégories d'acteurs la forme d'un " cahier d'acteur ".

Dans cette optique, un cahier des charges largement diffusé, a été élaboré pour préciser le concept (document de 4 pages, textes et illustrations de 12 000 caractères...).

Le président de la commission a lancé de nombreux appels à contribution, soit à l'occasion des rendez-vous, soit dans le cadre des réunions publiques.

La mise au point de chaque cahier a donné lieu à échanges entre l'acteur considéré et la commission, le rôle de celle-ci étant de veiller à la compréhension des textes par le public et à la qualité des arguments étayant les positions émises.

➔ *Les 23 cahiers d'acteurs édités*

Dans l'ordre chronologique :

- cahier n° 1 Collectif Rhodanien,
- cahier n° 2 Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Rhône-Alpes,
- cahier n° 3 Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon,
- cahier n° 4 Société Nationale des Chemins de Fer,
- cahier n° 5 Collectif des Riverains et Usagers de la Rocade Est,
- cahier n° 6 Comité Fédéral pour l'Aménagement Routier du Nord Ouest Lyonnais,
- cahier n° 7 Collectif Associatif,
- cahier n° 8 Lasaire – ADTLS,
- cahier n° 9 GIL MEDEF,
- cahier n° 10 Association Déplacements Citoyens,
- cahier n° 11 Communauté d'agglomération du Grand Roanne,
- cahier n° 12 Conseil Economique et Social Rhône-Alpes,
- cahier n° 13 Grand Lyon,
- cahier n° 14 ARDEN,
- cahier n° 15 SRG Sauvegarde du Pays Rhône-Gier,
- cahier n° 16 Chambre d'Agriculture du Rhône,
- cahier n° 17 Association ARCO,
- cahier n° 18 Groupe APAM Nature,
- cahier n° 19 Comité pour la Transalpine,
- cahier n° 20 Altro,
- cahier n° 21 Les Verts,
- cahier n° 22 Fédération des Producteurs de Fruits du Rhône,
- cahier n° 23 Le Fer Autrement.

Les cahiers d'acteurs ont été mis à disposition du public lors des réunions et diffusés en même temps que les Lettres du débat, sur la base du fichier de 3 800 adresses.

Les différents cahiers ont apporté des points de vue variés et riches de propositions :

- **cahier n° 1 Collectif Rhodanien**

Le Collectif Rhodanien est une association qui s'est mise en place au début du débat, grâce à la mobilisation due aux deux précédents débats "Bianco" sur le COL. Elle regroupe 1 500 élus et les principales associations opposées au COL, tels que la Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais, le Parc du Pilat, des syndicats de viticulteurs ou de producteurs de fruits, Darly notamment. Des associations présentes dans le collectif rhodanien ont par ailleurs proposé leur propre cahier acteur.

Le Collectif Rhodanien s'oppose au COL, dont il réfute l'utilité. Il propose des axes alternatifs en dehors de la vallée du Rhône. Il approuve par contre le projet de contournement ferroviaire.

- **cahier n° 2 Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Rhône-Alpes**

La CRCI approuve le projet de COL, qui, assurant la liaison entre les autoroutes A89 et A45, favorisera le développement des zones situées à l'Ouest de Lyon, notamment les agglomérations de Roanne et Saint Etienne, ainsi que le projet de contournement fret ferroviaire.

- **cahier n° 3 Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon**

La CCI souligne l'importance pour Lyon d'être situé sur l'axe majeur du trafic européen et met en avant l'intérêt du projet ferroviaire dans le cadre des développements de zones d'activités, de logistiques et de l'aéroport Lyon Saint Exupéry dans l'Est Lyonnais.

- **cahier n° 4 Société Nationale des Chemins de Fer**

La SNCF souligne la nécessité de disposer d'une ligne dédiée au fret ferroviaire pour assurer son développement. Une telle ligne pourra accueillir des trains plus longs et plus lourds qu'actuellement. Cette ligne s'insère dans un projet d'axe Nord-Sud, appelé la magistrale Eco-Fret, qui doit impérativement éviter le goulet d'étranglement du centre de Lyon.

- **cahier n° 5 Collectif des Riverains et Usagers de la Rocade Est**

Ce comité rassemble des associations de l'Est Lyonnais, hostiles aux nuisances de la rocade Est mais aussi de l'aéroport ou de l'A46. Il est favorable au COL seul susceptible de réduire le trafic de transit sur la rocade Est. Il est par contre très réservé sur le tracé du contournement fret compte tenu de l'accumulation d'infrastructures nuisantes dans l'Est lyonnais.

- **cahier n° 6 Comité Fédéral pour l'Aménagement Routier du Nord Ouest Lyonnais**

Ce comité rappelle sa position favorable au projet initial de l'A89 qui se raccordait au Nord-Ouest de l'agglomération lyonnaise vers l'A6 et l'A46. Il s'oppose donc au projet soumis à enquête publique en 2002, non raccordé à l'autoroute A6. Il s'oppose au contournement ouest trop proche de l'agglomération lyonnaise qui apportera de la pollution à l'Ouest, zone relativement épargnée de l'agglomération.

- **cahier n° 7 Collectif Associatif**

Le Collectif associatif rassemble des organismes tels que la FNAUT (DARLY au niveau local), la FNE, l'UFCR Que Choisir. Il met l'accent sur la priorité du fret ferroviaire et des transports collectifs de voyageurs. Il propose un contournement autoroutier par l'Est en reliant l'A432 à l'A46 Sud et l'A46 Nord, parallèle à la ligne TGV et au nouveau contournement ferroviaire.

- **cahier n° 8 LASAIRE – ADTLS**

LASAIRE, (Laboratoire Social d'Actions, d'Innovations, de Réflexions et d'échanges) est une association basée à Saint Etienne et l'ADTLS, une association d'usagers des transports du sud de la Loire. Elles proposent une intégration du projet de contournement fret dans un objectif de développement plus global des transports ferroviaires fret et voyageurs, préconisant la mixité fret/voyageurs du nouveau contournement ferroviaire de Lyon. Elles proposent que les projets s'articulent autour de la plateforme multimodale de Saint Exupéry.

- **cahier n° 9 GIL MEDEF**

Il affirme son accord sur les deux projets de contournement proposés, en insistant sur la nécessité de définir les coûts et modalités de financement, de réaliser le TOP (bouclage ouest du périphérique de Lyon), de conforter la plate-forme aéroportuaire de Saint Exupéry.

- **cahier n° 10 Association Déplacements Citoyens**

Cette association regroupe des personnes physiques dont l'objectif est d'étudier les projets proposés par les décideurs et faire entendre la voix de citoyens. L'association se prononce pour la réalisation prioritaire et rapide du contournement fret, et une amélioration immédiate des lignes ferroviaires existantes, tant dans l'Est que dans l'Ouest de la région lyonnaise. Il s'oppose au COL et soutient que si une infrastructure autoroutière peut être financée, il faudrait plutôt réaliser le TOP (bouclage ouest du périphérique lyonnais).

- **cahier n° 11 Communauté d'agglomération du Grand Roanne**

Le contournement ouest est indispensable au développement économique du Grand Roanne, car il permet le débouché de la future A89 et sa connexion au maillage autoroutier. Le financement de la liaison Paray - le - Monial/Roanne est un complément indispensable. Pour le ferroviaire, le Grand Roanne se prononce en faveur d'une optimisation de l'existant avant d'envisager la création d'infrastructures nouvelles.

- **cahier n° 12 Conseil Economique et Social Rhône-Alpes**

Le CESR demande une réalisation rapide des deux projets, avant 10 ans, et avec un financement de l'Etat, compte tenu du caractère national et européen de ces axes. Pour le contournement autoroutier, il émet des préconisations pour la préservation des ressources agricoles et naturelles, recommande une anticipation de la capacité du COL à 2x3 voies, la mise à 2x2 voies de la liaison Paray le Monial-Roanne, la création de diffuseurs complets avec la voirie locale à proximité des échangeurs avec l'A89, l'A45, l'A6 et l'A7 et une amélioration immédiate du réseau ferroviaire fret existant à l'Ouest. Il souhaite également la mixité fret-voyageurs du contournement ferroviaire, semblable à celui de la branche Sud de la LGV Rhin-Rhône.

- **cahier n° 13 Grand Lyon**

Le Grand Lyon se prononce en faveur des deux projets. Cependant la réalisation des itinéraires alternatifs par les Alpes (liaison Grenoble/Sisteron) et par le Massif Central (liaison autoroutière Paray le Monial/Roanne/Le Puy) est indispensable et notamment le tronçon Digoin/Roanne. La réalisation du COL, permettant d'écouler les trafics de transit conditionne la réalisation du TOP, dont la vocation est d'assurer les trafics locaux. En ce qui concerne le contournement ferroviaire fret, le Grand Lyon souhaite une conception des liaisons ferroviaires qui intègre la position centrale du " hub " Lyon-Saint Exupéry, avec la mixité voyageurs-fret de la ligne.

- **cahier n° 14 ARDEN**

ARDEN, Association pour le Respect du Droit et de l'Environnement, est basée dans l'Isère Rhodanienne. L'ARDEN se prononce en faveur d'un véritable développement ferroviaire et donc contre le COL dont le financement préalable et la concurrence pour les trafics nord-sud de poids - lourds, obéneraient la réalisation du contournement ferroviaire. Il rappelle les nuisances que subissent les habitants de la vallée du Rhône, qui accumule des infrastructures de transport.

- **cahier n° 15 SRG Sauvegarde du Pays Rhône - Gier**

La SRG rappelle les enjeux de la charte du Parc du Pilat " Objectif 2010 ", contradictoire avec la réalisation du COL. L'accent est également mis sur les impacts pour la commune de Givors qui supporte déjà les nuisances de l'A47, la RN86, et de l'A7 de l'autre côté du Rhône. Enfin est soulevé le problème de la sécurité dans la traversée en tunnel du Pilat. Les alternatives proposées sont le développement des transports publics, du ferroutage et du fluvial ainsi que la dispersion des flux vers d'autres axes, alternatifs à la vallée du Rhône.

- **cahier n° 16 Chambre d'Agriculture du Rhône**

La chambre d'agriculture du Rhône est opposée au projet de contournement autoroutier par l'Ouest ainsi qu'au tracé proposé du contournement ferroviaire. Elle met l'accent sur les conséquences négatives de ces projets pour les exploitations agricoles. La chambre d'agriculture demande la réalisation d'axes autoroutiers alternatifs à l'A6/A7 et dans le couloir de la Ligne TGV Méditerranée, la réalisation d'un contournement autoroutier depuis l'A46 Nord jusqu'au sud de Valence. Enfin, elle affirme fortement la nécessité d'un développement fluvial significatif.

- **cahier n° 17 Association ARCO**

Arco est une association agissant en matière d'environnement et d'urbanisme dans le département de la Loire. Elle présente la proposition " Grand Angle ", projet d'organisation des trafics dans la conurbation stéphanoise et demande une amélioration de la liaison ferroviaire voyageurs entre St Etienne et Lyon, avec une offre cadencée et sans arrêt aux heures de pointe.

- **cahier n° 18 Groupe APAM Nature**

Le groupe APAM NATURE regroupe des ornithologues et des naturalistes de terrain de l'Ouest lyonnais. Il décrit la richesse en matière de biotopes, de faune sauvage et d'espèces protégées que le contournement autoroutier compromettrait.

- **cahier n° 19 Comité pour la Transalpine**

Le Comité pour la Transalpine est une association regroupant les principales collectivités territoriales et organisations économiques de la région traversée par le projet ferroviaire Lyon-Turin. Il apporte son soutien au projet de contournement ferroviaire de l'agglomération par l'Est, mais il affirme la nécessité de donner la priorité à la liaison Lyon-Turin dans l'échéancier de réalisation et donc de financement.

- **cahier n° 20 ALTRO**

ALTRO, association logistique transport Ouest, implantée à La Rochelle, propose la réalisation d'un contournement Ouest ferroviaire de Lyon, reliant Mâcon à Valence en passant par Roanne, St Etienne et Annonay.

- **cahier n° 21 Les Verts**

Les Verts réaffirment leur opposition aux projets de COL, d'A45 et d'A89, ainsi qu'à l'élargissement de l'autoroute A7. Ils sont favorables au projet de contournement ferroviaire sous réserve qu'il prenne en compte la tranquillité des riverains et favorise le développement des TER.

- **cahier n° 22 Fédération des Producteurs de Fruits du Rhône**

La fédération des producteurs de fruits du Rhône décrit les caractéristiques de qualité, de commercialisation et d'irrigation de l'arboriculture des coteaux du Lyonnais. La réalisation du COL entraînera la perte directe de terrains, une pression foncière accrue ainsi que l'augmentation de la pollution, et donc la disparition de l'arboriculture des coteaux du Lyonnais. Elle s'oppose donc au projet de contournement routier.

- **cahier n° 23 Le Fer Autrement**

L'association le Fer Autrement s'est constituée à la suite du débat public, en janvier 2002, à l'initiative des communes de Communay, Corbas, Marennes, Chaponnay et Simandres. Un collectif se crée par ailleurs avec nombre d'associations locales. Le Fer Autrement demande qu'un nouveau débat public ait lieu, le présent débat ayant été tronqué sur le volet ferroviaire du fait de l'information tardive de la population concernée par rapport au débat sur le projet routier engagé depuis plusieurs années.

Elle envisage des alternatives aux projets en cours d'examen, particulièrement l'étude d'un tracé parallèle à la ligne TGV Méditerranée et la recherche d'un tracé qui contournerait réellement Lyon en reliant Ambérieu à la vallée du Rhône par une jonction au Nord de la Drôme, ainsi que le développement du transport fluvial.

➔ **La réalisation des cahiers acteurs**

Les cahiers acteurs ont été réalisés à partir du texte des contributions. Pour aboutir au document final, il a parfois fallu de nombreux allers-retours entre les auteurs des cahiers, la CPDP et la maîtrise d'ouvrage. Pour préparer son cahier acteur, ***l'Association Déplacements Citoyens*** a demandé aux maîtres d'ouvrage de répondre préalablement à une vingtaine de questions très précises relatives à des éléments de trafics et de coûts. Les cahiers d'acteurs étaient transmis à la maîtrise d'ouvrage et leurs réponses retransmises aux auteurs. Le contenu des cahiers a ainsi pu être enrichi de nouvelles données.

Un travail éditorial a parfois été réalisé avec certaines associations n'ayant pas de moyens suffisants. Des développements complémentaires ont également été demandés aux auteurs par la commission. Enfin, la mise en forme des cahiers a demandé un travail de collaboration entre le secrétariat général de la commission et les acteurs.

II – 2.6 - Les expertises complémentaires

Plusieurs demandes d'expertises ont été reçues par la CPDP au cours du débat.

➔ **Demandée par le Collectif Rhodanien**

Par message électronique du 11 décembre 2001, le ***Collectif Rhodanien*** a demandé que soient réalisées deux expertises sur les thèmes ci-après :

- 1- Déterminer le coût véritable de la tonne transportée propre à chaque mode de transport (ferroviaire, routier, fluvial) tenant compte des divers coûts externes induits par chacun.

Déterminer le montant du péage à partir duquel le coût du transport routier et celui de fret ferroviaire s'égaliseront.

- 2- Quelle est la fiabilité des modèles de comptage et simulation utilisés par les services de l'Équipement pour appréhender les évolutions de trafic en fonction des diverses hypothèses envisagées ?

Comme le prévoit l'article 6 du Décret du 10 mai 1996, la commission particulière, après avoir consulté les maîtres d'ouvrage, a proposé à la Commission Nationale d'ordonner l'une des deux expertises sollicitées par le ***Collectif Rhodanien***.

Désireuse de "contribuer au caractère complet de ce débat public", la Commission Nationale a suivi cette recommandation. Elle a requis "l'intervention d'un expert pour donner son avis sur les méthodes, la qualité des données notamment de comptage, ainsi que sur les hypothèses figurant dans les modèles de prévision de trafics des maîtres d'ouvrage ". Elle a estimé, en revanche, que "la connaissance des coûts externes induits par les différents modes de transport relève d'une présentation simplifiée des diverses études qui ont pu être faites dans ce domaine et qui sera demandée au maître d'ouvrage sous le contrôle de la commission particulière" (séance du 30 décembre 2001).

La CPDP a retenu Enrico Musso, Professeur en économie des transports à la faculté de Gênes, pour la réalisation de cette expertise.

M. Musso a remis à la commission son rapport final le 30 janvier 2002 dans lequel on peut lire : " En conclusion, on peut donc affirmer que, bien que comportant un certain nombre d'imperfections méthodologiques, la qualité et le contenu des études présentées par les maîtres d'ouvrage vont bien dans le sens de la construction d'un scénario réaliste du trafic qui pourra être absorbé par les contournements autoroutier et ferroviaire de l'agglomération lyonnaise ". (document joint aux annexes du présent compte-rendu)

Le 31 janvier 2002, la CPDP a transmis ce rapport au *Collectif Rhodanien* ainsi qu'aux deux maîtres d'ouvrage et l'a mis en ligne sur son site web.

➔ *Demandée par le Conseil Syndical du Parc du Pilat*

Par courrier du 7 janvier 2002, le conseil syndical du Parc du Pilat a souhaité que soit réalisée une expertise sur les impacts environnementaux du projet de contournement autoroutier de l'ouest lyonnais sur le territoire du Parc.

La commission particulière, après consultation des maîtres d'ouvrage, a proposé de donner suite à cette demande.

Dans sa séance du 16 janvier 2002, la CNDP a retenu cette proposition et décidé de demander l'avis d'un expert " sur les impacts de la traversée éventuelle du plateau Nord-Est du Parc du Pilat, qui serait en tout état de cause réalisée en tunnel. L'étude sollicitée tend à apprécier en particulier les pollutions gazeuses et sonores induites par le projet autoroutier et les effets de celui-ci sur les équilibres biologiques, hydrologiques, économiques s'agissant de la viticulture ".

La CPDP a retenu pour cette intervention le bureau d'études Biol Conseils de Neufchâtel (Suisse). Elle a invité l'expert en charge du dossier, M. Bertrand de Montmollin, à étendre son étude à la zone protégée du plateau mornantais, au Nord du Parc du Pilat.

Cet expert a remis son rapport final à la CPDP le 6 février 2002 (document joint aux annexes du présent compte rendu).

Ce rapport comporte une synthèse des principaux impacts potentiels d'où il résulte que ceux-ci pourraient principalement concerner les ravins en amont du Rhône, la qualité et le débit des eaux des ruisseaux de ces ravins ainsi que la qualité de l'air à proximité des portails des tunnels. Il formule des recommandations de nature à éviter ou réduire ces impacts.

En ce qui concerne le plateau Mornantais il en souligne la valeur écologique et recommande notamment d'éviter de traverser plusieurs zones : les landes de Montagny, le bocage de Berthoud ainsi que les prairies et landes de la Pyramide.

La commission a transmis ce rapport le 7 février 2002 aux demandeurs ainsi qu'aux maîtres d'ouvrage et l'a mis en ligne sur son site web.

Les deux rapports d'expertise complémentaires n'ont fait l'objet d'aucune observation.

Lors de sa séance du 16 janvier 2002, la CNDP a décidé de prolonger le débat jusqu'à la mi-février pour prendre en considération les résultats des expertises décidées.

II – 2.7 - Les Lettres du débat

" Ce journal sera un vecteur du débat ".

C'est l'objectif fixé par le président de la CPDP dans l'éditorial de la lettre n° 1 en précisant : " Il vous apportera de façon régulière des informations sur le débat : son calendrier, le lieu des réunions, les réponses aux questions posées, les moyens de s'informer ou de participer ".

Les points forts des différentes lettres ont été les suivants :

- Lettre n° 1** Interviews du ministre de l'Équipement, Jean-Claude Gayssot et de l'initiateur de la saisine parlementaire, Gabriel Montcharmont, Décisions de la CNDP, Membres de la CPDP.
- Lettre n° 2** Entretien avec le ministre de l'Environnement, Yves Cochet, Editorial de Pierre Zémor, Entretien avec Jean Agnès, Président de la CCI de Lyon, Compte-rendu de la réunion d'ouverture du 25 octobre 2001.
- Lettre n° 3** Interview d'Yves Crozet, directeur du Laboratoire d'Économie des Transports de Lyon, Compte-rendu de la 2ème réunion publique du 8 novembre 2001 à St Etienne, Réponses des maîtres d'ouvrage aux questions posées par les participants.
- Lettre n° 4** Editorial du président de la CPDP : appel à contribution, Interview d'Alain Baron, administrateur, à la direction Réseaux transeuropéens énergie et transports, de la Commission Européenne, Dossier sur la logistique avec la participation de Daniel Boudoin du Centre de recherches sur les transports et la logistique de l'université d'Aix en Provence et Jacques Lambert, président de l'Alliance logistique, région urbaine de Lyon, Proposition d'une solution alternative au COL par le Collectif Rhodanien, Compte-rendu des réunions publiques de Bourg-en-Bresse et l'Isle d'Abeau.
- Lettre n° 5** Editorial du président de la CPDP sur l'expertise complémentaire demandée par le Collectif Rhodanien, Interviews de Pascal Clément, ancien ministre, député et président du conseil général de la Loire et de Guy Joignaux, directeur de recherches à l'INRETS de Lille, Dossier sur le contournement autoroutier et l'agriculture.

- Lettre n° 6** Interviews de Francis Rol-Tanguy, directeur général délégué fret de la SNCF et de François Duval, adjoint au directeur régional de l'Environnement,
Dossier consacré à la présentation de contributions d'acteurs,
Présentation d'une part des études d'environnement du contournement autoroutier par le centre d'études techniques de l'Equipement de Lyon, d'autre part de la prise en compte de l'environnement par RFF.
- Lettre n° 7** Editorial du président de la CPDP sur les enseignements à tirer du débat,
Présentation des résultats des deux expertises,
Compte rendu des deux dernières réunions de Givors et de Lyon (trois tables rondes de synthèse),
Prises de position d'acteurs : conseil régional, conseils municipaux, fédération des chasseurs du Rhône.

LES OPINIONS EXPRIMEES ET LES ENSEIGNEMENTS DU DEBAT

III - 1 – LES OPINIONS EXPRIMEES

III – 1.1 – Sur le débat

➔ *Sur son utilité*

Dès l'ouverture du débat public de nombreux élus locaux et associations, principalement ceux regroupés dans le *Collectif Rhodanien* constitué pour s'opposer au contournement autoroutier et proposer des solutions alternatives, ont mis en doute l'utilité de ce débat dès lors que, selon eux, les décisions seraient en réalité déjà prises. Le débat public ne servirait ainsi qu'à donner aux citoyens l'illusion d'une participation au processus de décision alors que le ministre directement concerné aurait déjà choisi de réaliser le contournement Ouest autoroutier.

Ce sentiment s'est exprimé jusqu'à la fin du débat mais avec de moins en moins de force, non pas que le doute quant à la réversibilité des projets soumis au débat public, ait disparu, mais parce que le débat en lui-même - indépendamment de l'influence qu'il pourra avoir sur le décideur - est apparu utile. Le grand public a, en effet, manifesté un grand intérêt pour les informations obtenues grâce au débat, sur les projets de contournement. Les seules critiques exprimées sur ce point, émanant pour l'essentiel des élus locaux et de nombreux résidents des communes du Sud-Est lyonnais, porte sur la durée du débat qui, trop brève selon eux, ne leur aurait pas permis de tirer pleinement partie des informations ainsi recueillies sur le projet de contournement ferroviaire, notamment pour construire des propositions alternatives. D'autre part le public comme les associations opposées, totalement ou partiellement, aux projets soumis au débat, ont été globalement satisfaits de la place qu'ont prise les opposants, même si certains d'entre eux - notamment les agriculteurs et plus particulièrement la *Chambre d'agriculture du Rhône* - estiment qu'une place encore plus grande aurait dû leur être donnée.

➔ *Sur l'indépendance et le rôle de la CPDP*

Un doute plus ou moins nettement exprimé, était perceptible au début du débat sur l'indépendance de la CPDP par rapport aux maîtres d'ouvrage.

La présentation du dossier du débat incluant dans la même brochure, la présentation de la CPDP et de sa mission d'une part et la présentation de leurs projets par les maîtres d'ouvrage d'autre part, a provoqué dans le grand public une certaine confusion. Il apparaît, de nombreux courriers reçus par la Commission comme de certaines interventions dans les réunions publiques, que la CPDP a été perçue par une partie - minoritaire mais non négligeable - du public comme co-porteuse des projets.

La disposition scénique dans les réunions publiques, regroupant sur la scène les représentants des maîtres d'ouvrage et ceux de la CPDP face au public et aux autres acteurs du débat dans la salle, a sans doute contribué à cette confusion.

La qualité des relations entretenues par les membres de la CPDP et son secrétariat général, avec les nombreuses associations qui ont activement participé au débat, ainsi que l'image globalement positive que la presse a donnée de celui-ci, sont parvenues à dissiper ce malentendu.

Par contre la mission de la commission – quelque insistance que la CPDP ait mise à la rappeler tout au long du débat – n'a jamais été exactement comprise par une partie importante du grand public qui a persisté à croire qu'elle ne se limitait pas à organiser ce débat.

Un journal (les "Petites Affiches Lyonnaises" 26 janvier 2002) a même partagé cette incompréhension en prêtant à la CPDP un pouvoir – au moins consultatif – sur la décision ("Reste à savoir quel projet sera préféré par la commission ...").

➔ *Sur l'extension du débat public au contournement ferroviaire*

L'inclusion du projet de contournement ferroviaire a d'abord été perçue par les opposants au projet de contournement autoroutier comme un artifice destiné à mieux faire accepter celui-ci par l'opinion publique.

Qualifié de très vague et sans grande crédibilité, le projet ferroviaire joint au projet autoroutier dans le débat public n'est-il pas, s'interroge le **Collectif Rhodanien** (cahier d'acteur n° 1), "un habillage du projet autoroutier pour tenter d'amadouer ceux qui le refusent?".

Cette opinion n'a pas résisté au développement du débat qui a fait prendre conscience au public, notamment aux populations directement concernées par le contournement ferroviaire, que ce projet n'était aucunement un faux semblant.

L'état d'avancement différent des deux projets de contournement a par contre provoqué un sentiment de frustration dans les communes du Sud-Est lyonnais plus particulièrement concernées par le contournement ferroviaire. En effet, tandis que la longue maturation du contournement autoroutier a donné plusieurs années au public de l'Ouest lyonnais pour organiser sa contestation et mûrir ses contre propositions, c'est l'ouverture du débat public qui a fait découvrir aux populations de l'Est lyonnais, le projet de contournement ferroviaire, ne leur laissant ainsi qu'environ trois mois utiles pour réagir. De surcroît la contestation très organisée du projet de contournement Ouest autoroutier a, durant les premiers mois du débat, occulté dans les médias le projet de contournement Est ferroviaire.

D'où la demande d'un nouveau débat consacré uniquement au projet ferroviaire au motif que la CNDP n'aurait pas pu valablement décider d'organiser un débat conjoint sur deux projets distincts même s'ils apparaissent complémentaires, comme le relèvent plusieurs acteurs du débat (**Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie**, cahier d'acteur n° 2, **Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon**, cahier d'acteur n° 3, **GIL MEDEF**, cahier d'acteur n° 4, **Conseil Economique et Social Rhône-Alpes**, cahier acteur n° 12).

➔ *Sur l'exclusion des projets A45 et A89 du débat public*

Les projets d'autoroutes A45 et A89 devant relier LYON à SAINT ETIENNE et ROANNE sont généralement apparus comme indissociables du projet de contournement autoroutier Ouest sur lequel ces ouvrages doivent se brancher.

La publication au journal Officiel du 6 novembre 1999 des décisions ministérielles du 12 février 1999 arrêtant le choix du fuseau de 100 mètres de l'A45, et du 28 septembre 1999 approuvant l'avant projet sommaire de l'A89, qui a rendu caduque la saisine associative de la CNDP portant sur les deux ouvrages, a ainsi été vivement dénoncée dans les premières réunions publiques.

L'association Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais a notamment qualifié cette publication de manœuvre destinée à faire échec à la saisine de la CNDP.

L'opportunité des projets A45 et A89 a néanmoins été largement discutée au cours du débat qui ne s'est pas limité à la liaison de ces deux ouvrages avec le contournement autoroutier projeté.

➔ ***Sur l'absence dans les réunions publiques des grands décideurs politiques locaux***

L'articulation entre démocratie participative et démocratie représentative est difficile. Le public a ainsi fortement et bruyamment regretté notamment dans les réunions publiques tenues à LYON, à CHAMPAGNE et à GIVORS, l'absence de tout grand élu pouvant exposer et défendre la position de la région Rhône Alpes, du département du Rhône ou de la communauté urbaine du GRAND LYON, sur les deux projets débattus en réunion publique.

➔ ***Sur la couverture médiatique du débat***

Les médias locaux avaient abondamment rendu compte depuis plusieurs années du projet de contournement autoroutier et des contestations qu'il soulevait. Le débat public n'apportait donc, de leur point de vue, rien de réellement nouveau.

Néanmoins la presse régionale et la télévision locale (TLM) et régionale (France 3 Rhône Alpes) ont normalement couvert l'ouverture du débat public. La fin du débat a aussi été largement couverte par les médias en raison notamment de l'apparition dans le Sud Est Lyonnais d'une forte contestation du projet de contournement ferroviaire.

De nombreux participants – particuliers ou associations – ont pourtant exprimé, notamment dans les réunions publiques, leur insatisfaction de l'écho insuffisant qu'aurait eu, selon eux, le débat public dans les médias.

Cette opinion généralement exprimée par les opposants à l'un ou l'autre des projets soumis au débat, traduit sans doute leur regret qu'une plus forte couverture médiatique ne les ait pas aidés à mobiliser les populations concernées.

➔ ***Sur la poursuite de la concertation après le débat public***

Le *Collectif des Riverains et Usagers de la Rocade Est* (cahier d'acteurs n° 5) se réjouissant de l'existence du débat en cours a émis le souhait que dans le même esprit soit institutionnalisé le droit des riverains de toute grande infrastructure à être partie prenante de sa mise en œuvre tout au long de sa réalisation puis de son exploitation afin de pousser les décideurs et exploitants à "ne pas considérer que la qualité de vie des riverains doit passer plutôt dans les pertes que dans les profits."

III – 1.2 – Sur les enjeux et objectifs des projets

Les enjeux et les objectifs des deux projets conjointement soumis au débat, tels qu'exposés par les maîtres d'ouvrage dans le dossier commun par eux établi, sont ceux retenus par les " schémas multimodaux de services collectifs de transports " arrêtés par le gouvernement c'est-à-dire : répondre à la demande de déplacements des biens et des personnes qui va continuer de croître mais mieux maîtriser cette demande et la satisfaire autrement, en valorisant, pour les transports interurbains, la voie ferrée et la voie d'eau et en privilégiant, pour les déplacements urbains, les transports collectifs.

Le développement du fret ferroviaire passerait notamment par la mise en valeur d'un axe majeur (la magistrale ECO-FRET) entre le PAS-DE-CALAIS, la LORRAINE et la MEDITERRANEE. La capacité limitée du nœud ferroviaire lyonnais, constituerait sur cet axe, un insurmontable goulet d'étranglement et imposerait donc son contournement par une nouvelle ligne destinée au fret.

La continuité de l'axe routier A6-A7, compromis par les "bouchons" lyonnais de même que la maîtrise des déplacements à l'intérieur de l'agglomération lyonnaise supposeraient d'autre part que le trafic routier de transit en soit extrait et qu'y soit développé le trafic ferroviaire, local et régional, de voyageurs. D'où la nécessité d'un contournement autoroutier de l'agglomération et l'intérêt du contournement ferroviaire qui dégagerait les sillons indispensables à l'accroissement des dessertes voyageurs des gares lyonnaises.

Sur cette problématique, le débat a fait apparaître :

➔ Un très large consensus sur trois de ses éléments

- La réalité de l'encombrement du nœud lyonnais, routier et ferroviaire, n'est contestée par personne. Pas plus que ses conséquences négatives sur la sécurité et la qualité de vie de la population concernée.
- L'impérieuse nécessité de parvenir à transférer une part importante des déplacements de voyageurs et de marchandises de la route sur la voie ferrée et la voie d'eau, est unanimement reconnue.
Les seules critiques exprimées sur ce point à l'encontre du dossier présenté par les maîtres d'ouvrage, porte sur le caractère insuffisamment ambitieux, selon certains, du report modal envisagé.
- La nécessité de parvenir à maîtriser les déplacements dans l'agglomération lyonnaise est aussi admise par tous. De même est-il unanimement considéré que la seule extraction des trafics de transit de l'agglomération, ne peut suffire à obtenir ce résultat.

➔ Des opinions favorables aux enjeux et objectifs retenus par les maîtres d'ouvrage

Les grandes collectivités territoriales et les milieux économiques à l'exception toutefois des exploitants agricoles, partagent globalement l'analyse des maîtres d'ouvrage quant aux enjeux et objectifs des projets soumis aux débats.

C'est notamment le cas :

- de la **Région Rhône-Alpes** (délibération du 25 janvier 2002),
- du **Conseil Général de l'Ain** (lettre du Président du 4 janvier 2002),
- du **Conseil Général de l'Isère** (délibération du 28 janvier 2002),
- du **Conseil Général de la Loire** (délibération du 24 janvier 2002),
- de la **Communauté Urbaine du Grand Lyon** (Cahier d'acteur n° 13),
- de la **Communauté d'agglomération du Grand Roanne** (cahier d'acteur n° 11),
- du **Conseil Economique et social Rhône-Alpes** (cahier d'acteur n° 12),
- de la **Chambre régionale de Commerce et d'Industrie** (cahier d'acteurs n° 2),
- de la **Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon** (cahier d'acteur n° 3),
- du **GIL-MEDEF** (cahier d'acteur n° 9).

➔ ***Des opinions critiques à l'égard des enjeux et objectifs retenus par les maîtres d'ouvrage***

• **Critiques radicales**

De nombreuses expressions individuelles et deux prises de position collectives (**Les Verts** cahier d'acteur n° 21 et la **Sauvegarde des Pays Rhône Gier** cahier d'acteur n° 15) contestent globalement la politique des transports dans laquelle s'inscrivent les projets des maîtres d'ouvrage.

Selon ces opposants, le développement des infrastructures routières serait suicidaire pour l'avenir de la planète et ne répondrait qu'aux besoins des grands groupes industriels au détriment des citoyens.

Il conviendrait donc, non pas de limiter seulement la progression des transports routiers, objectif affiché par les "schémas multimodaux de services collectifs de transport" auxquels se réfèrent les maîtres d'ouvrage, mais de stabiliser ou mieux réduire, le trafic routier.

Or, selon eux, sans nouvelle infrastructure, le trafic routier stagnerait ou baisserait, la saturation du réseau contribuant à diminuer la rentabilité du transport de marchandises par route. L'argent public devrait donc être, pour l'essentiel, consacré au développement du rail, les infrastructures routières devant seulement faire l'objet d'améliorations qualitatives.

D'où le rejet du projet de contournement autoroutier comme de la réalisation des autoroutes A45 et A89 et au contraire l'approbation du projet de contournement ferroviaire, sous réserve de la prise en compte de la tranquillité des riverains et du développement des trains express régionaux.

• **Autres Critiques**

Quant au développement du transport fluvial :

De très nombreuses critiques ont été émises contre la position adoptée à ce sujet par les maîtres d'ouvrage qui auraient insuffisamment pris en compte les potentialités de la voie d'eau.

C'est notamment le cas de la **Chambre d'agriculture du Rhône** (cahier d'acteur n° 16). D'autres intervenants ont fait valoir que l'encombrement de la vallée du Rhône par les infrastructures routières et ferroviaires, ferait de la voie d'eau le seul mode de transport susceptible sur cet axe d'un fort développement non dommageable pour l'environnement naturel et humain.

Le regret de l'abandon du projet de liaison Rhin-Rhône a été assez souvent exprimé. La *Chambre d'agriculture du Rhône* qualifie d'aberrant cet abandon tandis que le *Conseil Economique et Social Rhône-Alpes* (cahier d'acteur n° 12) exprime le souhait que l'axe fluvial soit ouvert vers le nord, la *Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie* (cahier d'acteur n° 2) demandant de son côté que la liaison Saône/Rhin par la Moselle soit activée.

Quant au réalisme de l'objectif du triplement d'ici 2020 du volume du fret ferroviaire :

Un sentiment de fort scepticisme est apparu, de la part de tous les intervenants (institutionnels, associatifs ou particuliers) quant à la capacité de la SNCF à relever le défi que lui pose cet objectif, en raison principalement de sa culture non commerciale et de l'état des relations sociales dans l'entreprise, accessoirement de l'importance des investissements nécessaires en matériels roulants.

Certains ont exprimé l'espoir que l'ouverture dès l'année prochaine des grands corridors de fret à d'autres opérateurs européens, réveille la SNCF et lui permette d'atteindre (de retrouver) le degré de dynamisme et de fiabilité, que suppose le transfert modal massif, unanimement désiré.

Quant à l'échelle de l'étude :

Il a été souvent exposé que les deux projets de contournement n'étaient pas le résultat d'une réflexion "à la bonne échelle".

Ainsi, l'étude aurait dû être conduite, selon le *Conseil Régional Rhone-Alpes* (délibération du 25 janvier 2002) sur l'ensemble des modes de transport et tous les itinéraires alternatifs.

La Chambre d'agriculture du Rhône (cahier d'acteur n° 16) considère qu'aurait dû être recherchée une meilleure desserte du territoire national par une répartition mieux équilibrée du développement économique et démographique et donc notamment le délestage de l'axe Saône/Rhône d'une partie de son trafic par la création de voies alternatives.

Le problème serait mal posé, selon le *Collectif Rhodanien* (cahier d'acteur n° 1), l'engorgement dont souffre la région lyonnaise étant lié à celui de la vallée du Rhône. D'autre part les déplacements à l'intérieur de la région urbaine de Lyon comme entre celle-ci et les autres agglomérations rhônalpines, qui constituent le premier facteur de cet engorgement, auraient dû être analysés et les projets favorisant les transports collectifs étudiés.

Quant à l'absence de hiérarchisation des deux projets :

Le coût très élevé de l'ensemble des infrastructures, routières et ferroviaires, projetées dans la région (contournement ferroviaire et liaison transalpine, contournement autoroutier et A45, A89) a conduit les participants à mettre, pour le moins, en doute la capacité de l'Etat à mener de front la réalisation de l'ensemble de ces projets qui seraient ainsi financièrement concurrents.

En ce qui concerne les seuls contournements soumis au débat public et en l'absence de précision de la part des maîtres d'ouvrage sur la chronologie de leur éventuelle réalisation, un assez large consensus s'est dégagé, réserve faite du **Collectif des Riverains et Usagers de la Rocade Est** (cahier d'acteur n° 5), pour que la priorité soit, s'il y a lieu, donnée à la réalisation du contournement ferroviaire.

Par contre le **Comité pour la Transalpine** (Cahier d'acteur n° 19) développe l'idée que la priorité devrait aller à la réalisation dans les délais prévus de la section internationale de la liaison ferroviaire LYON-TURIN.

Les collectivités territoriales et les milieux économiques du département de la Loire font valoir de leur côté que la réalisation des autoroutes A45 et A89 ne devrait pas être subordonnée à la décision qui devra intervenir sur le projet de contournement autoroutier de Lyon.

III – 1.3 – Sur la solution autoroutière proposée

Le projet de contournement autoroutier de Lyon avait fait l'objet depuis la concertation conduite en 1999 par le préfet de région en application de la circulaire "BIANCO", d'une large médiatisation et corrélativement d'une importante mobilisation des populations, élus, associations, et syndicats professionnels concernés.

Ce débat BIANCO avait conduit le préfet de région à conclure à la nécessité d'un contournement autoroutier et au net avantage que présenterait un contournement par l'Ouest plutôt que par l'Est de l'agglomération.

Le dossier présenté par les maîtres d'ouvrage reprend ces conclusions en faisant notamment valoir que :

- du fait de sa longueur équivalente à celle de la traversée de l'agglomération, le COL capterait naturellement le trafic de transit Nord-Sud contrairement au tracé Est, plus long,
- il contribuerait au rééquilibrage de la région Rhône-Alpes, en permettant le raccordement aux autoroutes projetées A89 et A45 offrant ainsi une ouverture à l'Ouest de la région.

Préparés au débat public, les habitants et élus de l'ouest lyonnais, hostiles au projet, regroupés dans le **Collectif Rhodanien**, l'ont à son début, quasiment monopolisé tant sur le plan intellectuel – par les réflexions qu'ils avaient eu le temps de construire – que celui de la participation aux réunions publiques. Cette mobilisation univoque qui aurait pu contribuer à appauvrir le débat, a finalement contribué à l'enrichir dans la mesure où elle a aiguillonné d'autres acteurs, porteurs d'autres réflexions, à y intervenir de plus en plus activement.

Le débat public a ainsi fait apparaître :

➔ ***Des opinions favorables au projet autoroutier***

Toutes les collectivités territoriales qui partagent l'analyse des enjeux et objectifs retenus par les maîtres d'ouvrage, à l'exception notable du **Conseil général de l'Isère**, sont favorables au projet de contournement autoroutier soumis au débat.

Il en est de même des acteurs économiques, à l'exception non moins notable du monde agricole.

Outre les grandes collectivités territoriales et les organismes représentatifs des milieux économiques déjà mentionnés à propos des opinions favorables sur les enjeux et objectifs des projets, se sont notamment prononcés en faveur du contournement autoroutier par l'ouest :

- les villes de BRON, DECINES, FEYZIN, RILLIEUX LA PAPE, SAINT PRIEST, VILLEURBANNE (lettre du débat public n° 7) MEYZIEU (délibération du 22 novembre 2002) ;
- par lettres à la commission, les **Fédérations Régionales des Travaux Publics, du Bâtiment, des Industries de carrières et matériaux de construction et de nombreuses entreprises lyonnaises** (60) ;
- le **Collectif des Riverains et usagers de la Rocade Est** (cahier d'acteur n° 5) et **l'association Val d'Ozon Environnement**.

Il faut préciser cependant que la plupart des avis favorables recueillis sont assortis de préconisations qui sont notamment :

- que l'insertion de l'autoroute dans son environnement soit la meilleure possible et respecte les enjeux forts, notamment les milieux naturels protégés, l'agriculture de qualité (vignobles AOC, Horticulture), le Parc du Pilat.
- que les nuisances pour les populations soient les plus faibles possibles.

Si les partisans de la réalisation du contournement autoroutier projeté partagent en général la volonté affichée des maîtres d'ouvrage que cette infrastructure nouvelle soit dédiée au seul trafic de transit afin de ne pas favoriser l'étalement urbain, et pour cela de limiter le nombre d'échangeurs, il doit toutefois être relevé que la **Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie** (cahier d'acteur n° 2) considère que les échangeurs entre le contournement et les deux autoroutes A45 et A89 devraient avoir une vocation secondaire de diffuseur pour permettre aux usagers qui le souhaitent, d'accéder à l'agglomération lyonnaise. De même le **Conseil Economique et Social Rhône-Alpes** (cahier d'acteur n° 12), sans remettre en cause la vocation de transit du contournement et donc la limitation des échangeurs aux quatre points de contact avec l'A6, l'A89, l'A45 et l'A7, exprime le souhait que ces échangeurs soient très proches de diffuseurs complets avec la voirie locale.

La plupart des avis favorables sont également assortis du souhait que l'Etat accélère la réalisation des axes alternatifs ou complémentaires, de la vallée Rhône/Saône.

C'est ainsi que pour la *Communauté Urbaine du Grand Lyon* (cahier acteur n° 13) le tronçon DIGOIN-ROANNE de la liaison CHALON/PARAY LE MONIAL/ROANNE/LE PUY, constitue un préalable indispensable et doit être réalisé rapidement, tandis que la *Chambre régionale de Commerce et d'Industrie* (cahier d'acteur n° 2) demande que cette liaison soit retenue dans une logique nationale et européenne et que sa réalisation à 2x2 voies soit conduite en parallèle avec celle du contournement autoroutier de Lyon. Dans le même esprit la *Communauté d'Agglomération du Grand Roanne* (cahier d'acteur n° 11) fait valoir, pour sa part, qu'eu égard à l'intérêt national de cette liaison, la mise à 2x2 voies de la route départementale n° 482 reliant PARAY LE MONIAL à ROANNE, devrait bénéficier d'un financement de l'Etat. Le *Comité Economique et Social Rhône-Alpes* (cahier d'acteur n° 12) insiste de même sur la mise à 2x2 voies tant de la liaison PARAY LE MONIAL/ROANNE que de la RN 88.

La *Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie* comme le *Conseil Economique et Social Rhône-Alpes* demandent d'autre part dans les cahiers d'acteurs par eux versés au débat, que la capacité autoroutière de la vallée du Rhône soit accrue au sud de VIENNE, le contournement autoroutier de Lyon ne pouvant, selon eux, pleinement jouer son rôle sans augmentation de capacité de l'A7 ou réalisation de l'A79.

Cette saturation de l'A7 également dénoncée par les opposants à la réalisation du contournement autoroutier projeté, lequel n'aboutirait, selon eux, qu'à accroître encore cette saturation, est toutefois contestée par le professeur **Yves Crozet**, directeur du Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon, selon lequel il suffirait d'interdire aux poids lourds de se doubler, pour redonner à l'autoroute A7 une grande marge de capacité.

Autre observation exprimée dans les cahiers d'acteurs déposés tant par la *Communauté Urbaine du Grand Lyon* que par la *Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie* : l'étroite relation existant entre la réalisation du contournement autoroutier et celle du tronçon ouest du périphérique, lequel devrait assurer une fonction complémentaire et indispensable.

Dans le même sens, le professeur **Yves Crozet**, expose à ce sujet qu'il est, selon lui, nécessaire de diversifier les choix en matière de voirie urbaine. Si sur les voies routières pénétrantes, la vitesse des véhicules peut être volontairement abaissée, dans la mesure où il existe des transports publics performants, il doit exister par ailleurs une voirie à haute qualité de service permettant de se déplacer assez rapidement d'un bout à l'autre de l'agglomération, généralement un périphérique. Lorsque l'agglomération devient une métropole, se développe un nouveau type de trafic ayant son origine et sa destination en périphérie de sorte qu'il deviendrait alors nécessaire de réaliser un second périphérique destiné à accueillir d'une part le trafic de transit et d'autre part le grand trafic local.

La *Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie* est par ailleurs l'un des rares intervenants à exprimer le souhait que le contournement autoroutier projeté comporte 2x3 voies ou tout au moins que les réserves foncières nécessaires pour le porter à 2x3 voies soient immédiatement faites.

La *Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon* est pour sa part le seul acteur du débat à avancer, en faveur de la réalisation du contournement autoroutier projeté, un argument non développé par les maîtres d'ouvrage : le danger qu'il y aurait pour Lyon à ne pas rester sur l'axe majeur du trafic européen ce qui justifierait que ce contournement ne se situe pas trop loin de l'agglomération.

➔ *Des opinions opposées au projet autoroutier*

Sont évidemment opposés ceux qui contestent globalement une politique des transports qui intègre la poursuite du développement du transport routier, réduirait-elle même le rythme de cet accroissement.

D'autres intervenants, moins radicaux dans leur option, n'en cherchent pas moins à limiter au maximum les conséquences de la réalisation d'une nouvelle infrastructure autoroutière, à la fois sur le développement du transport routier - "qui sème les autoroutes récolte les poids lourds" pour reprendre une formule du *Collectif Rhodanien* – et sur les nuisances provoquées par les autoroutes.

C'est ainsi que le *Collectif Associatif* (cahier d'acteur n° 7), qui regroupe les associations DARLY, FNAUT, FNE, WWF, MNLE et UFCR, retenant les données du problème, telles que les posent les maîtres d'ouvrage, mais reprenant une des solutions déjà étudiées dans le cadre du précédent débat BIANCO, suggère de ne pas réaliser le contournement à l'Ouest de Lyon comme proposé, mais à l'Est, en reliant l'A46 nord et l'A46 sud à l'A432 à la jonction de cette autoroute avec respectivement l'A42 et l'A43.

Les deux nouveaux barreaux autoroutiers proposés seraient réalisés, au nord le long de la voie TGV existante et au sud le long du contournement ferroviaire projeté.

Les avantages de cette solution seraient évidents, notamment : le regroupement des nuisances, moins de population concernée, coût infiniment moindre.

L'inconvénient non moins évident du contournement proposé, sa plus grande longueur, pourrait trouver remède dans une incitation forte à son utilisation, par l'institution d'un péage dissuasif (pour les trafics d'échange) sur les voies convergeant vers Lyon accompagné d'une vignette d'agglomération (pour les trafics locaux).

La *Chambre d'Agriculture du Rhône* (cahier d'acteur n° 16) propose de même un plus grand contournement autoroutier par l'Est, depuis l'A46 Nord, le long de la ligne TGV Méditerranée, pour rejoindre l'A7 au Sud de VALENCE.

Le *Conseil Général de l'Isère* (délibération du 28 janvier 2002) a pour sa part exprimé de vives réserves sur la possibilité de réaliser le contournement autoroutier Ouest dans le cadre de la zone d'étude proposée, sans porter atteinte à l'environnement, et a souligné l'importance des nuisances déjà subies dans les secteurs de VIENNE et de ROUSSILLON en raison de la concentration des infrastructures de transport. Il exprime également d'importantes réserves sur la capacité d'accueillir au sud de VIENNE, le surcroît de trafic qu'entraînerait, selon lui, le contournement autoroutier proposé. Il a en conséquence émis un avis défavorable au projet, tel qu'il est présenté.

Alain BONNAFOUS, directeur de l'Institut des Sciences de l'Homme à Lyon, fait valoir de son côté qu'une métropole internationale devrait se ménager un "adossement vert" permettant à la fois d'attirer des activités à vocation internationale qui ne souhaitent pas s'installer dans des zones industrielles classiques, et d'offrir une zone résidentielle de qualité. L'Ouest lyonnais encore relativement préservé pourrait remplir cette double fonction et ce serait une erreur stratégique d'y développer une infrastructure autoroutière qui transformerait à terme la nature de cet "adossement vert".

D'autres, plus nombreux, soutiennent qu'un contournement autoroutier qu'il soit situé à l'Est ou à l'Ouest de l'agglomération lyonnaise serait à la fois gravement dommageable et de surcroît inutile.

Il serait gravement dommageable en raison des atteintes qu'il porterait à l'environnement et notamment à des espaces naturels protégés (Parc du Pilat, ZNIEFF, zone de biotopes).

L'éventuelle traversée en tunnel du Parc du Pilat ne présenterait notamment pas de garanties suffisantes selon les responsables de ce Parc régional. L'expertise complémentaire réalisée à leur demande fait ressortir " que la majorité des impacts potentiels se concentrent dans les coteaux rhodaniens, que ceux-ci soient dans ou hors les limites du Parc. Lors du choix des fuseaux il faudra tenir le plus grand compte de leur sensibilité et privilégier un tracé qui évite de leur porter atteinte soit directement soit indirectement. Dans ce sens, s'il devait être impossible d'éviter intégralement ce secteur, un débouché aussi bas que possible en altitude devrait être recherché ".

Cette éventuelle traversée en tunnel est en outre fortement critiquée par nombre de participants, compte tenu des risques que ce type d'ouvrage présenterait pour la sécurité des usagers.

L'expertise complémentaire a d'autre part confirmé la valeur écologique du plateau mornantais, situé au Nord du Parc du Pilat, et préconise d'éviter en conséquence de traverser ses zones à enjeux majeurs ou très forts : landes de Montagny, bocage du Berthoud, prairies et landes de la Pyramide.

Le contournement autoroutier aurait en outre des conséquences négatives sur des zones agricoles riches, tant à l'Ouest qu'à l'Est de Lyon, dont les productions sont à forte valeur ajoutée (productions maraîchères, légumières, horticoles et viticoles). Outre les dommages entraînés par les pertes de surface, la déstabilisation des exploitations concernées, l'atteinte à l'image d'une AOC prestigieuse, les agriculteurs font valoir que l'industrie alimentaire et la grande distribution imposeraient de plus en plus fréquemment une distance minimum entre les grandes infrastructures et les céréales, légumes ou fruits qu'elles acceptent d'acquérir.

Le contournement autoroutier serait d'autre part inutile parce qu'en premier lieu il aggraverait, par l'accroissement de trafic qu'il provoquerait, les conditions de circulation sur l'A6 et l'A7 déjà surchargées et qu'en second lieu il ne permettrait pas d'améliorer les conditions de circulation dans le sud de la presqu'île lyonnaise et le tunnel de Fourvière pas plus que sur la rocade Est. En effet la plus grande partie de la circulation sur ces axes serait interne à l'agglomération et l'accroissement prévisible de cette circulation urbaine compenserait vite le trafic de transit retiré.

En second lieu, le transfert sur le rail d'une part importante du transit longue distance des marchandises et la mise en service d'axes alternatifs autoroutiers ou à 2x2 voies, en cours de réalisation (A75) ou à réaliser (diagonale CHALON/SAINT ETIENNE/RN88, liaison DOLE/AMBERIEU/GRENOBLE/AIX EN PROVENCE) permettraient d'écarter le reste du transit routier longue distance des autoroutes A6 et A7.

Enfin la circulation locale pourrait être réduite notamment par la modernisation du réseau des lignes de chemin de fer réparties en étoile autour de Lyon et leur interconnexion avec le réseau métro/tramway et un système de billetterie unique SNCF/TCL.

Tels sont les arguments développés notamment par :

- *Le Collectif Rhodanien (cahier d'acteur n° 1)*
- *L'association ARDEN (cahier d'acteur n° 14)*
- *Le groupe APAM Nature (cahier d'acteur n° 18)*
- *Le Syndicat Agricole de Vaugneray*
- *Le Syndicat Mixte d'Hydraulique Agricole du Rhône, soutenu par des associations d'irrigation.*
- *Les Syndicats viticoles des Coteaux du Lyonnais et de la Côte Rotie.*
- *La Fédération des Producteurs de fruits du Rhône (cahier d'acteur n° 22)*
- *La Coopérative de vente de lait des Coteaux du Gier et du Lyonnais.*

La plupart de ces participants au débat soutiennent enfin que la réalisation du contournement autoroutier projeté accroîtrait le développement urbain dans l'Ouest lyonnais. Il serait selon eux illusoire de croire que la pression foncière induite par cette infrastructure pourrait être contenue par la limitation des échangeurs aux seules liaisons de l'ouvrage avec les autoroutes A6, A89, A45 et A7. D'une part en effet des diffuseurs proches sur l'A45 et l'A89 inciteraient à l'urbanisation, et d'autre part des échangeurs supplémentaires seraient inévitablement créés sous la pression des élus locaux.

Quelques observations originales doivent encore être citées :

- Un particulier propose que le contournement autoroutier soit en totalité réalisé en souterrain.
- La commune de DARDILLY propose que le contournement ne soit réalisé qu'entre l'A6 et l'A89 pour assurer seulement la continuité autoroutière de celle-ci.

III – 1.4 – Sur la solution ferroviaire proposée

Le dossier soumis au débat par les maîtres d'ouvrage retient que le contournement ferroviaire par l'Est faciliterait la desserte, depuis le Nord, des sites ferroviaires majeurs du Sud-Est de LYON et améliorerait l'accès, depuis le Nord et le Sud, du site ferroviaire d'AMBERIEU EN BUGÉY ainsi que la desserte des grands sites logistiques de l'agglomération lyonnaise. Enfin la nouvelle ligne fonctionnerait en synergie avec la liaison ferroviaire transalpine LYON-TURIN.

Au contraire la réalisation d'un contournement fret par l'Ouest de l'agglomération se heurterait à la topographie défavorable de cette zone, allongerait l'axe fret Nord-Sud et n'améliorerait pas l'accès aux sites ferroviaires et plates-formes logistiques de l'Est lyonnais non plus qu'à la future liaison transalpine.

Le débat public a fait apparaître :

➔ Sur le principe d'un contournement par l'Est

Dans les premières semaines du débat un consensus général est apparu tant parmi les élus et les milieux économiques et associatifs que parmi le grand public, sur la nécessité de réaliser un contournement ferroviaire essentiellement dédié au fret et sur la localisation de cet ouvrage dans l'Est de la région lyonnaise.

Ce consensus ne faisait d'ailleurs que traduire celui existant sur le transfert indispensable d'une part importante des déplacements de marchandises et de voyageurs de la route sur la voie ferrée, et sur la réalité de l'encombrement du nœud ferroviaire lyonnais.

En outre le grand public paraît avoir été particulièrement sensible aux arguments suivants mis en valeur par RFF :

- la réalisation de l'ouvrage projeté permettrait de reporter de la route vers le fer l'équivalent de 5 000 camions par jour,
- les trains fret ne passant plus par les gares lyonnaises (Part-Dieu et Perrache) y dégageraient plus de 200 sillons de circulation qui pourraient être attribués à des trains TER,
- le passage du contournement fret par l'Est permettrait de faciliter la liaison avec l'Italie et l'accès aux zones logistiques, actuelles et futures, situées à l'Est de l'agglomération lyonnaise, en serait amélioré.

Participent notamment à ce consensus général :

- *le Collectif Rhodanien (cahier d'acteur n° 1),*
- *La Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie (cahier d'acteur n° 2),*
- *La Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon (cahier d'acteur n° 3),*
- *Le Collectif associatif (cahier d'acteur n° 7),*
- *L'association Déplacement Citoyens (cahier d'acteur n° 10),*
- *La Chambre d'Agriculture (cahier d'acteur n° 16),*
- *Les Associations Lasaire et ADTLS (cahier d'acteur n° 8),*
- *Le GIL-Medef (cahier d'acteur n° 9),*
- *Les Verts (cahier d'acteur n° 21),*
- *Le Conseil Régional Rhône Alpes (délibération du 25 janvier 2002),*
- *Le Conseil Général de l'Ain (lettre du président du 4 janvier 2002),*
- *Le Conseil Général de l'Isère (délibération du 28 janvier 2002),*
- *La Communauté Urbaine du Grand Lyon (cahier d'acteur n° 13),*
- *L'alliance Logistique Région Urbaine de Lyon (lettre du débat n° 4),*
- *Le Conseil Economique et Social Rhône Alpes (cahier d'acteur n° 12),*
- *L'association La Transalpine (cahier d'acteur n° 19).*

Le grand public s'est lui même exprimé dans le même sens par de nombreuses interventions écrites et orales lors des réunions publiques.

Une réserve est toutefois émise par le *Collectif des Riverains et Usagers de la Rocade Est* (cahier d'acteur n° 5) qui sans s'opposer formellement à un contournement ferroviaire pose la question " Est-ce bien raisonnable d'envisager le contournement ferré fret par l'Est de Lyon alors que ce secteur est déjà saturé par la concentration de toutes les infrastructures de transport... Ne peut-on pas penser à un aménagement équilibré respectant autant la vocation résidentielle, touristique et agricole de notre secteur, que la réalité économique? " et ajoute que des "réponses satisfaisantes ne sauraient se passer de propositions plus sérieuses que de simples mesures de protections contre le bruit".

D'autre part un particulier s'est opposé au projet en soutenant qu'il suffirait de créer un grand axe nord/sud sur les rives droites de la Saône et du Rhône par un tunnel sous la colline de SAINTE FOY reliant OULLINS à GORGE DE LOUP.

Une association de La ROCHELLE, *Altro* (cahier d'acteur n° 20), est intervenue dans les dernières semaines du débat, pour proposer une solution alternative, à savoir pour partie la modernisation des lignes existantes et pour partie la réalisation d'une ligne nouvelle, permettant de relier MACON à VALENCE par l'Ouest via ROANNE, SAINT ETIENNE et ANNONAY, ce qui impliquerait d'importants passages en tunnel entre SAINT ETIENNE et la vallée du Rhône.

➔ *Sur les modalités d'un contournement par l'Est*

Le projet tel que soumis au débat a provoqué par contre de fortes oppositions portant essentiellement sur son éventuel tracé, sur l'affectation de la ligne nouvelle au seul fret et sur la modernisation indispensable des axes complémentaires.

En ce qui concerne le tracé, la *Chambre d'Agriculture du Rhône* (cahier d'acteur n° 16) a rapidement fait connaître son opposition en raison des conséquences négatives que l'infrastructure nouvelle entraînerait pour les exploitations agricoles concernées. Sans contester la nécessité d'un contournement ferroviaire à l'Est, elle propose d'en jumeler le tracé avec la ligne TGV Méditerranée.

Le débat a d'autre part fait découvrir aux élus et habitants des communes situées dans la zone Sud-Est de l'aire d'étude ferroviaire, la dimension du projet et ses éventuelles implications sur leur environnement, notamment les nuisances acoustiques générées par un trafic intense de trains de marchandises. D'où la constitution durant les dernières semaines du débat de plusieurs associations de défense de leurs intérêts et la constitution envisagée d'un collectif les regroupant. D'où également leur forte, et bruyante, participation aux deux dernières réunions publiques à GIVORS et à LYON ainsi que la remise à la CPDP de nombreuses pétitions.

Les opposants font valoir, notamment par la voix de l'association *Le Fer Autrement* (cahier d'acteurs n° 23), outre le fait d'avoir été insuffisamment informés, d'où leur demande d'un nouveau débat public spécifique au projet ferroviaire, que le débouché sur la vallée du Rhône du contournement fret proposé se situerait dans une zone urbanisée, en forte expansion démographique supportant déjà de nombreuses infrastructures, qui serait défigurée par la ligne ferroviaire projetée.

Ils avancent d'autre part que la structure géologique du territoire considéré serait très sensible en raison notamment de la présence de galeries de mine dans le secteur COMMUNAY-CHASSE SUR RHONE ainsi que d'une nappe phréatique peu profonde destinée à alimenter l'ensemble des habitants de l'agglomération lyonnaise en cas de problème sur le captage principal.

Sans contester sérieusement l'utilité d'un contournement ferroviaire par l'Est, ils proposent que soient recherchés d'autres tracés, notamment celui parallèle à la ligne TGV Méditerranéen déjà envisagé par la *Chambre d'agriculture du Rhône*, ou tout autre qui contournerait réellement l'agglomération en reliant AMBERIEU à la Vallée du Rhône par une jonction au Nord de la Drôme.

Il est à noter que lors du débat qui s'est installé pendant les dernières réunions publiques entre les opposants de la zone Sud/Est d'étude ferroviaire et RFF, l'évocation par RFF de la possibilité d'étudier d'autres zones de passage, par exemple dans la vallée de la Sévenne, a dans les jours suivants entraîné une forte mobilisation des riverains potentiels opposés au nouveau tracé évoqué.

La délibération du *Conseil Général de l'Isère* du 23 janvier 2002, favorable au contournement ferroviaire projeté, a tenu compte de cette réaction et demande ainsi "l'intégration du projet dans son environnement incluant... la sauvegarde des espaces sensibles comme ceux de la vallée de la Sévenne".

Parmi les opinions favorables au projet de contournement ferroviaire soumis au débat, beaucoup sont assorties du souhait que la ligne nouvelle ne soit pas uniquement dédiée au fret, afin de contribuer à l'amélioration des liaisons voyageurs par voie ferroviaire entre les principales agglomérations de Rhône Alpes et entre chacune d'elles et l'aéroport Lyon Saint Exupéry.

Ce point de vue est notamment exprimé dans la contribution de *Lasaire* et de *l'Association pour améliorer les déplacements et les transports en Loire Sud* (cahier d'acteur n° 8) qui proposent une inflexion du projet afin de faire de Saint Exupéry un point nodal de communication pour toutes les villes de la région permettant ainsi la mise en place d'une relation ferroviaire inter-cités aujourd'hui inexistante en même temps que l'accès de toute la région à l'international.

Cette opinion rejoint celle exprimée par la *Communauté Urbaine du Grand Lyon* selon laquelle la position de Saint Exupéry au cœur du réseau ferré du grand Sud Est permet de relier l'ensemble des grandes agglomérations de Rhône Alpes et des régions voisines en utilisant au maximum les lignes à grande vitesse de sorte qu'il ne serait pas souhaitable de réserver le contournement ferroviaire au seul trafic de marchandises.

A l'appui du même souhait, on peut notamment évoquer l'avis émis par le *Conseil Général de la Loire*, selon lequel l'emprise de la nouvelle ligne devrait être suffisante pour la pose à plus ou moins long terme d'un nombre de voies suffisant pour assurer la mixité souhaitée.

Cette idée ne paraît pas partagée par la **SNCF** (cahier d'acteur n° 4), une ligne dédiée au seul fret accroissant la productivité de celle-ci.

En cours de débat le maître d'ouvrage ferroviaire n'a cependant pas écarté cette suggestion et a au contraire estimé intéressant d'étudier la possibilité d'affecter quelques dizaines de sillons sur l'infrastructure à des trains de voyageurs.

Nombre d'intervenants insistent d'autre part sur l'urgente nécessité de réaliser, sans attendre la mise en œuvre du projet de contournement ferroviaire, l'optimisation des voies ferrées existantes à l'Ouest.

C'est ainsi que la **Communauté d'Agglomération du Grand Roanne** (cahier d'acteur n° 11) propose de moderniser au préalable l'axe complémentaire PARIS/ROANNE/Rive droite du Rhône, notamment par l'électrification du tronçon SAINT GERMAIN DES FOSSES/SAINT ETIENNE.

La même demande est présentée par **Lasaire** pour qui cette modernisation permettrait d'améliorer les relations LYON/NANTES. Cet acteur du débat souligne que la partie la plus utilisée de cet axe complémentaire (SAINT ETIENNE/GIVORS) ne comporte qu'une centaine de circulations par jour alors que la Suisse sur une ligne semblable admettrait un trafic de 380 circulations par jour, d'où résulteraient de larges possibilités de développement.

Enfin sont demandées :

- une continuité et une synergie avec la ligne LYON/TURIN déjà décidée de même qu'avec la branche Sud de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône en cours d'étude.
- une desserte par la voie nouvelle projetée des principaux pôles d'activités industrielles et logistiques qu'elle traversera ou tangentera, tant ceux existants que ceux dont il serait nécessaire de promouvoir la création, aussi bien dans le secteur d'AMBERIEU, porte d'entrée des trafics avec le Nord de l'Europe que dans le Sud de la zone d'étude, notamment au lieu-dit " Quatre Chênes ", porte d'entrée de l'Europe du Sud (**Alliance Logistique** lettre du débat n° 4).

III – 2 - LES ENSEIGNEMENTS DU DEBAT

III – 2.1 – Sur sa préparation

La CPDP a disposé de peu de temps pour préparer le débat puisqu'elle n'a été constituée que le 9 juillet 2001 et dans le court délai qui lui était accordé avant l'ouverture du débat fixée au 15 octobre 2001, se situait le mois d'août peu propice aux contacts avec les prestataires de service et les relais d'opinion.

Le président de la commission n'a du reste pas attendu le mois de juillet pour commencer à œuvrer, notamment avec les maîtres d'ouvrage, mais ceux-ci comme lui même étaient handicapés, tant dans la préparation du dossier sur la base duquel le débat public devait s'engager, que dans les prises de contact avec les autorités publiques et les responsables associatifs et professionnels concernés, par l'incertitude existant alors sur l'objet même du débat puisque ce n'est que le 22 août 2001 que la CNDP a été saisie du projet de contournement ferroviaire et que la décision d'organiser un débat conjoint sur les deux projets autoroutier et ferroviaire, n'est intervenue que le 17 septembre 2001.

Il paraît indispensable que la CNDP accorde aux commissions particulières qu'elle constitue un temps de préparation suffisamment long pour que celles-ci puissent :

- assurer leur cohésion interne et une utilisation optimale tant des compétences et relations de chacun de leurs membres que de celles du prestataire externe,
- donner à ceux de leurs membres qui le souhaiteraient, un minimum de formation à la direction et l'animation de débat conflictuel,
- arrêter une stratégie de communication, pour déterminer les thèmes et les axes d'information les plus aptes à retenir l'attention des médias,
- procéder à l'étude critique du dossier du maître d'ouvrage, en proposer les améliorations nécessaires à sa parfaite compréhension par le plus large public et veiller à ce qu'y soient suffisamment précisées les mesures envisagées pour limiter les nuisances que peut provoquer l'ouvrage envisagé.
- anticiper les demandes d'expertise complémentaires que le dossier pourrait appeler.

Le temps de préparation doit être d'autant plus long :

- que le débat public se situe plus en amont de la conception du projet.

Il convient en effet de préparer l'opinion à débattre d'un projet qu'elle va découvrir à cette occasion.

- que le maître d'ouvrage est une administration soumise aux règles de la comptabilité publique.

Le temps de préparation doit tenir compte en effet des délais incompressibles des procédures de marché public et donc de l'impossible prise en charge de prestations non prévues suffisamment à l'avance. En l'espèce la CPDP n'a pu remplir sa mission dans le délai imparti que grâce à la prise en charge par RFF (dont les procédures d'engagement de dépenses sont plus simples) de certaines prestations que la DRE n'aurait pu financer.

III – 2.2 – Sur son organisation

Si le projet soumis à un débat public est susceptible de mettre significativement en cause l'environnement immédiat de nombreux habitants – ce qui sera d'autant plus le cas que le débat sera plus précoce et donc que la zone d'étude du projet sera plus large – la participation de ces habitants aux réunions publiques organisées par la commission, a toutes chances d'être très importante.

La majorité du public ainsi mobilisé ne vient à ces réunions que pour y faire entendre son hostilité à la réalisation de l'infrastructure projetée. Le dialogue entre maître d'ouvrage et public et, dans le public, entre partisans et adversaires du projet, y est donc généralement difficile et le plus souvent peu constructif.

Or le débat public s'il doit servir à l'information la plus large possible du public, doit aussi permettre de développer et enrichir les réflexions sur la problématique en cause et les solutions possibles.

Le débat public qu'a organisé notre commission, la conduit ainsi à préconiser d'alterner deux types différents de réunions, les unes sous forme de tables rondes destinées à un public averti - notamment des milieux associatifs et professionnels - afin de faire utilement dialoguer partisans et adversaires du projet, et les autres pour le grand public afin de lui rendre compte de ce dialogue et permettre la plus large expression des opinions, et des passions.

Une telle organisation du débat public suppose cependant, pour qu'elle soit comprise et acceptée par la population, que la commission dispose avant l'ouverture du débat, d'un temps suffisant pour nouer des relations de confiance, avec les autorités locales, les milieux associatifs et professionnels et les différents groupes de pression.

Le 14 mars 2002

André ORIOL

président de la commission particulière

Le présent compte rendu n'est qu'une synthèse.

Il convient, pour plus de détails, de se reporter aux pièces annexes.