

## **Clôture du débat public sur la dénivellation et la couverture de la RN 13 à Neuilly-sur-Seine**

### ACCUEIL

Monsieur le préfet, Monsieur le maire, Mesdames, Messieurs,

Nous voici au terme de ce débat public sur la dénivellation et la couverture de la RN 13 à Neuilly-sur-Seine. Le moment est venu d'en rendre compte à la commission nationale pour qu'elle en tire le bilan que prévoient les textes.

Si le temps des questions au maître de l'ouvrage ne viendra pour vous à expiration qu'après la mise en service de l'ouvrage, il expire très bientôt en ce qui concerne les questions posées par l'intermédiaire de cet organisme éphémère qu'est la commission particulière. À partir de la mi juin nous ne prendrons plus de nouvelles questions sur notre site, lequel demeurera cependant ouvert, mais en lecture seulement, pendant quelques mois.

Ce soir, en principe seule la commission s'exprime après que le préfet des Hauts-de-Seine et le maire de Neuilly, que je remercie de leur présence, nous auront fait part s'ils le souhaitent des sentiments que le débat leur aura inspiré.

Il n'est donc pas prévu de questions, mais si certains quelques uns d'entre vous souhaitent prendre la parole, je leur demande de réserver leurs observations à la commission. Toute question s'adressant au maître de l'ouvrage ou à la ville de Neuilly ne recevra une réponse qu'en différé. Après la séance, vous êtes tous conviés à prendre un verre autour duquel nous pourrons de manière moins formelle que lors des séances prolonger encore quelques instants les discussions.

Tout d'abord, je donnerai comme je l'ai dit la parole au préfet et au maire. Ensuite nous regarderons un film retraçant de façon vivante ce que fut notre débat. Enfin je conclurai au nom de la commission.

Cette conclusion, je le précise, ne sera pas seulement la mienne. Tous les membres de la commission, chacun avec sa sensibilité propre, y ont contribué, de la même façon qu'ils se sont partagé l'animation des séances publiques.

Je tiens en outre à souligner que mon propos n'aura pas la prétention d'être exhaustif et qu'il ne sera pas l'anticipation du compte rendu que la commission particulière va adresser à la commission nationale. Cette dernière aura l'exclusivité de ce compte rendu auquel la commission se réserve d'apporter les correctifs et compléments qui lui paraîtront nécessaires avant sa présentation le 5 juillet prochain devant la commission nationale qui devra en tirer un bilan avec lequel il sera rendu public. Une conférence de presse sera donnée à cet

effet avant la mi-juillet.

Ce que je dirai ce soir n'engagera donc pas la commission, d'autant qu'il pourra s'avérer opportun de tenir compte des réactions éventuelles.

Devant vous, nous livrons seulement nos premières impressions, encore susceptibles d'être amendées.

Monsieur le préfet, je vous cède la parole.

[.....]

Monsieur le maire, vous avez la parole.

[.....]

Monsieur le préfet, Monsieur le maire, merci de vos interventions.

Voyons maintenant le film du débat.

[.....]

## SYNTHÈSE DU DÉBAT

*Après ce reportage sur le déroulement du débat, pouvez-vous, Monsieur le président nous donner quelques éléments sur la synthèse que prépare la commission ?*

Le moment est maintenant venu en effet de faire une première synthèse de ce débat public sur la dénivellation et la couverture de la RN 13 à Neuilly-sur-Seine, qui fut de mon point de vue, mais je vais y revenir, nourri et constructif comme le montre la vidéo que vous venez de voir. La commission est en train d'en étudier de façon approfondie tous les éléments, notamment les questions posées lors des séances comme sur le site Internet et les positions exprimées dans les cahiers d'acteurs ainsi que lors de l'audition des auteurs de ces cahiers le 11 mai dernier. Cette étude n'est pas achevée, c'est une des raisons pour lesquelles, je le dis à nouveau, mon propos revêt encore un caractère provisoire. Notre mission n'est pas terminée, après avoir écouté et enregistré, nous préparons notre compte rendu.

*Le reportage rappelle la mission suivie durant le débat public, mais quels travaux préparatoires avez-vous engagés ?*

Entre la demande d'organiser un débat public adressée à la CNDP en décembre 2004, rapidement suivie de la décision de celle-ci en février 2005, et le

lancement officiel du débat le 22 février dernier, plus d'un an s'est écoulé. Le calendrier a donc été étiré.

De longs mois se sont en effet révélés nécessaires pour constituer le dossier du débat dont la commission nationale, après avoir relevé l'absence initiale d'indications sur l'organisation de la circulation pendant la phase des travaux, le plan de financement et le volet « aménagements de surface », complément indissociable de l'opération envisagée, avait demandé qu'il fût complété sur ces trois points.

Ainsi en attendant la décision du ministre qui interviendra avant novembre prochain, le travail engagé sur le projet aura duré au sens large entre 18 et 22 mois.

On voit ainsi que la procédure de débat public s'inscrit, et ce dès sa préparation, dans une échelle de temps relativement longue.

Pour autant le temps consacré au débat est loin, pour le maître de l'ouvrage, d'être du temps perdu. Il est même du temps gagné dans la mesure où il permet de faire émerger parmi un large public *une culture commune* – j'ai bien pris garde de ne pas dire « un consensus » – sur un objet donné. Ce temps de préparation et d'écoute est la garantie de la qualité des interventions de chacun : le maître d'ouvrage et les associations.

***Vous rappelez président, la durée du débat, pouvez-vous nous rappeler, nous préciser son objet ?***

Vous avez tout à fait raison de me demander de rappeler ce qu'était au juste l'objet du débat car c'est à l'aune de cet objet qu'il convient d'évaluer ce qui s'est passé.

Un débat public porte, selon le deuxième alinéa de l'article L. 121-1 du code de l'environnement, sur :

- l'opportunité d'un projet ;
- les objectifs de celui-ci ;
- ses caractéristiques principales, j'insiste sur l'adjectif « principales ».

Un certain flou règne encore – la procédure est relativement jeune – sur le stade auquel le débat doit se tenir dans l'évolution d'un projet.

La théorie veut que ce soit très en amont, quand il est encore temps de peser sur

les choix que peut faire la puissance publique. Mais encore faut-il qu'une masse suffisante d'études aient été engagées pour éclairer dans de bonnes conditions la population qui a toujours soif de précisions comme on a pu encore le vérifier dans le présent débat.

Or engager des études, c'est déjà, par le choix qui est fait de la direction de ces études, commencer à prendre parti. Ce d'autant que le délai maximal de cinq ans dans lequel doit se dérouler l'enquête publique à la suite d'un débat public, pour que celui-ci demeure valide, oblige à se tenir relativement près du résultat quand on sait le temps que vont prendre inmanquablement les études encore à conduire et les phases de concertation et de décision encore nécessaires.

On peut constater, à l'examen des débats qui se sont déjà tenus, une certaine variété de situations, depuis la présentation de choix assez ouverts comme dans le cas de la création éventuelle d'un nouvel aéroport dans le vaste ensemble que constitue le bassin parisien jusqu'à celle de projets assez bien cernés comme Port 2000 au Havre ou comme la poursuite du tramway sur les boulevards des Maréchaux à Paris, en passant par la mise en discussion de plusieurs variantes de tracés pour telle ou telle liaison autoroutière. Le maître de l'ouvrage dispose en fait d'une certaine marge d'appréciation.

Dans le cas d'espèce le problème posé, brièvement résumé, est celui de la libération de l'avenue Charles de Gaulle, à Neuilly-sur-Seine, du trafic de transit qui l'encombre, sans pénaliser les usagers de l'automobile.

Ceux qui contestent cet objectif ou qui estiment que d'autres solutions moins coûteuses, ou moins pénalisantes du point de vue notamment des sujétions de chantier, permettraient de l'atteindre, auraient peut-être souhaité l'ouverture d'une discussion à l'échelle de tout l'ouest parisien sur l'ensemble des formules, y compris lointaines, susceptibles d'apporter, aux besoins de déplacement qui se concrétisent aujourd'hui par l'emprunt de l'avenue en automobile, la possibilité d'être satisfaits autrement.

Tel n'était pas cependant l'objet du débat, même si le dossier qui a été présenté esquisse diverses pistes que le maître de l'ouvrage dit avoir explorées, et même si nul n'a été privé de la faculté d'exprimer un point de vue sur l'existence d'autres solutions que celle que développe le dossier.

C'est au terme d'un processus antérieur au débat et déjà par lui-même assez long que le maître de l'ouvrage est parvenu à la solution qu'il présente, et il est assez clair qu'il n'a pas entendu placer la discussion sur le terrain de la démarche y conduisant, mais seulement sur le résultat de celle-ci. Ainsi le public était-il invité à ne débattre que d'une chose, à savoir l'opportunité de résoudre le problème posé de la façon proposée, consistant à faire passer le trafic de transit sous l'avenue. En langage plus clair il s'agit de savoir : Est-ce que cela vaut le coup d'enfouir l'avenue Charles-de-Gaulle et si oui, quelles sont vos réactions sur le projet préparé ?

### *Comprenez-vous cette situation ?*

Cette position est parfaitement légitime au regard des termes de la loi qui, encore une fois, exige seulement que soient débattus les objectifs, l'opportunité et les caractéristiques principales d'un projet. Il importe pour cela qu'un projet soit défini, dont il appartient à la personne publique en charge du problème à résoudre de cerner la nature et les contours et de les assortir ou non de variantes.

La commission ne peut que prendre acte de l'option retenue en l'espèce de n'offrir qu'un choix assez fermé. Elle constate néanmoins que, si toutes les pistes qu'avait explorées le maître de l'ouvrage n'ont pas fait naître dans le public une grande curiosité, en revanche plusieurs personnes ont émis notamment dans les cahiers d'acteurs des suggestions sur lesquelles les décideurs pourront trouver un certain intérêt à s'attarder un peu avant d'aller plus loin.

Le projet n'en était pas pour autant étudié dans tous ses détails, ce que certains ne se sont pas fait faute de reprocher au maître de l'ouvrage. Mais cela obéit à la loi du genre qui veut qu'on n'avance dans les études de détail qu'une fois les grands choix validés, faute de quoi le temps et l'argent consacrés à ces études de détail le seraient en pure perte. Le débat est là précisément pour que ces grands choix puissent être opérés avant de s'engager dans des études approfondies.

### *Pouvons-nous revenir sur le déroulement du débat que vous avez organisé. Quels principes avez-vous suivis ?*

La commission particulière avait à l'esprit trois préoccupations principales :

- 1°) Informer et faire participer le maximum de personnes ;
- 2°) Cerner tous les aspects du projet ;
- 3°) Faire émerger des questions utiles.

Pour répondre au premier objectif, la commission a multiplié les démarches d'information auprès de tous les publics qu'elle a estimé intéressés, par les contacts avec les associations et d'autres relais d'opinion, par l'accueil du public dans ses locaux, par la mise en place et le suivi quotidien de son site Internet, par voie de presse, par voie d'affichage, par la distribution de tracts et par l'envoi de courriers. Elle a entendu s'adresser aux Neuilléens bien sûr, mais aussi aux usagers de l'avenue, à ceux qui y travaillent et aux habitants des communes proches, y compris Paris. Le compte rendu donnera toutes les statistiques utiles à ce sujet.

Le deuxième objectif a conduit à scinder le débat en un certain nombre de

thèmes répartis en six séances afin de permettre l'approfondissement du sujet sous tous ses angles. Séparer une question en sous-questions est cette fameuse méthode que dans son discours, tout aussi fameux mais hélas plus très lu je le crains, nous a enseignée Descartes. La circonstance qu'en l'espèce les sous-questions aient entretenu entre elles des liens étroits ne nous a pas rendu la tâche facile. Cependant la reprise d'une séance à l'autre de préoccupations voisines mais considérées sous des angles un peu différents n'a pas été forcément du temps perdu.

Pour remplir le troisième objectif, la commission a retenu une méthode d'animation des débats qui permette au plus grand nombre possible de personnes de s'exprimer utilement, sous la contrainte cependant du temps disponible.

Privilégier le nombre a ainsi conduit à un certain rationnement des temps de parole, mais telle est comme chacun sait la rançon de la démocratie : pour que chacun s'exprime, personne ne doit monopoliser la parole.

Nous nous sommes engagés résolument pour permettre à tous de connaître et à chacun de s'exprimer.

### *Vous avez rappelé vos principes d'action, les habitants ont-ils répondu présents ?*

La participation au débat a été pour la commission la source d'une grande satisfaction mais aussi d'un regret.

Le nombre de personnes présentes aux séances n'a pas faibli, chaque séance thématique ayant accueilli entre 80 et 120 personnes. Cela ne permet certes pas de soutenir la comparaison avec la séance inaugurale marquée par une forte affluence, mais cette première séance était quelque peu hors normes.

L'assiduité du public s'explique en large partie par le travail qu'ont fourni les sept associations qui se sont impliquées dans ce débat auquel elles ont donné véritablement son armature.

De l'ordre de 600 coupons T sont revenus avec une demande de dossier, trop peu fréquemment avec des questions.

Chaque jour trois à quatre personnes sont venues dans les locaux de la commission, ce qui représente au total de l'ordre de 200 visites. Dans le même temps 200 appels téléphoniques environ ont été reçus, à un rythme comparable, au siège de la commission.

Environ 350 questions de nature diverse ont été posées au maître de l'ouvrage ou à la ville de Neuilly, plus rarement à la commission particulière, se répartissant entre les séances pour 200, soit une trentaine par séance, et Internet pour 150.

Sept cahiers d'acteurs ont été élaborés, ce qui représente pour leurs auteurs un très lourd travail dont il faut leur savoir gré.

Outre la ville de Neuilly, logiquement très présente, plusieurs institutions publiques intéressées par le projet ont apporté leur contribution, notamment :

- l'établissement public d'aménagement de la Défense (E.P.A.D.) dont un représentant est venu s'exprimer à la tribune lors de l'une des séances et dont le directeur général a exprimé la position par une lettre consultable sur le site de la commission,
- la R.A.T.P. avec laquelle la commission a tenu une réunion de travail dont le compte rendu a été rendu public,
- la chambre de commerce et d'industrie à la demande de laquelle a été organisée une audition publique dans les locaux de la commission,
- et même la ville de Paris, dont le maire a fait connaître in extremis la position par une lettre en date du 15 mai dernier, consultable sur le site de la commission.

Même si aux yeux de certains, ces chiffres peuvent paraître peu élevés, un tel bilan est en réalité plutôt satisfaisant comparé à celui de débats comparables. N'oublions pas que le projet ne fait qu'un kilomètre et demi et s'étend sur une seule commune, ce qui n'a rien à voir avec d'autres de plusieurs dizaines voire plusieurs centaines de kilomètres sur plusieurs communes voire plusieurs départements, qui ont par construction vocation à mobiliser bien davantage.

Nous pouvons donc affirmer sans crainte que le présent débat public s'est caractérisé par une forte mobilisation de la population, de ses représentants et des organismes publics intéressés. On peut toujours faire mieux, mais notre bilan est honorable et ses enseignements crédibles.

### *Pourquoi dans ces conditions la commission s'estime-t-elle partiellement insatisfaite ?*

Parce que, hors la ville de Neuilly et les habitants de cette ville, le débat n'a pas rencontré beaucoup d'écho. Il a même été à l'évidence délibérément ignoré par certains, y compris, et c'est plutôt surprenant, au sein même de l'État.

C'est ainsi qu'aucune autre collectivité territoriale que le département des Hauts-de-Seine et la commune de Neuilly, à l'exception très récente de la ville de Paris, n'a cru devoir s'exprimer sur le projet.

En outre, si la commission est très heureuse d'avoir pu bénéficier du concours de plusieurs experts qui ont apporté au débat des points de vue éclairés sur les questions d'environnement, sur les enjeux d'aménagement et sur divers points

techniques, elle a également essuyé d'inexplicables refus.

Il s'avère au bout du compte qu'en dépit des efforts fournis par la commission pour informer un grand nombre de franciliens, notamment les usagers de la voie, le débat est demeuré très neuilléen.

Que la mobilisation institutionnelle autour du débat se soit révélée lacunaire peut surprendre.

La commission ne peut que s'interroger non seulement sur les raisons du silence d'un acteur aussi important que la Région d'Île-de-France, mais aussi sur le refus de venir témoigner que, faute de le vouloir ou de le pouvoir, lui ont opposé des agents publics comme ceux de la direction générale de l'urbanisme et de la construction du ministère de l'équipement, de l'institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France, de l'association AIRPARIF et de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

Notre débat s'est trouvé de la sorte un peu pénalisé, subissant d'une certaine façon les conséquences de sa limitation à une solution donnée sans qu'aient été préalablement posé le problème d'ensemble des déplacements dans l'ouest parisien.

Cela étant, aucune forme de contrainte n'est légalement possible. Il s'ensuit que, pour éviter de priver de portée la procédure de débat public telle que l'a voulue le législateur, le seul traitement possible de l'abstention est de regarder ses auteurs comme réputés n'avoir pas d'objection à formuler à l'encontre du projet.

Le constat doit malgré tout être nuancé dans la mesure où, si les franciliens ne se sont pas déplacés en masse, un nombre appréciable d'entre eux sont venus au moins s'informer sur le site Internet de la commission qui a reçu plus de 7500 connections. Cette dimension ne saurait être négligée.

Aussi malgré l'insatisfaction que lui inspirent l'abstention de certains et la modestie, malgré les efforts déployés, de la présence de franciliens non neuilléens, la commission garde l'impression que le débat a suffisamment mobilisé pour témoigner de l'intérêt de la procédure et pour la justifier.

Elle souligne au demeurant qu'elle ne tire pas du caractère majoritairement neuilléen du débat la conclusion que le projet n'aurait nécessairement qu'un caractère local.

Ce qui est local, c'est la gêne provoquée par la route nationale. Quant à cette route elle-même, elle permet on le sait à des milliers d'usagers qui n'habitent pas Neuilly de traverser commodément cette commune pour se rendre depuis des points qui peuvent être très éloignés à Paris ou à La Défense. L'objectif tendant au maintien de cette commodité sans que cela se fasse au détriment des neuilléens est à l'évidence une question qui dépasse Neuilly qu'intéresse seulement cette dernière réserve.

La plupart des personnes qui ont participé au débat ont réellement contribué à nourrir la réflexion sur le projet, en posant des questions souvent très pertinentes sur les motivations de ses promoteurs et sur la solution qu'ils proposent, et en suggérant des pistes de réflexion. D'une façon générale, on ne peut que se féliciter du bon niveau des interventions et de la courtoisie qui a prévalu en règle générale pendant les échanges malgré quelques écarts et quelques réactions d'hostilité restés somme toute assez limités.

La parole a pu, je crois, comme il avait été promis, être libre. Ceux qui l'ont prise ont eu raison de le faire car ils ont été entendus. A contrario, pour les autres, le juriste que je suis sait que « qui ne dit mot consent ».

*Le débat s'est donc déroulé. Vous avez précisé le nombre de questions posées et l'engagement en particulier des associations dans le débat. Sur quoi les questions ont-elles portées ?*

Quoique relativement modeste en valeur absolue, le nombre des questions posées a été je l'ai dit très honorable par comparaison à d'autres débats portant sur des opérations beaucoup plus étendues géographiquement. Les questions ont couvert par ailleurs une large palette de problèmes.

Sur l'organisation même du débat, elles ont été peu nombreuses. Le public s'est inquiété surtout, assez légitimement, de la place que pourront prendre les résultats dans le processus de décision. Plusieurs participants auraient souhaité connaître la position de collectivités territoriales telles que la Région ou la ville de Paris dont l'absence a été remarquée. Les questions posées illustrent la variété du débat et la qualité de l'implication des participants.

*Le premier thème concerne l'intégration du projet dans les perspectives d'aménagement de l'ouest parisien et la question du trafic*

L'existence d'un impact sur le projet, de décisions relatives à d'autres projets, certaines anciennes comme l'arrivée de l'autoroute A14 jusqu'au pont de Neuilly ou le bouclage de l'autoroute A86, d'autres plus récentes comme l'abandon de la liaison entre l'autoroute A15 et le boulevard périphérique, ainsi que de celles à venir relatives au développement de La Défense ou à l'aménagement du secteur Seine-Arche, a été à juste titre relevé.

Des observations portant sur des questions plus localisées comme l'intérêt d'un rapprochement avec la ville de Paris pour étudier l'éventualité d'un aménagement concomitant de la porte Maillot et celui de la mise en place de parkings relais à La Défense dans le but de soulager le trafic de l'avenue ont été

également présentées.

D'une façon générale, chacun a perçu que le projet prenait place dans un contexte plus large, entre les éléments duquel cependant les interrelations ne sont pas complètement mises en évidence.

Dans le même ordre d'idées, les questions relatives au trafic ont fortement retenu l'intérêt du public.

Le volume du trafic, dont 90% n'est pas le fait de neuilléens, avoisine 160 000 véhicules par jour et se caractérise par une faible proportion de poids lourds d'environ 5%. Nul n'a exprimé la volonté de favoriser une augmentation de ce trafic, ce qui irait d'ailleurs à l'encontre de l'objectif de diminution de 5 % du volume de circulation dans le cœur de l'agglomération que fixe le plan de déplacements urbains de la région d'Île-de-France et qu'a rappelé le maire de Paris. Le passage grâce au projet d'une capacité de 4 800 véhicules par heure et par sens à une capacité de 5 400 est donc assez théorique et il a paru au demeurant clair pour tous que la seconde de temps gagné par les automobilistes pour aller du pont de Neuilly à la porte Maillot, ne suffisait pas à justifier l'opération.

Il est apparu surtout que des incertitudes pesaient sur les hypothèses de trafic retenues pour le futur, liées à un certain nombre d'inconnues comme par exemple le degré de développement de la Défense et, plus à l'ouest, du quartier Seine Arche.

D'où des interrogations sur le niveau de trafic résiduel dans les contre-allées, lequel dépendra en outre du nombre et de la localisation des entrées et sorties intermédiaires, sur la gêne qui continuera de résulter de ce trafic et, accessoirement, sur les possibilité de stationnement le long de ces contre-allées. Pour certains participants, le projet ne règle pas complètement les questions relatives à l'organisation de la circulation en surface dont dépendra la qualité de vie future des neuilléens.

Autre question omniprésente dans les interventions du public, celle du développement des transports collectifs comme alternative au projet ou à tout le moins comme moyen d'en réduire l'ampleur. Pour le maître de l'ouvrage, l'axe Paris – La Défense est déjà très bien équipé et aucun progrès n'est possible sur cet axe qui soit à l'échelle du problème, sentiment qu'ont semblé confirmer les représentants de la RATP qu'a rencontrés la commission.

Il faut noter, cependant, une forte demande de création d'une connexion du RER A avec le RER C entre l'Étoile et La défense ainsi que de prolongement du RER E (Éole) de Saint-Lazare à la Défense, demande qui s'inscrit dans un souhait plus large de renforcement des transports en commun de banlieue à banlieue et entre la banlieue et Paris et d'une affectation prioritaire des ressources disponibles aux investissements que nécessite ce renforcement.

L'avenue Charles-de-Gaulle est un maillon petit par sa taille mais essentiel dans ses fonctions.

*Le débat a-t-il entraîné des questions sur la conception technique de l'ouvrage ?*

**Oui bien sûr.** Les points saillants des interventions ont porté sur le dimensionnement de l'ouvrage et sur la question des entrées et des sorties intermédiaires.

La question du dimensionnement est liée à celle plus générale de l'opportunité du projet dans la mesure où certains, tout en se déclarant partisans d'une solution souterraine, souhaitent que les caractéristiques techniques en soient réduites et couplent cette solution avec d'autres mesures destinées à réduire sinon le besoin en tous cas la possibilité de se déplacer en automobile sur l'axe.

La suggestion de superposer les deux tunnels en en réduisant au besoin le gabarit est revenue à plusieurs reprises et mériterait probablement que le maître de l'ouvrage s'y arrêtât quelques instants.

La question des entrées et des sorties a créé la surprise par l'insistance avec laquelle les détracteurs de ces entrées et sorties se sont exprimés dès la séance inaugurale et séance après séance ensuite, au point qu'il a fallu y revenir lors de la dernière séance thématique au cours de laquelle le maître de l'ouvrage a fini par concéder que tout n'était pas définitivement tranché sur cette question, notamment en ce qui concerne les entrées et sorties sud.

Pour le reste, une série de préoccupations ponctuelles se sont manifestées, toutes ne pouvant recevoir immédiatement de réponse en l'état des études qui ne permettent pas de déterminer par exemple avec précision pour le moment la distance du projet aux façades des immeubles et donc les risques éventuels pour les fondations de ceux-ci.

Certains aspects du projet ont été mis en doute, par exemple la nécessité d'écarter la station de métro des Sablons ou l'absence de toute émergence, mais réponse a été donnée par le maître de l'ouvrage, en l'état cependant, il faut le rappeler, de ses études qui n'ont pas la précision d'un avant-projet détaillé.

Tout est toujours possible. Mais à quel prix et pour quelle utilité ?

*La sécurité a-t-elle été un enjeu du débat ?*

Contrairement à ce à quoi s'attendait la commission, les risques d'accident et d'incendie dans le tunnel n'ont pas suscité de larges débats.

L'intervention d'un expert du CETU, spécialiste de la réglementation relative à la conception très évolutive depuis quelque temps des tunnels routiers, a permis d'éclairer l'auditoire sur les réponses qui peuvent être apportées à ces risques.

La séparation des sens de circulation est à cet égard un point positif. Il demeure cependant une inquiétude sur l'importance des poids lourds et le sort qui leur sera réservé.

Un autre thème important est le mode de gestion de la ventilation dans le tunnel, dont le choix n'est pas encore arrêté, le mode transversal semblant toutefois tenir la corde.

Le maître de l'ouvrage assure qu'un dossier de sécurité sera, ainsi que l'exigent les textes, élaboré avant toute mise en service, intégrant tous les enseignements issus de l'analyse des accidents survenus dans le passé.

La question des accidents impliquant, sur la surface, des piétons et des deux roues, pourtant abordée avec force par quelques participants, n'a occupé qu'une place restreinte dans les échanges.

*L'environnement est un thème classique des projets d'aménagement routier, l'avons-nous retrouvé sur le projet débattu ?*

Les préoccupations liées à l'environnement, principalement le bruit et la pollution de l'air et de l'eau, sont d'autant plus inséparables d'un projet comme celui de l'enfouissement de la RN 13 que l'un des buts de ce projet est précisément de réduire les nuisances. Pourtant, seulement 8 % des questions, deux fois moins que pour l'urbanisme, ont porté sur ces sujets.

Parmi ces questions on trouve, sans surprise, celle du degré de réduction des nuisances.

En matière de bruit, les intervenants ont été intrigués par la persistance de l'existence de zones exposées. Le niveau du trafic sur les contre-allées inquiète les riverains, comme les inquiète l'existence possible de vibrations en provenance des tunnels. Les dénégations des techniciens sur ce dernier point ne semblent pas les avoir complètement rassurés.

En ce qui concerne l'air vicié, dont l'évacuation est prévue, sans traitement particulier, par une cheminée à bonne hauteur au-dessus des immeubles, le projet ne fait en réalité que déplacer le problème sans qu'il soit possible d'évaluer ce déplacement avec exactitude en l'état des études actuelles

auxquelles certains, qui ne sont pas satisfaits des précisions fournies par les experts du maître de l'ouvrage, ont exigé que soient apportés des compléments.

D'autres ont mis en doute le respect du plan de déplacements urbains de la région d'Île-de-France et de la loi sur l'air.

Surtout la question du traitement de l'air, qui donne lieu à une demande presque générale, demeure posée avec, à son soutien, des exemples étrangers dont il reste il est vrai à apprécier la pertinence et des pistes, certaines d'apparence simple, que proposent des industriels.

Le maître de l'ouvrage estime de son côté que la baisse continue de la pollution à la source fait que de gros investissements en vue du traitement ne se justifient pas. La commission ne pourra cependant que lui conseiller de conduire les études complémentaires suggérées et d'approfondir la question qu'il retrouvera de façon permanente sur son chemin.

Les réponses apportées en l'état des études à diverses interrogations sur l'unicité de la cheminée, son emplacement et sa hauteur ne sauraient revêtir un caractère définitif.

En matière d'eau enfin, le principal point d'intérêt est la perspective de récupération et de recyclage des eaux pluviales, qui a cependant peu mobilisé l'attention.

C'est avant tout l'environnement quotidien des participants au débat qui tout naturellement les préoccupe.

*Le dossier précise que la durée des travaux est prévue sur 8 ans, est-ce que cela a entraîné des questions ou remarques de la part des citoyens ?*

La conduite des travaux a fait l'objet d'une présentation détaillée par la ville de Neuilly, preuve s'il en était de la forte implication de celle-ci dans le projet dont il a été confirmé que le maître d'ouvrage restait cependant bien l'État.

Les questions purement techniques n'ont pas appelé de remarques. Le développement du chantier alternativement sur chacune des moitiés de l'avenue dans sa largeur et par glissement successif dans sa longueur, autorisant le maintien, sauf pendant une courte période de deux mois, de la circulation automobile, a été bien accueilli, de même que l'existence pendant les travaux de possibilités, cependant limitées, de stationnement en surface et en sous-sol et l'absence d'interruption de la ligne de métro.

En revanche et comme il était prévisible, des inquiétudes se sont exprimées sur des points à ce stade non traités, qui ne pourront l'être qu'ultérieurement, pour lesquels seules des réponses de principe ont pu être données :

- la maîtrise des nuisances du chantier,
- le maintien des accès, notamment pour les services d'urgence,
- les éventuels dangers pour les fondations des immeubles,
- l'indemnisation des commerçants.

La durée totale du chantier a semblé à beaucoup une perspective redoutable. Certains ont semblé prendre conscience à l'occasion du débat qu'elle pourrait être de l'ordre de sept à huit années compte tenu de la réalisation successive des deux tubes et de la nécessité de procéder préalablement au dévoiement des réseaux d'eau, d'assainissement, d'électricité, de gaz et de télécommunication. Au regard de ce calendrier, on ne peut que regretter l'absence des usagers qui trouvent ce débat très lointain mais qui vivront au quotidien les perturbations de circulation.

### *Qui dit travaux, dit problèmes de circulation, ce thème a-t-il été traité dans le débat ?*

**Bien sûr**, les questions liées à la gestion du futur chantier ont tout particulièrement retenu l'attention du public, notamment celle de la déviation de la circulation automobile et des lignes de bus.

Des explications fournies par la ville de Neuilly, on retire que sur les 1000 à 1500 véhicules par heure qu'il faudrait pouvoir faire passer sur d'autres itinéraires, il pourrait en être pris en compte 65 %. C'est beaucoup quand on sait les difficultés liées aux contraintes de passage par les ponts disponibles. La question portant sur le point de savoir si cela sera suffisant compte tenu des autres améliorations prévues sur le réseau et de l'ingéniosité des automobilistes reste posée.

Encore le traitement envisagé suppose-t-il, au vif désappointement pour ne pas dire plus des riverains des voies intéressées, qui le dénoncent vigoureusement, le renvoi aux calendes d'un « contrat d'axe » figurant au plan de déplacements urbains de la région d'Île-de-France.

Par ailleurs, les communes touchées par les itinéraires de délestage n'ont pas fait connaître leur position et l'incertitude qui pèse sur leur accord ne permet pas de prendre l'ensemble des propositions pour argent comptant.

Étant donnée l'importance que revêt le règlement de cette question pour permettre la réalisation de l'opération, il ne peut qu'être recommandé au maître de l'ouvrage et à la ville de Neuilly, qui en sont au demeurant d'accord, d'engager rapidement une concertation avec les promoteurs de tous les projets importants prévus dans le secteur ouest et de négocier le schéma des itinéraires

de délestage avec la préfecture de police et les communes dans un espace géographique suffisamment large.

*Autre thème naturel : les aménagements urbains rendus possibles par le projet. Comment les participants ont-ils traités ce sujet ?*

Les aménagements urbains dont le projet peut rendre la réalisation possible n'entrent pas en toute rigueur dans le champ du débat public – les opérations d'urbanisme suivant une logique qui leur est propre et la commune de Neuilly n'ayant d'ailleurs aucune décision à prendre à la suite du débat engagé – mais ils apportent à ce débat un éclairage essentiel. C'est pourquoi la commission nationale du débat public a demandé que leur nature fût précisée et une séance particulière leur a été consacrée.

Du reste, sur les 350 questions qui ont été posées pendant tout le débat, 16% ont porté sur l'urbanisme, ce qui montre l'importance que les participants ont accordée à ce thème.

Le sujet n'est de surcroît pas dénué de liens avec celui du financement du projet comme on va le voir plus loin.

La ville a demandé à deux équipes d'architectes et urbanistes, l'équipe BRESSAC-HUET et l'équipe VASCONI-NATALE, d'étudier des esquisses portant tant sur l'aménagement de la couverture stricto sensu que plus largement sur la restructuration de l'avenue. Ce sont ces esquisses, dont le caractère *strictement indicatif* a été souligné, qui ont été présentées.

Les esprits ont été particulièrement marqués par les idées fortes, qui ont suscité de nombreuses interrogations, qu'a présentées l'équipe VASCONI-NATALE, certaines sortant du cadre du concours mais se voulant à la dimension de cette fraction de l'axe historique reliant la porte Maillot à La Défense.

Leur principe est de ne pas encombrer la partie centrale de l'avenue, située dans la perspective de l'axe historique, et d'assurer avec notamment l'esplanade de la Défense une liaison urbaine forte, flanquée de deux tours, à laquelle l'établissement public d'aménagement de la défense a donné un accord de principe.

Les participants ont été nombreux à comprendre l'intérêt d'un projet de cette nature, y compris pour l'apport de recettes à l'opération prise dans son ensemble, dimension qui, pas plus que celle de l'éventuelle réalisation de logements sociaux plutôt au contraire privative de telles recettes, n'a pas été occultée.

Cependant, au-delà de quelques interrogations sur les projets présentés, relative par exemple à la gêne que pourraient causer les tours dans la perspective de l'axe historique, les questions et observations ont été généralement plus prosaïques.

La coupure urbaine que crée la RN 13 et le caractère dangereux pour les piétons de la traversée de l'avenue ont été souvent évoqués, mais peu se sont exprimés sur les moyens permettant de transformer l'avenue en un véritable centre ville.

Ce sont le plus souvent des questions relativement terre à terre qui ont été posées :

- Quelle sera le sort des arbres et l'avenir de la végétation sur la dalle ?
- Qu'en sera-t-il de la création de cafés et de commerces sur la dalle ?
- Les nouveaux commerces ne vont-ils pas concurrencer les commerces existants ?
- La dalle pourra-t-elle être utilisée par des transports en commun ?
- L'aménagement urbain permettra-t-il le retour d'habitants sur l'avenue ?
- Y aura-t-il des parkings supplémentaires ?
- Pourra-t-on se promener sur le pont de Neuilly ?

Toutes questions qui montrent la diversité des préoccupations des habitants et qui ne pourront trouver leur prolongement que dans le dialogue habituel qu'entretiennent normalement les édiles d'une ville avec les citoyens de celle-ci.

Parmi les idées les plus originales qui ont été exprimées, la commission relève la demande ne pas traiter l'axe de façon trop rectiligne ainsi que la suggestion d'implanter sur l'avenue un élément susceptible de lui conférer une forte attractivité. Les idées ne manquent pas, tant mieux car c'est un véritable enjeu d'aménagement local.

*Enfin terminons sur le coût du projet. Est-ce un élément du débat qui est ressorti ces derniers mois ?*

La question du financement, abordée en dernier lieu, est certainement et assez logiquement l'une de celles qui a suscité le plus de commentaires, ce qui témoigne certes de son importance mais aussi de la difficulté, pour la partie la moins avertie du public, de saisir la complexité des mécanismes de financement public.

Tous n'ont pas compris en particulier pourquoi le maître de l'ouvrage ne pouvait fournir des informations précises sur le montage budgétaire et financier du projet, sans voir que ce montage ne pourra être mis au point que beaucoup plus tard. La situation dans laquelle ne sont pas connues les ressources nécessaires au financement d'un projet et leur répartition prévisionnelle entre les différents partenaires pressentis est, avant que la décision de réaliser ce projet ne soit prise, parfaitement normale au regard des règles qui gouvernent la dépense publique.

C'est même d'une certaine façon la garantie donnée au public que, contrairement à ce qu'ont dit certains, les dés ne sont pas joués.

A défaut dès lors de pouvoir apporter des réponses complètes et de dissiper toutes les zones d'ombre, le débat a au moins contribué à défricher le terrain et à préciser la nature des décisions restant à prendre.

Le coût de l'ouvrage est évalué à environ 750 millions d'euros, avec nous dit-on une marge d'erreur de l'ordre de 10 %.

Ce montant est à l'évidence très élevé et personne ne peut s'étonner de l'emploi à son propos de qualificatifs qui ne font que traduire cet état de fait.

Il s'explique en partie par les options techniques retenues comprenant notamment l'écrêtement partiel de la voûte du métro et la réalisation de deux tubes parallèles à un gabarit permettant d'accueillir sur trois voies dans chaque sens la totalité des véhicules en transit, et bien sûr par les contraintes résultant d'un environnement très urbanisé.

Un tel montant n'a pu que dégrader le bilan socioéconomique du projet. Mais, ainsi qu'un participant l'a fait observer, on aurait apprécié que l'État profitât de cette occasion pour affiner ses outils de calcul en la matière même s'il n'est pas simple a priori de prendre en compte dans un tel bilan, destiné à faire valoir l'intérêt général qui s'attache à la réalisation du projet, des éléments tels par exemple que l'évolution prévisionnelle des valeurs foncières ou les retombées d'activités économiques rendues possibles par l'utilisation privative d'espaces publics libérés.

En tout état de cause, qu'on fasse apparaître un bilan socioéconomique positif ou négatif, le coût du projet est hors d'échelle par rapport aux enveloppes budgétaires habituelles.

### *Le projet est coûteux, comment le financer ?*

Un financement budgétaire classique suppose nécessairement une procédure d'exception dont la négociation ne peut être tenue pour acquise.

Le maire de Neuilly a tenu à cet égard à rappeler nettement que sa commune excluait toute participation autre que marginale à la construction de l'ouvrage proprement dit, les éventuelles ressources supplémentaires dont elle pourrait bénéficier grâce à celui-ci ou grâce à des programmes immobiliers exceptionnels devant, contrairement à ce qu'envisagent à titre d'hypothèse certaines des études réalisées qui ont été mises à la disposition du public dans les locaux de la commission, être consacrées aux seules dépenses lui incombant, à savoir celles relatives aux aménagements urbains qui prendront place sur la couverture, dont le coût n'est d'ailleurs pas pris en compte dans celui annoncé.

Il a précisé que, même si l'un des projets d'urbanisme présentés au demeurant à titre purement indicatif esquissait la possibilité de réaliser de part et d'autre de la tête du pont de Neuilly deux tours qui pourraient le cas échéant apporter au budget de la commune des recettes fiscales du fait du dépassement du plafond légal de densité, cette option, de toute façon hors débat public, n'avait pas été délibérée par le conseil municipal.

La recherche de ressources extra budgétaires risque donc de s'imposer.

Dans cet ordre d'idées, la participation de l'Agence de financement des infrastructures des transports de France tout récemment créée, qui vient de recevoir sa première dotation, est sûrement concevable. Elle suppose toutefois tranchée positivement la question du rang de priorité de l'opération parmi toutes celles, que l'on peut deviner nombreuses, dont l'agence va avoir à connaître. Le débat ne permet pas d'éclairer ce point.

Ceux qui se souviennent que l'établissement public d'aménagement de La Défense a participé substantiellement au financement du tunnel de l'autoroute A14 qui passe sous sa dalle ont évoqué cette piste, qui suppose cependant la création d'un lien juridique et économique entre l'aménagement de la Défense et l'opération, lien qui pour le moment n'existe pas, et que certains participants au débat n'ont pas appelé de leurs vœux.

Restent les deux hypothèses, énumérées dans le dossier, d'appel à des capitaux privés, à savoir la concession de travaux et la procédure toute récente de partenariat public-privé, dite PPP, pouvant l'une et l'autre être assorties le cas échéant de l'exploitation privative d'une partie du domaine public ou de l'intéressement de capitaux privés à la réalisation d'opérations immobilières.

La formule de la concession, dont l'État affirme qu'elle ne peut légalement et techniquement se concrétiser par une simple adjonction à la partie concédée de l'autoroute A14, est dès lors subordonnée à la possibilité d'instaurer un péage spécifique ce qui semble à beaucoup sinon techniquement – des solutions analogues à celles employées par exemple à Londres pourraient être mises en œuvre au prix cependant d'une dégradation du rendement du péage – en tous cas politiquement difficile sur *un seul* des accès à la capitale.

Par ailleurs, le péage ne pouvant selon les calculs couvrir qu'une partie de l'investissement, la concession ne dispenserait pas l'État de toute recherche de fonds budgétaires, au point qu'on peut se demander si, dans l'hypothèse de l'instauration d'un péage, il ne serait pas plus intéressant pour l'État d'exploiter lui-même l'ouvrage plutôt que de le concéder.

La formule du partenariat public-privé, qui consiste à confier à un partenaire privé, en général un consortium, à la fois le financement, la réalisation et l'entretien de l'ouvrage contre le paiement par l'État à ce partenaire d'un loyer pendant une période déterminée, longue a priori, n'a pas été approfondie. Elle

peut apporter à l'opération des gains dus à l'efficacité des personnes privées réputée plus importante que celle des personnes publiques, ce malgré le handicap résultant de la nécessité de rémunérer des capitaux.

Au bout du compte, la commission ne peut que constater que le financement du projet n'est pas assuré, mais cela ne saurait la surprendre. Dans tous les cas de figure, des apports budgétaires seront nécessaires, plus ou moins substantiels selon la méthode retenue, et la répartition de la charge de ces apports ne peut qu'impliquer des négociations complexes et difficiles.

*Plus de trois mois après le lancement du débat, quels sont les premiers éléments de synthèse réalisés par la commission ?*

Tout débat public porte essentiellement, je l'ai dit, sur trois points que sont les objectifs, l'opportunité et les caractéristiques principales d'un projet. Que peut-on dire en l'espèce de ces trois objets ?

- En ce qui concerne **les objectifs**, il paraît possible de parler de **constat partagé**. Rares au point qu'on peut les affirmer inexistantes sont ceux qui nient l'intérêt de remédier à la gêne que constitue pour la ville de Neuilly le fait d'être traversée de part en part par le trafic que subit son avenue Charles de Gaulle.
- Des divergences existent cependant sur les moyens d'y parvenir d'où il résulte, en ce qui concerne **l'opportunité** de l'option consistant à faire passer le trafic de transit en souterrain sous l'avenue, **des désaccords de principe**. Ceux-ci paraissent toutefois à première vue **minoritaires**, ce qui ne signifie pas que le calibrage de l'ouvrage fasse parmi ses partisans l'unanimité comme nous allons le voir au point suivant. Deux associations pour l'essentiel contestent toute solution souterraine en soutenant qu'il est possible de réduire le trafic de l'avenue et de se contenter d'aménagements localisés.

On pourrait dès lors soutenir, en dépit de ces quelques oppositions, certaines nettement affirmées, d'autres moins, que l'opportunité du projet n'est pas fondamentalement contestée, si un doute ne commençait à naître lorsqu'on en vient à la question du financement et avec elle à celle, inévitable quoique dépassant quelque peu le cadre strict du débat, du rang du projet parmi les priorités en région d'Île-de-France, doute d'autant plus insidieux que nul n'a pu dire, ne serait-ce que sous la forme d'un pronostic, même affecté d'un coefficient de probabilité réduit, quelle méthode de financement parmi celles possibles pourrait être la plus vraisemblable.

La commission qui n'a pu, notamment pour les raisons que j'ai indiquées,

recevoir d'éclairage sur cette question centrale du rang de priorité de l'opération, s'en tient à l'impression qui lui a paru dominer pendant le débat qui s'est tenu devant elle, celle d'une adhésion certes non unanime mais majoritaire de la part de la population neuilléenne.

- C'est sur **les caractéristiques principales et le coût du projet**, c'est à dire sur la conception de ce dernier et sur la manière de le réaliser, que les intervenants se sont exprimés avec le plus de diversité et que le débat reste sans doute le plus ouvert. Même les personnes favorables au principe du passage du trafic de transit en souterrain expriment des points de vue très divers sur la manière de procéder.

En particulier la réalisation d'entrées et de sorties intermédiaires donne lieu à de vives controverses y compris parmi les plus chauds partisans du projet, mais pourrait évoluer si l'on en croit le maître de l'ouvrage. Nombreux sont ceux qui, plus fondamentalement, pensent possible de réduire les caractéristiques et, partant, le coût du projet et qui appellent à la prise de mesures diversifiées incluant le développement des transports collectifs et des parkings de rabattement. La lecture des cahiers d'acteurs donne la mesure des opinions exprimées en ce sens.

Au titre des désaccords sur la manière de faire, il faut ranger également la question de la gestion de la circulation pendant les travaux, le détournement de la circulation sur certaines voies rencontrant de vives oppositions.

### **En résumé**

Des problèmes ont été identifiés sur certains aspects de la conception du projet. La commission a le sentiment que des évolutions sont possibles à leur sujet.

Certaines questions cependant sont restées sans réponse à ce stade. Le maître de l'ouvrage devra finir par leur en donner si le ministre décide de poursuivre.

La principale porte sur le financement et au préalable sur la détermination du degré de priorité du projet parmi les investissements dont la réalisation dans la région d'Île-de-France est nécessaire, attendue ou sollicitée.

### ***Quelles sont les recommandations que la commission pourrait faire à l'Etat en amont de sa décision ?***

La commission particulière n'a pas, je le rappelle, à prendre parti sur le projet. Toutefois, et sous réserve encore une fois de ses délibérations à venir, elle devrait pouvoir se risquer à mettre plus particulièrement l'accent, à l'attention du

maître de l'ouvrage et du maire de Neuilly, en cas de poursuite du projet, sur quelques points issus du débat.

On pense naturellement à la recherche de tout ce qui serait de nature à réduire le coût du projet sans en diminuer l'intérêt. Il serait peut-être utile à ce titre d'examiner ce que donnerait une variante à petit gabarit puisque aussi bien les camions sont très minoritaires et que les autobus n'ont pas besoin d'emprunter le tunnel.

D'autres points méritent également d'être mis en avant comme ceux portant sur :

- la question du traitement de l'air,
- le réexamen de certains aspects du projet (entrées-sorties notamment),
- l'approfondissement de la réflexion relative aux itinéraires de délestage.

Il est indispensable enfin de nouer davantage de relations avec les autres collectivités territoriales intéressées par l'opération, ne serait-ce d'ailleurs que pour permettre, comme le souligne le maire de Paris, la mise au point de celle-ci ainsi que son insertion dans les perspectives ouvertes par les politiques d'aménagement dans l'ensemble du secteur considéré.

*Un dernier mot président. Quel est votre sentiment après ces mois de travail et de réflexion sur un projet d'aménagement aussi particulier que celui qui a été débattu ?*

Si je peux livrer un sentiment personnel, je dirai que la démocratie participative n'existe pas que sur le papier, j'ai l'impression que nous sommes parvenus au cours de ce débat à la faire vivre très concrètement.

On parle souvent du manque de citoyenneté, mais je constate que l'implication et la présence régulière des associations en ont été à Neuilly un contre-exemple.

Reste que trouver la bonne échelle d'un projet comme celui qui nous a occupé tous ces mois est un exercice délicat. Si l'enjeu est francilien, on peut comprendre que la participation ait été surtout neuilléenne. Celle-ci a été en tous cas très forte de la part des habitants de cette ville.

Les dimensions d'un projet de ce type sont nombreuses et interdépendantes, liées au développement économique, à la qualité de vie, aux enjeux d'aménagement territorial, à l'avenir des modes de transport, etc. Nous ne pouvons espérer en faire intégralement le tour mais j'ai la faiblesse de penser qu'on a pu en explorer une bonne partie et que tout cela pèsera son poids dans les décisions futures relatives à ce projet.

Ce sont toujours des compromis qu'il faut rechercher si l'on veut avancer en démocratie. C'est au fond le but profond du débat public et, pour qu'il l'atteigne,

le dialogue, et par conséquent l'écoute qui seule peut le permettre, sont indispensables.

Avant de terminer, je tiens à apporter mes plus vifs remerciements à toutes celles et à tous ceux qui ont permis à la commission particulière de conduire ce débat public dans les meilleures conditions. Si celui-ci peut être regardé comme un débat de qualité, tout le mérite leur en revient.

Je salue en premier lieu l'assiduité et la patience des membres de la commission particulière.

Je remercie ensuite notre secrétaire général, Michel Lacôte, ainsi que nos amis d'État d'esprit, Grégoire Milot, Madeleine Lafon et Amélie Prioux, qui nous ont apporté leur assistance et n'ont pas ménagé leurs efforts pour que tout se passe bien.

Je remercie également les experts sollicités par la commission qui ont accepté de se déranger pour faire l'apport de leur expérience et de leur savoir et qui, tous, nous ont été fort utiles.

La direction départementale de l'équipement des Hauts-de-Seine a fourni très clairement et très honnêtement la matière du débat, en la personne de son directeur Jean Guillot et des collaborateurs de celui-ci, Jérôme Scoffoni, Régis Delabie et Guillaume Bougouin, sans oublier Guy Kaufman. Tous ont fait preuve dans l'ensemble de bonne volonté et se sont montrés particulièrement disponibles, attentifs et compétents.

Je remercie bien sûr la mairie de Neuilly-sur-Seine, son maire Louis-Charles Bary et Monsieur Jean Claude, sans l'opiniâtreté desquels ce projet ne serait peut-être pas, ainsi qu'Anne-Laure Mondon, discrète mais efficace.

Et je ne saurais oublier les principaux acteurs, à savoir le public et les associations, vous tous, venus nombreux à chaque séance, attentifs aux discussions, qui par vos contributions, vos avis et vos questions ont nourri le débat et sans qui nous serions hors d'état de faire notre compte rendu.

Le président de la commission nationale et moi-même donneront avant la mi-juillet une conférence de presse pour exposer les résultats, officiels cette fois, du débat après que la commission nationale ait délibéré, ce qu'elle prévoit de faire comme je l'ai dit dans sa séance du 5 juillet prochain.

Pour l'heure, je vous invite, après les éventuelles ultimes interventions, à terminer nos échanges autour d'un verre.

Merci à tous.

*Merci président.*