



## Enseignements des questions et réponses 11/03/13 – 06/04/13 290 questions, 290 réponses et 108 commentaires.

Ces enseignements portent sur 35 questions, 138 réponses et 40 commentaires publiés entre le 11 mars 2013 et le 6 avril 2013.

### Aménagement des territoires

---

Un participant s'inquiète de la réalisation, à Alaï, d'un viaduc de près d'un km sur le confluent des rivières du Charbonnières et de l'Izeron, et dénonce l'emplacement retenu pour l'échangeur (Q287). En réponse aux questions des internautes portant sur le tracé de la voirie, l'emplacement des portes et leur aménagement, le maître d'ouvrage rappelle que le projet est au stade de l'opportunité et que des études complémentaires devront permettre de définir les meilleures implantations possibles (Q287, Q262, Q206, Q134, Q91, Q271, Q232, Q248, Q202).

#### Entrée nord-ouest de Lyon

Le Grand Lyon apporte des précisions sur la gestion des deux corridors biologiques des vallons de Charbonnières et de l'Izeron, concernés par la porte d'Alaï (Q285), ainsi que sur les mesures de requalification prévues pour apaiser le trafic automobile de l'avenue du Chater à Francheville (Q249). Des prévisions de trafic sont proposées pour l'avenue Millaud à Craponne, qui sera une des voies d'accès à l'échangeur d'Alaï (Q149).

#### Entrées sud et sud-ouest de Lyon

Le maître d'ouvrage confirme que les communes de Pierre-Bénite, Saint-Genis-Laval et Oullins font partie de la première couronne du Grand Lyon (Q197). Il revient sur les modèles de simulation qu'il a utilisés pour réaliser les prévisions de circulation et rappelle ses résultats pour Pierre-Bénite et Oullins (Q153).

#### Périphérique actuel et rocade Est

En réponse à des internautes inquiets de voir la circulation augmenter sur Laurent Bonnevey et la Rocade est (Q222, Q224, voir aussi Q163), le Grand Lyon renvoie à ses prévisions de trafic qui montrent que l'Anneau des sciences n'engendrera aucune aggravation sur ces axes. Cependant, un participant intervient pour contester ces chiffres à la hausse en se basant sur le dossier du maître d'ouvrage (commentaire 1 Q222). Une habitante de Vaulx-en-Velin souhaite de plus complètes informations concernant l'avenir de la Rocade Est et du BUE, et demande à ce que de nouvelles études soient réalisées dans ce sens (Q270).

#### Requalification de l'A6/A7

Afin de réduire au plus vite les nuisances provoquées par l'autoroute urbaine en centre ville, un internaute propose de mettre en place une « couverture végétalisée » de l'axe (Q290, voir aussi Q172 et Q279). Une solution rejetée par le Grand Lyon car elle représenterait un coût important sans répondre aux 4 objectifs d'aménagement que l'agglomération s'est fixés. Enfin, le maître d'ouvrage expose les possibilités d'aménagements des quartiers Perrache et Confluence ouvertes par la requalification de l'A6/A7 (Q171) : suppression de la moitié des trémies sous Perrache, simplification du système de bretelles, création d'espaces publics et rétablissement des liens entre les quartiers au nord et au sud du centre d'échanges. Par ailleurs, plusieurs ouvrages de franchissement du Rhône sont en cours ou prévus pour ouvrir Confluence sur l'ensemble de l'agglomération.

### Caractéristiques de la voirie

---

#### Calendriers et travaux

Le Grand Lyon réitère sa position concernant la mise en route du projet Anneau des sciences, qui ne sera engagée que si une solution pour le trafic de transit est préalablement trouvée (Q120).

#### Multimodalité

Le maître d'ouvrage précise qu'il n'y aura pas de transport en commun en site propre sur l'anneau dans la mesure où la circulation dans un tunnel, notamment pour des questions de sécurité, est toujours organisée de façon à éviter la



congestion des véhicules. Il n'est, pour cette raison, pas non plus prévu de créer une voie réservée aux bus sous le tunnel de Fourvière (Q180). Le Grand Lyon ajoute toutefois que des aménagements aux portes de l'Anneau seront réalisés pour permettre une insertion prioritaire des transports collectifs (Q86, Q198, voir aussi Q223). En ce qui concerne les autres lignes de transports collectifs prévues dans le cadre du projet, certaines devraient être en partie en site propre, notamment les lignes passant par LEOL et sur l'axe A6/A7 requalifié, ainsi que la ligne A4 et la ligne A2. La mise en site propre d'autres lignes sera évaluée au cas par cas (Q221).

Pour le Grand Lyon, les lignes expresses ont plutôt pour vocation de capter les flux directement desservis par la ligne ou avec une seule rupture de charge (métro+bus express, par exemple) : au-delà, elles ne peuvent être compétitives avec la voiture (Q108). Le Grand Lyon assure que les parcs-relais et bus express seront accessibles aux habitants du Sud-Est grâce au nouveau périphérique et aux voiries locales. L'automobiliste pourra par exemple « emprunter l'A7, puis le périphérique ouest, se garer au parc-relais des hôpitaux pour prendre le métro B et ainsi rejoindre la Part Dieu, soit les bus express vers l'ouest » (Q199). Une conjecture qui s'avère peu convaincante pour l'un des participants du forum : « pensez-vous réellement faire avaler à vos interlocuteurs que l'automobiliste qui aura parcouru Feyzin - hôpitaux va se garer, et ne continuera pas dans sa voiture ? » (commentaire 1 Q199, voir aussi Q161).

Enfin, étant actuellement en phase d'opportunité du projet, les dispositifs et aménagements nécessaires au développement du covoiturage seront analysés dans les phases ultérieures d'études (Q211).

### Risques et sécurité

Le maître d'ouvrage détaille les études qui ont été menées concernant les enjeux de sécurité du projet sur la zone de PPRT Arkema. Il assure que cette problématique sera approfondie lors des études détaillées de l'Anneau des sciences avec les services de l'Etat compétents en matière de risques technologiques (Q178, voir aussi Q273). Il ajoute que, avec l'Anneau des sciences, la congestion sera réduite sur l'A7 sud passant au droit des PPRT, ce qui améliorera la sécurité à leur droit. Par ailleurs, la possibilité de stopper les flux autoroutiers en cas d'incident sera maintenue (Q273).

### Tracés et choix techniques

Aux questions portant sur la structure des échangeurs, dont la présentation est souvent jugée trop imprécise (Q157, Q156), le Grand Lyon répond que le projet est encore au stade de l'opportunité, et non de la définition précise des aménagements. Il confirme que la nouvelle voirie sera une infrastructure dite « de 5<sup>e</sup> génération » (multimodale, adaptable, communicante, résiliente) et que ces éléments « ne nécessitent pas tous un investissement notable, et sont donc tout à fait envisageables au regard du budget prévu » (Q228).

## Coût et financement du projet

### Financement

Un internaute déplore que l'Anneau des sciences sera majoritairement financé par les habitants du Grand Lyon, automobilistes ou non, alors qu'il sera également utilisé par les voyageurs extérieurs, ce qui correspond pour lui à une « inégalité de traitement » (Q277). Le maître d'ouvrage répond que plusieurs types de financements sont possibles, et que des études détaillées seront réalisées ultérieurement. Il rappelle par ailleurs que l'Anneau des Sciences sera une voirie d'agglomération et que les usagers en transit (trafics national et international) devraient majoritairement emprunter le grand contournement, financé par l'ensemble des citoyens français via l'impôt.

Un participant souhaite savoir quelle sera la part du financement du projet pris en charge par la future euro-métropole, ainsi que le coût envisagé par foyer fiscal pendant les 38 ans d'emprunt (Q241). Le Grand Lyon explique qu'il est prévu de transférer l'ensemble des compétences et des moyens, y compris financiers, du Conseil Général du Rhône à la nouvelle métropole, mais que les modalités de transfert des engagements pris par le Conseil Général avant la création de l'Euro-métropole ne sont pas arrêtées aujourd'hui.

### Coût

Une internaute s'inquiète de l'impact du coût du projet sur l'économie lyonnaise, redoutant que la charge reposant sur les contribuables et les entreprises ne grève la consommation et l'investissement (Q236). Toutefois, pour le Grand Lyon, le coût du projet est compatible avec la capacité d'investissement des collectivités « sans devoir faire peser un coût important sur les citoyens et les entreprises ».

A un participant doutant que le surcroît de population prévu en 2030 (150 000 habitants) « justifie les 3 milliards d'euros d'investissement » prévus pour le projet (Q238), le Grand Lyon réplique que cet investissement est à ramener



au nombre d'habitants de l'agglomération, ainsi qu'aux améliorations apportées au plus grand nombre en termes de mobilité, de cadre de vie et de développement économique.

Un participant se demande cependant comment justifier une telle dépense auprès des acteurs économiques alors que le « gain ne sera que de 4 minutes », et qu'une solution en transport en commun coûterait vraisemblablement moins cher (Q269). Il souhaite que soit menée une « étude comparative sérieuse » sur les coûts comparés des deux types de solutions, qui devrait également prendre en compte leurs externalités (pollution, étalement urbain, ...). Le Grand Lyon rappelle que les études qu'il a menées démontrent que les objectifs recherchés ne sont pas atteints avec une solution « TC » et renvoie aux échanges suscités par l'expertise complémentaire. L'auteur de la question, déçu par cette réponse, fustige l'attitude du maître d'ouvrage : « Le Grand Lyon répond par un long collage de bribes de l'argumentaire initial. En d'autres termes, le Grand Lyon esquive. C'est emblématique de la stratégie utilisée lors des réunions publiques. Cela fait penser au dialogue de sourd. » (Commentaire 1 Q269)

## Impacts environnementaux

### Climat

Plusieurs questions interrogent le maître d'ouvrage sur la cohérence du projet - présenté comme « neutre » sur le plan des GES - avec les engagements du PPA, du Plan Climat (Q209, Q208, Q201, Q110) ou encore du facteur 4 (Q282, Q106, Q127). Concernant le respect de ces différents objectifs, le Grand Lyon fait valoir qu'en 2030, sans Anneau des Sciences, la congestion automobile de l'agglomération condamnera la possibilité de réduire de 20% les GES. Dans cette optique, le projet vise à réorganiser les déplacements automobiles sans en générer de nouveaux, et à faciliter le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun. En outre, la baisse de 20% pour le secteur transport indiquée dans le plan climat (avant livraison de l'Anneau des sciences) repose sur un ensemble de mesures à la fois d'urbanisme et de mobilité, dont certaines ne sont pas prises en compte dans le projet car pas encore actées à ce stade (péage urbain, développement de l'électromobilité, densification le long des corridors de transport en Commun ...). L'évolution du parc automobile (nouvelles normes des véhicules) est également à prendre en compte. Une internaute remet en doute la neutralité même du bilan carbone du projet, et demande des précisions quant au calcul de ce dernier (Q100). Le Grand Lyon confirme que le bilan carbone du projet est bien neutre et intègre la phase de construction de l'ouvrage ; il renvoie à son document « Evaluation carbone des scénarios » pour plus d'informations.

### Milieus naturels

Un internaute fait part de sa préoccupation concernant les conséquences du projet sur les espaces naturels et agricoles (Q188, voir aussi Q184, Q125). Il remet notamment en question l'affirmation selon laquelle le projet ne provoquerait pas de « mitage » des espaces naturels : « La multiplication des parcs dits 'naturels urbains' au détriment des espaces naturels pré-existants n'est-elle pas l'illustration du mitage ? » (Q188). Pour le Grand Lyon, la nouvelle voirie, enterrée à 80%, joue bien en faveur de la préservation des espaces naturels et du paysage. Aux portes de l'Anneau des Sciences, le Grand Lyon compte créer des zones d'échange avec les territoires desservis qui nécessiteront une emprise foncière la plus faible possible. L'Anneau des sciences est de même l'occasion de donner à l'ouest lyonnais, dont les espaces boisés et vallons sont aujourd'hui fragmentés, une dimension de parc naturel urbain. Enfin, le Grand Lyon s'est engagé à mettre en place un Comité Scientifique et Technique avec les associations de protection de l'environnement afin de travailler sur la limitation des effets du projet sur le milieu naturel et définir, le cas échéant, les mesures compensatoires les plus efficaces. Il apporte d'autre part des éléments d'explication sur les différents indicateurs liés au zonage agricole présentés dans son dossier (Q125).

## Mobilité et modes de vie

### Circulation automobile

Le Grand Lyon donne des précisions concernant ses études de trafic (Q258, Q212, Q128, Q162). Il avance notamment que, si ces études montrent que l'Anneau des sciences jouera un rôle de protection des centres-villes de l'ouest lyonnais, une hausse de trafic de 10% est attendue à proximité immédiate des portes, dans un rayon de 500m (Q258).



Aux internautes souhaitant des compléments d'information sur certaines voiries desservant les échangeurs (Q289, Q142), le Grand Lyon explique que les études menées dans le cadre du projet ne permettent pas de répondre à ces interrogations, qui seront analysées ultérieurement.

Un internaute s'interroge sur la possibilité « d'apaiser » l'A6 entre Le Pérollier et la Porte du Valvert, comme l'annonce le Grand Lyon, alors qu'il prévoit 135000 véhicules/jour à l'horizon 2030 sur cette portion (Q138). Il s'agit, selon le maître d'ouvrage, de transformer les sections d'autoroute entre le Pérollier et Valvert et entre la Saulaie et Pierre-Bénite en des « voies d'accès métropolitaines à l'insertion urbaine renforcée », c'est-à-dire des voies rapides urbaines (VRU) où les vitesses sont moindres. Cela permet de retraiter ces sections dans un environnement paysager qui constitue une transition entre les autoroutes A6 et A7 et le futur boulevard urbain.

### Contournement autoroutier de Lyon

Plusieurs internautes souhaitent que le Grand Lyon clarifie sa position concernant le contournement autoroutier de Lyon (Q276, Q227, Q235, Q256, Q204) : que se passera-t-il si l'Etat refuse de le réaliser ? Quel tracé a la préférence du Grand Lyon ? Le Grand Lyon répond qu'une commission « Mobilité 21 », chargée d'évaluer le SNIT, rendra ses conclusions au milieu de l'année 2013. En outre, le Président du Grand Lyon a rencontré le Ministre délégué chargé des transports et de l'économie maritime pour lui exposer la situation, et a pris acte des explications données sur l'existence de deux tracés envisagés : un contournement ouest (COL) figurant dans la DTA 2006, le SCOT 2010 et le SNIT 2011 ; un contournement Est (CEL) figurant dans le SRIT 2012. Le Grand Lyon est donc en attente de la décision qui sera prise par l'Etat sur la question.

### Déplacements en modes doux

En réponse aux internautes appelant à une accélération du développement des équipements pour les déplacements à vélo dans l'agglomération (Q250, Q272, Q217, Q205), le Grand Lyon rappelle les grands objectifs de son plan « modes doux » : il prévoit en effet de réaliser, d'ici 2020, 430 km de pistes cyclables supplémentaires, 1350 places de stationnement dans 20 parcs autos du centre-ville et dans les parcs-relais du SYTRAL. Le maître d'ouvrage ajoute que la proposition de créer une passerelle vélo en encorbellement sur le pont de la Mulatière a retenu son attention, et qu'il en a fait part au Préfet de Région, propriétaire de l'ouvrage (Q217, voir aussi Q180).

### Déplacements en transports en commun

Le Grand Lyon détaille les lignes de transports en commun dont la réalisation est liée à celle de l'Anneau des sciences. Le prolongement du métro B vers les hôpitaux en fait partie (Q226, voir aussi Q124, Q77, Q73, Q97). Un internaute s'inquiète de voir que la ligne forte A4, inscrite au PDU de 2005, est prévue dans le dossier du maître d'ouvrage en 2030 (Q170, voir aussi Q280). Le maître d'ouvrage précise que ce projet est à réaliser entre 2010 et 2030 (SCoT 2010), et qu'il est davantage conditionné à la possibilité d'insérer un double site propre entre Part-Dieu et la Duchère que par le bouclage du périphérique. De même, la programmation financière d'ici 2030 permet de couvrir les projets du SCOT et les aménagements liés à l'Anneau des Sciences, il ne s'agit donc pas de considérer que la réalisation des projets de transport collectif sera systématiquement postérieure à l'Anneau des Sciences (Q280).

Il apporte des explications concernant l'affirmation du Sytral selon laquelle « le développement massif des TC génère automatiquement un accroissement de son déficit d'exploitation » (Q166). Cela ne convainc pas un internaute, selon qui le rapport annuel du Sytral montre que les recettes d'exploitation de 2001 représentaient 51% des frais d'exploitation du réseau, et non 28% (commentaire 2 Q166). Par ailleurs, le Grand Lyon ne juge pas pertinent de développer le transport par câble dans l'agglomération dans la mesure où, d'une part, les contraintes réglementaires sont très fortes et où, d'autre part, il ne permet pas de desservir finement le territoire (Q260).

Suite à la création du pôle métropolitain (Grand Lyon, Saint Etienne Métropole, CAPI Porte de l'Isère et Viennagglo), a été décidé le développement d'un titre permettant de circuler sur l'ensemble des réseaux, avec une tarification par zones. Selon le maître d'ouvrage, cette tarification multimodale zonale devrait être effective courant 2013 (Q265).

### Développement économique et urbanisme

Un internaute interroge le maître d'ouvrage sur le choix du nom « Anneau des sciences » donné au projet (Q194). Il juge cette appellation « abusive », dans la mesure où elle évoque « le progrès » alors que le projet s'inscrit dans un schéma hérité du passé, à l'instar de l'autoroute urbaine A6/A7. Pour le Grand Lyon cependant, ces deux projets ne sont pas comparables, car l'infrastructure périphérique du projet est enterrée à 80% et car les portes font l'objet d'une attention particulière d'insertion urbaine.

Prenant note des explications de M. Collomb, selon qui la cause principale des difficultés de circulation vient de la séparation géographique entre les emplois, à l'est, et les logements, à l'ouest, un internaute suggère d'agir pour



inverser ces tendances plutôt que de réaliser le projet Anneau des sciences (Q180). Le Grand Lyon réplique que le projet participe du rééquilibrage territorial est-ouest en bouclant le périphérique mais aussi en favorisant le développement de sites aux fonctions à la fois économiques, résidentielles et de service.

Une internaute s'inquiète de la pérennité des sites SEVESO proches mais « exclus » du projet Anneau des sciences (Q163). Le Grand Lyon affirme qu'une réflexion est menée actuellement sur l'évolution de ces activités de la vallée de la chimie pour aller vers un campus industriel mieux maillé avec son territoire environnant.

### Evolutions de la mobilité

Un participant demande au Grand Lyon pourquoi ce dernier ne tient pas compte des prévisions de l'ADEME<sup>1</sup> en matière d'évolution du prix du pétrole dans ses études d'évolution de la mobilité (Q242). Selon le Grand Lyon, ce document n'a pas vocation à fournir des hypothèses de croissance de trafic pour l'évaluation des projets d'infrastructure. Ainsi dans le cadre des études de trafic de l'Anneau des Sciences, les hypothèses de croissance du trafic d'échange et de transit utilisées sont issues d'un document prospectif destiné à cet effet dont les hypothèses ont été partagées par les services de l'Etat<sup>2</sup> qui intègre les effets cumulés de différents phénomènes, dont l'évolution du prix du pétrole.

Un internaute estime que le Grand Lyon ne compare pas équitablement les hypothèses TC et le scénario Anneau des sciences (Q175) : alors que les résultats des hypothèses TC en 2030 sont comparés à la situation 2010, ceux de l'Anneau des sciences sont comparés à la situation de référence 2030. Le Grand Lyon répond que cela est bien le cas pour les hypothèses TC 1 et 2, pour montrer que la situation se dégrade par rapport à 2010, mais que l'hypothèse 3 est basée sur la situation de référence 2030 pour être comparée à l'Anneau des sciences.

### Santé et qualité de vie

De nombreux internautes s'inquiètent des conséquences sur la santé des rejets de polluants atmosphériques au niveau des échangeurs, et plus particulièrement de ceux situés dans des vallons, sujet aux inversions de températures et aux brouillards persistants qui limitent la dispersion des polluants (Q231, Q185, Q123, Q281, Q240, Q286, Q207, Q215, Q192, Q185, Q148). Si la décision de réaliser le projet est prise, le Grand Lyon mènera les études nécessaires en concertation avec l'ensemble des acteurs du projet, dont les associations favorables au développement de solutions alternatives. Ce temps d'étude permettra aussi de perfectionner les systèmes de traitement de l'air. Le Grand Lyon fera également mener une étude pour évaluer plus précisément les caractéristiques du parc roulant à l'horizon 2030, en termes d'émissions et de formation de polluants dans l'habitacle (Q288).

De manière plus générale, certains participants contestent l'affirmation du Grand Lyon selon laquelle le projet contribuerait à améliorer la qualité de l'air dans l'agglomération (Q239, Q131, Q127) : « Si tant est que le TOP n'augmenterait pas l'usage de l'automobile, ce qui est loin d'être prouvé, en aucun cas il ne favoriserait la diminution de l'usage de l'automobile, puisque le dossier présenté parle bien d'un transfert de circulation entre A7 et TOP » (Q239). Le maître d'ouvrage explique que le renouvellement du parc automobile va permettre une diminution des émissions polluantes et que la requalification de l'axe A6/A7 et l'aménagement des voiries principales de l'ouest lyonnais permettront de réduire le nombre de personnes exposées à la pollution. Par ailleurs, il existe également d'autres émetteurs de pollution que les transports qui constituent un levier pour améliorer la qualité de l'air. A l'échelle de l'agglomération, on constate à l'horizon 2030 par rapport à la situation de référence qu'il y a globalement plus de personnes pour qui la qualité de l'air va s'améliorer que de personnes pour qui elle va se dégrader.

Alerté par un internaute au sujet de la « pollution biologique » liée à l'ambroisie, une plante allergène qui prolifère sur les bas-côtés des routes, le Grand Lyon annonce que la prise en compte de cette problématique pourra être envisagée lors des études environnementales ultérieures. L'auteur de la question souhaite toutefois que ce point soit clarifié avant, afin qu'il puisse éclairer la décision de réaliser ou non le projet (commentaire 1 Q195).

<sup>1</sup> Contribution de l'ADEME à l'élaboration de visions énergétiques 2030-2050

<sup>2</sup> Instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains, mai 2007



## Autres solutions

Des propositions de solutions alternatives ou complémentaires, routières ou basées sur les transports en commun, reçoivent une réponse de la part du Grand Lyon, qui les estime insuffisantes pour répondre aux défis de l'agglomération (Q283, Q268, Q237, Q279, Q99, Q232, Q99). Un internaute envisage par exemple de positionner la porte de Beaunant plus au sud, entre les gares de Chaponost et Brignais, qui se substituerait aux deux portes prévues dans le projet, Saulaie et Hôpitaux Sud (Q232, voir aussi Q99). L'option est rejetée par le Grand Lyon car elle ne permet pas la desserte de hôpitaux et se rapproche du scénario rocade en termes de tracé. Enfin, le maître d'ouvrage apporte des explications au sujet de ses différents scénarios alternatifs (Q234, Q145, Q233, Q229).

## Le débat public

Plusieurs internautes déplorent les délais importants (près de 40 jours en moyenne) entre l'envoi des questions et celui des réponses (Q275, Q274, Q168).

Un participant demande au Grand Lyon de clarifier les données qu'il fournit au public concernant le projet, jugées peu claires et difficilement exploitables (Q261). Ils souhaitent notamment que les données chiffrées soient présentées systématiquement en valeurs absolue et relative, et que les relations passagers/km soient plus explicites. Le Grand Lyon répond que la majorité des cartes de trafic fournies dans le cadre du débat indiquent à la fois la valeur de trafic de référence et le pourcentage d'évolution. Dans les études ultérieures, une comparaison basée sur des indicateurs de type voyageur.km pourra être envisagée.

Certains internautes, ayant le sentiment que le Grand Lyon a « déjà pris sa décision », le questionnent sur son positionnement dans le cadre du débat (Q252, Q119, Q216) : « en assistant à toutes les réunions, nous avons plutôt l'impression que tout est décidé ! » (Q119). Le maître d'ouvrage répond que le débat est pour lui l'occasion d'écouter les attentes des citoyens, de juger de l'opportunité du projet et que, à ce stade, aucune option n'est arrêtée. La CPDP rappelle que le débat public a bien pour objectif d'éclairer le maître d'ouvrage sur la décision qu'il lui revient de prendre à l'issue du débat. Elle ajoute que plusieurs acteurs ont étudié des scénarios alternatifs et que deux réunions ont été consacrées à la question des solutions alternatives ou complémentaires au projet. En outre, en réponse à la demande de plusieurs acteurs du débat, la CPDP a fait réaliser une expertise complémentaire indépendante dans le cadre du débat.