

Le Président

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE CONTOURNEMENT EST DE ROUEN.

BILAN ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC.

Saisie par le Ministre de l'Équipement du projet de contournement Est de Rouen, la Commission nationale du débat public décide le 3 Novembre 2004 d'organiser un débat public sur ce projet ; cette décision est prise à la majorité, après une discussion approfondie, car l'analyse du dossier transmis par le Ministre a fait apparaître des éléments qui pouvaient conduire à des positions différentes :

- il s'agit d'un projet dont le principe, sinon les modalités, est acquis depuis longtemps puisqu'il a été inscrit dans de nombreux documents de planification locaux (SDAU de 1972, schéma directeur de 2001 et schéma de cohérence territoriale de 2004, mais aussi dossier de voirie d'agglomération de 1998 et plan de déplacements urbains de 2000) ou même nationaux (schémas multimodaux de services collectifs de transport de 2002, carte des infrastructures routières à long terme arrêtée par le CIADT du 18 Décembre 2003).

- en outre, le projet depuis plus de dix ans a fait l'objet, en alternance avec des phases d'étude, de plusieurs phases de concertation qui n'ont pas toujours vu s'exprimer des positions claires de tous les participants mais qui, finalement, ont permis de traiter de son opportunité, d'en arrêter le principe (décision ministérielle du 23 Septembre 2004) et de définir ses caractéristiques principales (arrêté préfectoral du 4 Novembre 1998 définissant le périmètre d'étude et prescrivant la mise en conformité des plans d'occupation des sols).

Ces deux données, prises seules en considération, auraient conduit à considérer que le projet était trop avancé, que le temps du débat public était dépassé. Mais deux autres éléments devaient être pris en compte :

- l'importance des enjeux et des impacts du projet : enjeux économiques et sociaux du fait de ses liens avec la desserte des zones d'habitat ou d'activité, la maîtrise de l'urbanisation, la répartition des flux de circulation entre les divers modes de transport... ; impacts sur les milieux naturels, sur les ressources et sur les paysages (zones naturelles d'intérêt national ou européen, captages d'eau potable, traversée de plusieurs vallées et franchissement de la Seine).

- enfin les concertations menées antérieurement avaient été ouvertes aux élus des collectivités locales et aux représentants d'un certain nombre d'organismes socioprofessionnels ou d'associations, certaines réunions destinées au public avaient été organisées à l'initiative de collectivités ou d'associations ; cependant on ne peut pas considérer que la part faite à l'information et surtout à l'expression du public ait été proportionnée à l'importance des enjeux pour l'avenir de l'agglomération mais aussi très concrètement pour les conditions de vie quotidiennes de la population.

La Commission nationale du débat public, qui est chargée par la loi de veiller au respect du principe de participation du public à l'élaboration des décisions concernant les grands projets d'équipement, ne pouvait donc se contenter de recommander au maître d'ouvrage de mener une dernière phase de concertation en l'élargissant au grand public ; elle décidait d'organiser elle-même un débat public et d'en confier l'animation à une commission particulière.

Il faut ajouter un dernier argument : pour porter tous ses fruits, le débat devra porter non pas seulement sur le projet de contournement mais sur ses liens, et sa cohérence, avec les perspectives d'aménagement de l'agglomération et avec les projets d'amélioration des transports en commun (soit dans le centre sur les axes soulagés d'une partie des flux actuels, soit sur le plateau Est traversé par le projet de contournement). La Commission nationale du débat public a donc demandé que le dossier du débat, destiné au public, présente clairement la cohérence entre ces trois éléments et, pour cela, qu'il soit préparé en concertation avec les deux collectivités compétentes : le Syndicat mixte pour le schéma de cohérence de l'agglomération Rouen Elbeuf pour le premier, la Communauté d'agglomération de Rouen pour le second.

Mais ensuite, dans le cours du débat, si le maître d'ouvrage délégué, le directeur régional de l'équipement, peut bien évidemment présenter et expliquer le projet de contournement, il n'a pas vocation, et même il n'a pas de légitimité, à intervenir dans les domaines qui sont de la compétence, au sens juridique du terme, des deux collectivités précitées. Une simple concertation recommandée au maître d'ouvrage aurait donc mis celui-ci dans une situation inconfortable et les deux collectivités dans une position seconde incompatible avec leurs compétences. Au contraire le débat public, se déroulant sous la conduite d'une autorité tierce, permet à chacun des trois d'intervenir en toute responsabilité dans son domaine.

*
* *

Je sus très rapidement que cette décision suscitait localement de l'étonnement ou de l'incompréhension, pour des raisons qui pouvaient être différentes selon les personnes : pour les uns le débat de principe avait eu lieu et il n'était plus temps de rediscuter de l'opportunité de ce contournement, pour les autres les concertations successives avaient abouti à un tracé qu'il ne fallait pas remettre en cause, pour d'autres enfin la situation actuelle est intenable et il ne faut pas retarder la réalisation d'une infrastructure indispensable...

Il me parut donc indispensable de me rendre à Rouen pour rencontrer, grâce aux réunions que le Préfet de région voulut bien organiser, d'une part les élus chargés de l'exécutif des grandes collectivités concernées, d'autre part, une large représentation des principaux acteurs du débat à venir : élus (conseillers généraux et maires de la zone d'étude), milieux économiques, associations d'usagers ou de défense de l'environnement. Je pus à la fois expliquer les raisons justifiant la décision de la CNDP et exposer l'esprit et les règles du jeu du débat public ; j'indiquais également, pour répondre à l'inquiétude concernant les délais, que nous nous donnions comme objectif de tenir le débat avant l'été. Même si je ne parvins pas à convaincre tous mes interlocuteurs (au moment de l'ouverture du débat public, un élu majeur se déclarait encore « à la fois concerné et consterné par ce débat public »), ces échanges furent, je le crois, utiles parce qu'ils préparaient le terrain au Président de la commission particulière que la CNDP allait désigner à sa séance suivante et parce qu'ils me permettaient d'enregistrer déjà un certain nombre de demandes ou de suggestions intéressantes quant au périmètre et au contenu du futur débat public, en particulier le fait qu'il faudrait évoquer aussi la liaison vers l'Eure pour assurer la jonction A28 – A13.

*
* *

A sa séance suivante, le 1^{er} Décembre, la Commission nationale du débat public nommait le président, M. Charles Gachelin, et deux membres de la commission particulière, MM. Edmond Chaussebourg et Jean-Michel Henry ; elle la compléta ultérieurement (séance du 16 Avril) par la nomination de M. Bernard Fritsch.

M. Gachelin, aidé par les membres de sa commission, commença aussitôt le travail habituel : d'une part, rencontrer les grands acteurs élus, professionnels ou associatifs pour leur expliquer les principes et les règles du débat public et pour enregistrer leurs attentes quant à l'organisation du futur débat ; d'autre part, conseiller le maître d'ouvrage qui élabore le dossier du débat ; enfin concevoir l'organisation du débat public de façon telle qu'il touche toute la population et tout le territoire concernés et qu'il aborde bien tous les sujets qui préoccupent le public.

Très vite, il apparut qu'il ne serait pas possible d'avoir un calendrier aussi resserré qu'on l'avait envisagé : indépendamment des problèmes pratiques d'organisation matérielle de la Commission particulière du débat public et des délais de passation des marchés (la CPDP ne disposera de ses bureaux et de son secrétaire général que début Mars), l'élaboration du dossier du débat exigeait plus de temps que prévu : d'une part, la Direction régionale de l'Équipement avait à approfondir certains sujets par rapport au dossier de saisine (liaison avec l'Eure, actualisation des prévisions de trafic), d'autre part elle n'était plus seule à rédiger le dossier du débat, il fallait intégrer les contributions de la Communauté d'agglomération de Rouen et du Syndicat mixte du SCOT sur les domaines de leur compétence. Mais chacun était d'accord pour considérer que l'essentiel était de parvenir à un bon dossier, même s'il fallait y consacrer quelques semaines de plus.

Finalement, et M. Gachelin fut un aiguillon efficace pour que les délais ne s'allongent pas plus, le dossier était prêt fin Avril ce qui permettait à la CNDP à sa séance du 11 Mai d'arrêter le calendrier d'un débat public d'une durée de trois mois qui allait commencer avant l'été (le 9 Juin 2005), se suspendre après un mois pour respecter la période des congés (du 7 Juillet au 5 Septembre) puis reprendre pour une deuxième phase qui durerait jusqu'au 9 Novembre 2005.

*
* *

L'organisation du débat public était conçue d'une façon qui est maintenant classique avec la mise en place de différents moyens d'information et d'expression du public, dont 13 réunions publiques et, après un début marqué par des contestations, elle a suscité l'intérêt et la participation du public, ce qui était bien l'objectif de la CNDP en décidant un débat public.

L'information initiale du public a été très largement assurée : ont été diffusés en même temps le premier numéro du « Journal du débat » - qui expliquait les règles du débat public et le rôle de la CPDP - et les plaquettes présentant la synthèse du dossier du maître d'ouvrage ; les deux ont bénéficié du même tirage (210 000 exemplaires) assurant ainsi que tous les foyers de la zone concernée (agglomération de Rouen et partie du département de l'Eure) soient servis ; parallèlement, le dossier complet du maître d'ouvrage, tiré à 5000 exemplaires, était adressé aux collectivités et organismes économiques ou associatifs, envoyé aux particuliers qui en avaient fait la demande et mis à disposition du public lors des réunions.

La presse locale et régionale a relayé cette information initiale en rendant compte régulièrement du débat ; la Commission particulière du débat public l'a fait également avec son « Journal du Débat » tiré à deux autres reprises à 10 000 exemplaires, le dernier numéro (n° 4) l'étant à 5 000 exemplaires.

Un site Internet a été ouvert qui a reçu au total 6500 visites ; doté d'abord des documents initiaux du débat, il a été enrichi régulièrement : d'un document complémentaire du maître d'ouvrage sur les études de trafic, des contributions reçues de participants (sur 276 contributions reçues, 121 ont été mises en ligne, toutes étant assurées de figurer en annexe du compte-rendu du débat), des comptes-rendus des réunions publiques,...

Sur ce dernier point, il faut reconnaître que certains comptes-rendus ont été publiés avec des délais trop longs, ce qui était la contrepartie du souci de la CPDP d'avoir des comptes-rendus très détaillés et fidèles.

Les réunions publiques, au nombre de treize au total, ont rassemblé plus de 2200 personnes ; elles se sont réparties, outre les deux réunions générales d'ouverture et de clôture, en réunions thématiques (aspects économiques, aspects environnementaux,...) et en réunions territoriales permettant de venir au plus près des différents secteurs géographiques concernés ; il faut y ajouter deux auditions publiques les 19 et 20 Octobre qui ont permis la présentation par leurs auteurs de toutes les propositions de variantes ou de solutions alternatives au projet débattu. Il faut signaler que, comportant de telles propositions ou exposant les positions et les arguments de leurs auteurs, 25 contributions reçues de collectivités, d'organismes économiques ou d'associations avaient été retenues par la CPDP pour devenir des « cahiers d'acteurs » c'est-à-dire des documents diffusés dans le public comme le dossier du maître d'ouvrage (diffusion totale : 10 000 exemplaires). L'expression du public a pris d'autres formes : il y a eu les questions écrites posées au cours des réunions publiques, par courrier ou par mail, presque 700 en tout ; il y a eu les pétitions organisées par des associations ou des organismes économiques qui ont recueilli environ 5600 signatures dont à peu près 5000 en faveur du projet ; il y a eu l'enquête menée par les conseils de quartier auprès de la population (environ 570 réponses).

*
* *

Ces résultats étaient loin d'être acquis au départ : le débat public a connu un démarrage difficile avec certaines réunions n'attirant qu'une assistance peu nombreuse, qui par leur déroulement ne satisfaisaient pas tous les participants... ; il y a sûrement à cela plusieurs raisons et notamment le fait que, s'agissant d'un projet qui était évoqué depuis des années, certains s'interrogeaient sur l'objet et l'utilité du débat public, tandis que d'autres étaient réservés sur son principe même.

Mais après ce temps d'incertitude, et le changement a été sensible après la reprise du débat au mois de Septembre, le débat a trouvé sa crédibilité et son rythme. La commission particulière a su convaincre – et prouver – que le sujet serait véritablement débattu sous tous ses aspects, les réunions ont donné plus largement la parole au public présent, les représentants du maître d'ouvrage ont fait des réponses plus précises et plus ciblées, bref le dialogue s'est véritablement noué entre tous les participants et la confrontation des arguments a permis un traitement en profondeur du sujet.

Cela a été permis notamment par le fait que toutes les catégories potentiellement intéressées par le projet ont participé et se sont exprimées d'une façon ou d'une autre.

Des élus de tous niveaux (parlementaires, conseillers régionaux ou généraux, maires) ont été présents et, pour certains d'entre eux, de façon répétée ; même ceux qui avaient contesté la nécessité d'un débat public ont affirmé dans le même temps qu'il y participeraient et qu'ils en profiteraient pour faire connaître leur position et leurs arguments ; de nombreuses collectivités ont adressé des contributions écrites et plusieurs d'entre elles ont pu publier un cahier d'acteurs.

Les milieux économiques (chambres de Commerce et d'Industrie de Rouen et du Havre, Ports autonomes de Rouen et du Havre, fédérations de transporteurs routiers, MEDEF, des entreprises individuellement...) sont très souvent intervenus dans les réunions, plus souvent que dans la plupart des débats publics, et ont élaboré contributions ou cahiers d'acteurs ; les associations d'usagers et de défense de l'environnement, qu'elles soient locales ou régionales, ont également été très présentes dans les réunions et ont contribué, par la parole et par les écrits, à la richesse du débat.

Enfin aux différentes étapes, de « simples citoyens », comme ils se présentaient, ont participé au débat, et plus particulièrement dans les réunions de proximité (c'était leur but).

*
* *

Cette participation active a permis un débat complet dont les apports sont les suivants.

I - en ce qui concerne la nécessité du contournement : certains considéraient que la question était déjà tranchée, que le débat public ne devait pas porter sur ce point ; d'autres craignaient que le débat ne leur permette pas de s'exprimer sur ce point. La loi est claire : le débat public porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet ; donc dès lors qu'un débat public est décidé, la question est ouverte, même si le projet apparaît très avancé et en tout état de cause, l'expérience le prouve, une partie du public veut s'exprimer sur ce point et avoir des réponses à ses questions ; il faut remarquer, d'autre part, que cela permet au maître d'ouvrage d'expliquer ses raisons et d'exposer son argumentation. La commission particulière a bien joué son rôle d'explication des principes du débat public et a permis que la question de la nécessité du contournement soit clairement et totalement traitée.

a) Les représentants de quelques associations ont affirmé que le contournement n'était pas utile. Inspirés par la conviction qu'il faut promouvoir une autre conception de la société et de l'économie, ils ont plaidé pour une nouvelle gestion de la mobilité et ont appuyé leur argumentation sur un certain nombre de propositions d'aménagements ou de gestion des transports ; il est à noter que l'on retrouve parfois certaines de ces propositions comme mesures d'accompagnement du contournement dans les propositions de ceux qui considèrent que le contournement est indispensable mais non suffisant.

b) Le plus grand nombre de ceux qui se sont exprimés considère qu'il est absolument indispensable de réaliser un contournement de Rouen. Outre l'argument, qui ne serait pas suffisant à lui seul et qui d'ailleurs n'a pas toujours été repris, selon lequel Rouen est la seule agglomération de cette taille qui ne dispose pas d'un contournement, on a entendu essentiellement deux séries d'arguments :

- les uns s'appuient sur le degré atteint par l'engorgement du centre-ville et sur ses conséquences pour la vie de l'agglomération et le quotidien de ses habitants.

L'insécurité routière, la pollution de l'air, les nuisances sonores atteignent en certains lieux, ou à certains moments, un degré intolérable pour les riverains des axes saturés. Cela a été exprimé fréquemment et fortement dans les réunions, les pétitions ou à l'occasion du sondage organisé par les conseils de quartier.

- les autres insistent sur les raisons économiques : Rouen est une agglomération qui n'a pas créé d'emplois depuis 30 ans et les problèmes de desserte sont présentés comme un frein majeur au développement des activités existantes ; ils sont également ressentis comme un handicap pour accueillir de nouvelles entreprises.

Il faut pouvoir faire face aux flux de transport qui devraient résulter de la croissance des activités du port de Rouen à la suite des investissements réalisés dans le cadre du projet Port 2000 au Havre. Enfin de façon générale, il faut réaliser une infrastructure indispensable pour concrétiser la priorité donnée par la région à la fonction logistique et qui a été consacrée par la reconnaissance par le CIADT d'un « pôle de compétitivité logistique ».

*

II - En ce qui concerne plus précisément le tracé :

a) c'est le tracé proposé par le maître d'ouvrage qui doit être retenu selon un bon nombre d'intervenants. C'est l'avis des grandes collectivités et d'une partie des communes traversées, qui ont participé aux concertations des années passées ; c'est l'avis des milieux économiques, c'est l'avis des populations qui sont touchées par les nuisances résultant de la saturation actuelle. Certains avancent des arguments de cohérence avec divers documents d'urbanisme dont tout récemment le schéma de cohérence territoriale ; le syndicat mixte pour le SCOT et d'autres collectivités ont insisté sur le fait que le contournement était un élément du projet de l'agglomération mais, sans doute en raison du consensus existant sur ce point, le débat ne s'est pas développé sur cet aspect. D'autres reprennent l'argument « technique » de la direction de l'équipement : un autre tracé, plus éloigné, répondrait moins bien aux objectifs assignés au contournement et capterait une moindre part du trafic qui va aujourd'hui asphyxier le cœur de l'agglomération. Mais pour la plupart l'argument essentiel est qu'il ne faut pas remettre en cause ce tracé parce qu'en étudiant un autre serait nécessairement perdre quelques années, alors que leur revendication, exprimée parfois avec force, est qu'il faut non seulement réaliser ce contournement mais surtout le réaliser très rapidement.

A noter un cas particulier : la commune de St-Etienne du Rouvray, qui verrait arriver le contournement après la traversée de la Seine, demande qu'il soit mis en souterrain sur son territoire compte-tenu de la densité des équipements et de l'habitat ; variante que les services de l'équipement sont prêts à étudier.

b) le contournement, avec ce tracé, est nécessaire mais il n'est pas suffisant, ont dit dès le début le Conseil régional et les deux Conseils généraux de la Seine-Maritime et de l'Eure ; il faut le considérer comme un élément de la liaison A28 – A13 et donc, le prolonger par un barreau de liaison avec le département de l'Eure. Ces collectivités soulignent que la liaison A28 – A13 figure dans l'actuel contrat de plan Etat-région et qu'elle aurait dû aussi être soumise au débat public. L'Equipement a répondu à cela qu'en effet le contrat de plan prévoit des crédits d'études pour cette opération, que ces crédits ont permis d'étudier diverses variantes, mais que les études n'étaient pas assez avancées pour qu'un projet soit soumis au débat public.

En tout état de cause, le dossier du débat comportait un chapitre sur cette question et celle-ci a pu être abordée pendant le débat public, notamment lors de la réunion tenue à Val de Reuil. Les collectivités ont pu réaffirmer leur position et le Conseil général de l'Eure exprimer son choix pour une des options (variante centrale).

c) le tracé en revanche est contesté, pour tout ou partie, par certaines des communes traversées (et notamment par St-Aubin Celloville, Belbeuf, Montmain...), par un bon nombre d'associations, locales ou à compétence générale, de défense de l'environnement et par des personnes habitant à proximité de l'éventuel contournement.

Certains ont soulevé une question de principe et critiqué le fait que le maître d'ouvrage présente un projet et non une série d'alternatives ou de variantes. Dans le cas présent, et dès lors que le projet avait atteint un certain degré d'avancement, il aurait été absurde – et cela aurait été légitimement critiqué – de cacher la réalité des choses. Mais 1) le dossier du débat présentait les trois grandes options possibles (contournement autoroutier par l'Ouest, contournement Est éloigné de l'agglomération, contournement Est proche de l'agglomération) avec les avantages ou inconvénients de chacune, et d'autre part les variantes précédemment étudiées, 2) en tout état de cause le débat public a permis une très large expression sur tous ces aspects, notamment parce que la commission particulière a organisé deux réunions spéciales (appelées « présentations publiques ») permettant aux auteurs de contre-propositions de les exposer et de les défendre.

La demande de ceux qui critiquent ce tracé (mais ne contestent pas la nécessité d'un contournement) est que soit étudié un tracé plus éloigné de l'agglomération, et le plus souvent un tracé un peu plus éloigné seulement, qui permettrait une moindre gêne pour les habitants de la zone d'étude et une meilleure insertion paysagère.

En effet l'essentiel des arguments porte sur les atteintes à l'environnement qu'impliquerait le tracé envisagé : des impacts généraux et diffus sur les paysages et la biodiversité, mais aussi divers impacts bien identifiés.

Le cas le plus signalé est celui du coteau de St-Adrien, traversé en souterrain par le projet, mais précisément le contournement projeté ressortirait à flanc de coteau. Elément clé du grand écosystème des coteaux de la Vallée de la Seine car il abrite une faune et une flore remarquables (dont la violette de Rouen, espèce protégée), il est retenu comme ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique floristique et faunistique) de catégorie I et site Natura 2000 ; le Conservatoire régional des sites naturels a acquis une partie du site avec l'aide de crédits européens. Certaines associations ont signalé que toute atteinte à ce site ferait l'objet d'un contentieux.

De nombreuses interventions ont également porté sur les impacts importants qu'aurait le projet sur la ressource en eau qu'elle soit superficielle ou souterraine ; huit captages d'eau potable seraient affectés par la proximité de l'ouvrage, sur une vingtaine qui alimentent l'agglomération, ces impacts pourraient résulter soit de l'ouvrage lui-même, soit ultérieurement de pollutions accidentelles en cours d'exploitation.

Sont évoqués enfin le bruit, la pollution de l'air et les risques accidentels (en particulier liés au tunnel envisagé).

Je ne développe pas plus cette partie concernant les questions ou observations du public sur les divers impacts environnementaux qui sont traités de façon très détaillée dans le compte-rendu de M. Gachelin.

*

Certaines mesures ont été très fréquemment demandées, soit comme mesures de substitution rendant le contournement inutile, pour ceux qui y sont opposés, soit plus souvent comme mesure d'accompagnement d'un contournement considéré comme nécessaire.

Ce sont des aménagements de diverses natures : réalisation de parkings aux portes de l'agglomération, travaux facilitant les déplacements cyclistes ou pédestres...

C'est surtout le développement des transports collectifs et leur meilleure adaptation à la répartition géographique et aux besoins des habitants. Les représentants de la communauté d'agglomération ont pu à la fois exposer la situation et les projets de la Communauté d'agglomération de Rouen et répondre aux questions sur ces aspects.

*

Enfin, comme c'est de plus en plus fréquent dans les débats publics, de nombreuses interventions ont porté sur les aspects financiers du projet, révélant les interrogations ou les inquiétudes du public.

Des questions ont porté sur le coût du projet, certains disaient «sur le coût réel», révélant en fait leur manque de confiance dans l'évaluation faite par le maître d'ouvrage. Certains ont clairement dit qu'il pensaient que les investissements complémentaires nécessités par le besoin de mieux protéger l'environnement naturel ou humain (et en particulier de protéger la ressource en eau) aboutiraient à un coût sensiblement supérieur à celui annoncé aujourd'hui.

D'autres questions enfin ont porté sur le mode de financement de l'opération. L'unanimité se fait pour refuser un péage, certains soulignant, avec exemples vécus à l'appui de leur affirmation, ses effets dissuasifs qui ne permettraient pas au contournement d'attirer tout le trafic attendu, qui resterait ainsi sur les axes que l'on veut soulager. Mais l'on ne se contente pas de cela, on veut que l'Etat précise le mode et les clés de financement qui seraient appliqués ; les collectivités locales sont les premières à le demander, qui affirment dès maintenant qu'elles sont prêtes à apporter leur contribution ; le Conseil général de la Seine-Maritime, compte-tenu de la priorité qu'il attache à cette réalisation, se déclarant même prêt, pour la hâter, à assurer la maîtrise d'ouvrage d'un tronçon du projet.

L'hypothèse d'un partenariat public-privé est évoquée comme une possibilité intéressante pour faciliter l'opération, mais nécessitant cependant une part de contribution publique.

Certains intervenants, comprenant bien que le contribuable aurait à payer ce que ne paierait pas l'usager, s'inquiètent des répercussions qui pourraient en résulter sur la pression fiscale.

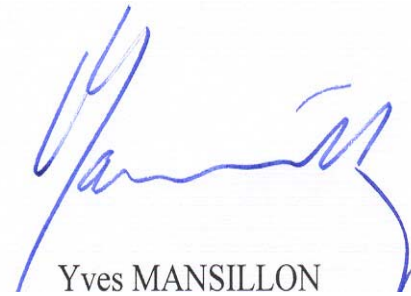
*

* *

Le présent bilan, qui a été rédigé à la mi-Novembre, sera rendu public avec le compte-rendu établi par M. Gachelin, président de la commission particulière, à l'occasion d'une conférence de presse que nous tiendrons ensemble à Rouen le 16 Décembre prochain, c'est-à-dire avant l'expiration du délai de deux mois après la clôture du débat que prévoit la loi ; ces deux documents seront à la même date mis en ligne sur le site Internet de la commission particulière et sur celui de la CNDP.

Le maître d'ouvrage, le Ministre de l'Équipement (Direction générale des routes) disposera alors de trois mois pour arrêter et rendre publique sa décision quant à la suite qu'il entend donner au projet.

Il est important, comme le ministère a su le faire pour certaines décisions précédentes, qu'il le fasse de façon précise et motivée, en faisant référence aux arguments évoqués pendant le débat public ; c'est cela, en montrant que le débat public a été écouté et analysé, qui achèvera de prouver à ses participants qu'il a bien été utile.



Yves MANSILLON