

Projet d'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE) de la Métropole du Grand Lyon

Mission d'avis méthodologique

Recommandations initiales

Jean-Louis LAURE et Jacques ROUDIER, garants

30/07/2021

Sommaire

Sommaire	2
Introduction.....	3
I. Le contexte.....	4
I.1 Le contexte général	4
I.2 Le contexte lyonnais	4
II. La démarche des garants	7
II.1 Le dialogue avec le porteur de projet	7
II.2 Le dialogue avec les parties prenantes	7
III. Les critères d’appréciation de la concertation	9
IV. L’information du public sur le projet et le dispositif de concertation. Erreur ! Signet non défini.	
IV.1 Présenter les objectifs du projet.....	11
IV.2 Ouvrir le débat sur toutes les implications du projet	12
IV.3 Afficher les éléments du projet sur lesquels la Métropole attend des propositions.....	13
IV.4 Expliciter le calendrier et le processus de décisions.....	14
V. Assurer l’unité de la concertation au regard de la multiplicité des publics et des moyens mobilisés	15
VI. Le cahier des charges du site internet de la concertation.....	17

Introduction

Par lettre du 27 avril 2021, le Président de la métropole de Lyon a sollicité la Commission nationale du débat (CNDP), lui demandant de « garantir la qualité et l'ampleur de la concertation préalable » relative l'amplification de la zone à faibles émissions de la métropole de Lyon ; la Métropole souhaitant faire porter la concertation sur les périmètres, les échéanciers de transition, le cadre dérogatoire et les mesures d'accompagnement à mettre en place. Cette démarche vise également à adapter les modalités de cette concertation à la diversité des publics.

L'article L121-1 du Code de l'environnement confère à la CNDP «la mission d'émettre tous avis et recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et développer la participation du public.» Sur ce fondement, la CNDP, dans sa décision du 5 mai 2021¹, a désigné Jean-Louis LAURE et Jacques ROUDIER comme garants pour édicter des recommandations à caractère méthodologique sur ce projet. Cette intervention a été précisée dans une lettre de mission aux garants².

L'objet du présent document est de formuler les premières recommandations méthodologiques émises par les garants au moment où la Métropole s'apprête à finaliser les modalités de la concertation qu'elle se propose de mener dans les mois qui viennent, à destination notamment du grand public. Les présentes recommandations ont vocation à être rendues publiques, notamment sur les sites internet respectifs de la Métropole et de la CNDP.

¹ Voir [Decision 2021_68_ZFE LYON 1.pdf \(debatpublic.fr\)](#)

² Voir http://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2021-06/LETTRE%20DE%20MISSION_ZFE%20Grand%20Lyon_Roudier-Laure_L121-1.pdf

I. Le contexte

I.1 Le contexte général

La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a établi la possibilité d'instaurer au niveau local des zones à circulation restreinte (ZCR), pour lutter contre la pollution atmosphérique (article L 2213-4-1 du code général des collectivités locales).

La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a remplacé le dispositif législatif relatif aux zones à circulation restreinte (ZCR) par de nouvelles dispositions consacrant les zones à faibles émissions mobilité (ZFE).

Des ZFE peuvent être créées dans les agglomérations et dans les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère (PPA) est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision.

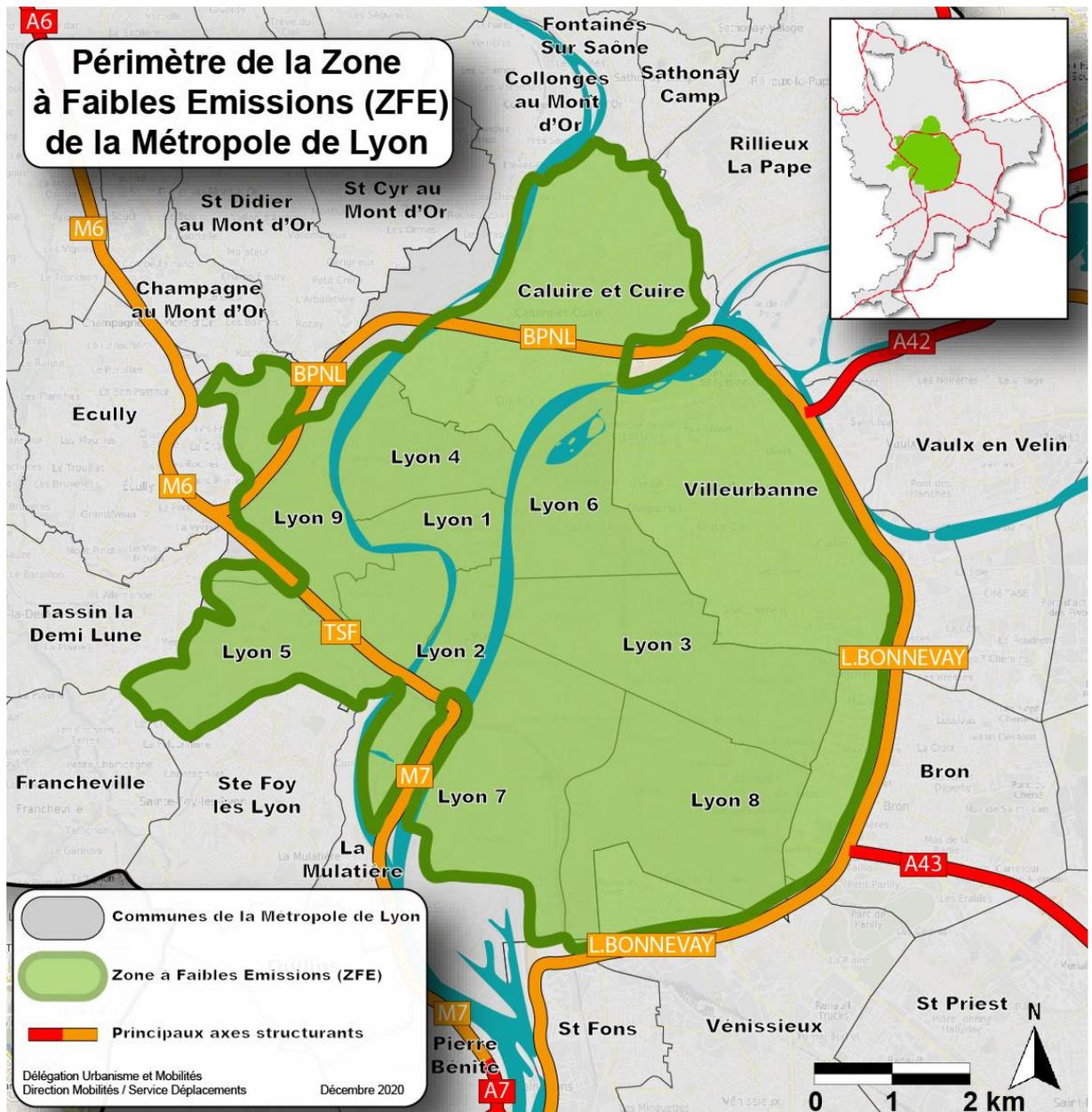
L'instauration d'une telle zone est rendue obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque les normes de qualité de l'air ne sont, au regard de critères définis par voie réglementaire, pas respectées de manière régulière sur un territoire. Un décret pris en septembre 2020 établit cette obligation pour sept métropoles françaises, dont la Métropole de Lyon.

Ces dispositions concourent notamment au respect, par la France, des obligations européennes résultant de la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

Nota : Le projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, qui devrait être définitivement adopté par le Parlement avant la fin du mois de juillet, apporte des modifications et des compléments significatifs à l'article L 2213-4-1 du code général des collectivités locales, relatif aux ZFE. Le projet de la Métropole devra en tenir compte, une fois la loi promulguée.

I.2 Le contexte lyonnais

La zone à faibles émissions (ZFE) de la Métropole de Lyon est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2020. Les véhicules concernés par cette interdiction initiale sont les poids lourds (PL) et les véhicules utilitaires légers (VUL) destinés au transport de marchandises (catégorie N sur la carte grise) qui ne peuvent plus ni circuler ni stationner dans la ZFE.



Source : Métropole du Grand Lyon ([Zone à faibles émissions dans la métropole de Lyon, mode d'emploi - La Métropole de Lyon \(grandlyon.com\)](https://www.grandlyon.com))

La zone à faibles émissions s'étend sur :

- la quasi-totalité des arrondissements de Lyon,
- les secteurs de Villeurbanne, Bron et Vénissieux situés à l'intérieur du boulevard périphérique Laurent Bonnevay
- l'ensemble de la commune de Caluire-et-Cuire.

Des dérogations à cette interdiction pour certains véhicules, en fonction de leur usage, ainsi que des aides au renouvellement existent.

Le Conseil de la Métropole a adopté, le 15 mars 2021³, une délibération qui fixe le cadre de l'amplification de la ZFE qu'elle prévoit de mettre en œuvre d'ici à 2026. Cette délibération comporte notamment :

- l'extension aux véhicules de particulier de l'interdiction de circuler pour les véhicules Crit'air 5 au cours de l'année 2022 ;
- la « sortie du diesel » d'ici le 1^{er} janvier 2026, avec l'interdiction progressive de tous les véhicules de catégorie Crit'air 2 et au-delà.

La délibération approuve, par ailleurs, l'organisation d'une « concertation portant sur les périmètres, les échéanciers, le cadre dérogatoire et les mesures d'accompagnement pour maintenir ou améliorer les conditions de mobilité à l'aune des enjeux de santé publique et de transition énergétique ainsi que l'adaptation des modalités de cette concertation à la diversité des publics qu'elle nécessite d'impliquer ». Elle acte également la sollicitation de la CNDP.

³ Voir [SEANCE:Conseil du 15/03/2021 # Amplification de la zone à faibles émissions \(ZFE+\) - Objectifs et démarche 2021-2026 \(grandlyon.com\)](#)

II. La démarche des garants

II.1 Le dialogue avec le porteur de projet

Le dispositif de zone à faibles émissions mobilité a, à l'évidence, des impacts sur l'environnement. Dès lors le droit établi par l'article 7 de la Charte de l'environnement, à valeur constitutionnelle, pour « toute personne ... de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » est applicable à une décision de création ou d'évolution d'une ZFE.

Pour autant, les projets de ZFE, du fait notamment de leur caractère récent, ne sont pas dans la liste des projets relevant de la CNDP.

D'où la situation originale à plusieurs égards dans laquelle les garants se trouvent placés : c'est le premier projet de ZFE sur lequel une intervention de la CNDP est sollicitée, sur une base volontaire, par la collectivité territoriale porteur du projet ; c'est de ce fait un cas particulier où la contribution de la CNDP prend la forme d'un appui méthodologique.

Les garants, dès leur nomination, se sont informés sur le dispositif de ZFE en général et sur le projet envisagé par la Métropole pour le territoire lyonnais. Ils ont ainsi tenu, depuis le milieu du mois de mai, une réunion hebdomadaire avec l'équipe projet (cheffe de projet ZFE, concertation, communication, cabinet), qui a donné l'occasion d'échanges approfondis tant sur les caractéristiques du projet que sur l'évaluation et l'évolution du dispositif de concertation.

Les garants ont rencontré, lors d'un premier déplacement à Lyon, les deux vice-présidents de la Métropole plus spécifiquement en charge du projet, ainsi qu'un conseiller métropolitain

II.2 Le dialogue avec les parties prenantes

Les garants se sont également attachés à apprécier les enjeux du projet de ZFE du point de vue du public et des acteurs et à recueillir leurs préoccupations et leurs suggestions sur les modalités du dispositif de concertation. Ils ont ainsi sollicité et rencontré - en présentiel ou par visioconférence - des représentants de la CCI du Rhône, de la Chambre de métiers de l'artisanat, d'une association de commerçants, d'une association régionale d'organismes d'HLM, d'un constructeur de véhicules industriels... D'autres sollicitations n'ont pas abouti à ce jour.

Ils ont assisté comme observateurs à une réunion publique sur le projet de ZFE organisée par la ville de Vénissieux et à un « focus groupe » constitué à l'initiative de la Métropole.

Les garants ont enfin organisé un échange avec les autres garants désignés par la CNDP pour d'autres projets de concertation connexes concernant le même territoire et programmés au même moment, afin d'assurer la meilleure coordination possible entre ces différentes sollicitations du public.

Les recommandations formulées ici constituent une première contribution des garants au regard des dispositions que la Métropole a conçues et mises en place pour la concertation qu'elle prévoit de mener. Cet avis sera mis à jour et renouvelé autant que nécessaire pendant toute la durée de leur mission.

III. Les critères d’appréciation de la concertation

Comme l’indique la lettre de mission reçue de la CNDP, la mission des garants est de contribuer, par leurs avis à caractère méthodologique, à ce que la concertation conduite par la métropole de Lyon sur le projet d’amplification de la zone à faibles émissions, « se fonde sur les valeurs et principes de la CNDP, notamment les principes d’indépendance, de neutralité, de transparence, d’égalité de traitement, d’argumentation et d’inclusion. »

Aux regards de ces valeurs et de ces principes, les garants ont souhaité préalablement expliciter et partager avec le maître d’ouvrage les indicateurs selon lesquels la qualité de la concertation pourra être appréciée, c’est-à-dire considérer dans quelle mesure celle-ci aura respecté l’effectivité de la participation du public en application du droit constitutionnel à l’information et à la participation.

D’où les critères suivants, qui portent sur les différents aspects de l’information et des échanges développés dans le cadre de la concertation :

- * La **qualité et l’accessibilité de l’information mise à la disposition du public**
 - Réalisation d’un « dossier » donnant une information complète, sincère, transparente et accessible ;
 - Actualisation et enrichissement des éléments disponibles pendant toute la durée de la concertation ;
 - Présentation des sources, études et expertises sur lesquelles se fondent la réflexion et la stratégie publiques.

- * Une **réelle ouverture du débat à des options**, avec un exposé des invariants et des marges de manœuvre posées par la Métropole : calendrier d’application, élargissement du périmètre, mesures d’accompagnement, étendue des dérogations, autres...

- * La **diversité des formes et des canaux de communication pour promouvoir la participation** auprès du plus grand nombre
 - Attention portée aux publics, leur typologie, leur articulation... y compris les publics les plus éloignés ;
 - Mobilisation de moyens et de supports diversifiés adaptés à ces publics ;
 - Réactivité durant le déroulement de la concertation, en fonction des positions exprimées ou des attitudes adoptées par les participants : réactivation et adaptation du dispositif si nécessaire en cours de route ;
 - Association de la presse et des médias.

- * La **qualité et la diversité des opportunités de participation offertes aux publics**
 - Site internet ;
 - Réunions publiques et ateliers thématiques ;
 - Actions de terrain ;
 - Panels citoyens ou focus groups ;
 - Expérimentations...

- * Un **calendrier**, compatible avec les contingences politiques et les échéances techniques du projet, **qui tienne compte des nécessités de la mobilisation du public**. A cet égard, la Métropole a reporté de quelques semaines le calendrier de la concertation volontaire (septembre 2021 - février 2022) pour permettre une meilleure préparation.

- * L'évaluation a posteriori de la **participation effective**
 - Nombre et la diversité des participations ;
 - Nombre des avis, questions et contributions recueillies ;
 - Diversité des thématiques abordées et leur exhaustivité.

- * La **transparence dans le déroulement et la suite de la concertation**
 - Restitution publique fidèle et rapide des événements ;
 - Prise en considération argumentée des contributions ;
 - Justification le moment venu de la décision.

IV. L'information du public sur le projet et le dispositif de concertation

La première exigence de la concertation est de mettre à la disposition du public une information aussi complète que possible, claire et compréhensible qui lui permette de comprendre quels sont les objectifs du projet porté par la Métropole, quelles en sont les justifications et les modalités, quels impacts en sont attendus et, sur ces bases, de construire son opinion et d'exprimer ses interrogations et de formuler ses propositions.

Il convient également de faire clairement connaître les dispositions mises en place pour la concertation, les formes de participation ouvertes au public, ainsi que les suites qui lui seront données.

C'est donc un document consistant qui est nécessaire, document qui sera évidemment mis en ligne sur le site de la concertation mais qui devra également pouvoir être accessible dans d'autres formes pour ceux qui le souhaiteraient.

Une synthèse très accessible à tous les publics (4 à 8 pages) et largement diffusée doit également être prévue.

Pour les garants, il n'est pas concevable que ces deux documents ne soient pas finalisés et rendus disponibles pour le public, le jour même où débutera la concertation.

IV.1 Présenter les objectifs du projet

Le dispositif de ZFE, tel que le définissent les dispositions législatives qui l'a établi, en une mesure administrative d'interdiction de circulation et de stationnement de certains véhicules sur un périmètre géographique donné, avec un objectif d'amélioration de la qualité de l'air.

Dans la délibération du 15 mars 2021, le Conseil de la Métropole met en avant les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air, dont les polluants liés à la circulation automobile sont du reste multiples (oxydes d'azote NO_x, particules fines et ozone troposphérique O₃). Elle fait également état de « l'objectif concomitant d'une transition énergétique des motorisations dans le cadre de la stratégie nationale bas carbone » ainsi que de « l'amélioration des conditions des mobilités à l'aune des enjeux de santé publique et de transition énergétique ».

Il paraît important que le dossier de concertation explique ce que recouvrent ces différents objectifs et comment les moyens mis en œuvre dans le cadre du projet de ZFE contribueraient à leur réalisation. La complémentarité entre réduction des émissions de polluants atmosphériques et réduction des émissions de gaz à effet de serre mérite particulièrement attention, la grille de classification Crit'air ne portant que sur le premier point.

IV.2 Ouvrir le débat sur toutes les implications du projet

Les objectifs énoncés plus haut ont une dimension globale et collective, à l'échelle de la Métropole lyonnaise dans son ensemble ou de chacun de ses sous-ensembles. Pour les personnes touchées par les mesures d'interdiction résultant de la ZFE, le projet conduit à une remise en cause de leur équipement de motorisation mais aussi, plus largement, de leurs habitudes de mobilités. C'est du reste bien cette question de l'organisation de mobilités durables qui se dessine dans les attendus que la Métropole développe pour son projet de ZFE.

Cette interrogation sur l'organisation des mobilités, pour les personnes comme pour les marchandises, est d'autant plus profonde que les critères d'autorisation sont plus exigeants et donc le nombre de véhicules exclus plus élevé.

Les garants recommandent donc que le dossier de concertation pose bien la question dans toutes ses dimensions multimodales et pas seulement en référence au seul transport en voiture, avec le degré de généralité et de complexité nécessaire et qu'il fournisse le maximum d'éléments permettant aux citoyennes et au citoyens de prendre position sur ces bases. A ce titre, les solutions de transport alternatives qui s'offrent ou seront offertes à tous ceux qui habitent ou veulent venir dans la Métropole lyonnaise, dans les différentes étapes d'ampliation de la ZFE, doivent être présentées.

Les dispositions législatives applicables à la mise en place d'une ZFE demandent que la collectivité maître d'ouvrage établisse une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique⁴.

Il est normal que cette étude ne soit pas disponible, sur un projet de ZFE qui est soumis à concertation et n'est pas complètement arrêté.

⁴ en complément, la loi climat et résilience devrait conduire à ce que l'étude porte aussi sur « les impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine »

Cependant, il est important que la Métropole communique dans les documents de présentation du projet rendu public les éléments dont elle dispose déjà et qui sont surement abondants : notamment l'image du parc automobile concerné et de sa répartition géographique sur la Métropole, l'indication sur les flux de véhicules circulant dans la métropole, y compris ceux n'appartenant pas à des résidents, les études et les données sur les origines et destinations ainsi que sur les motifs de déplacement des occupants des véhicules circulant dans la zone sont autant d'éléments intéressants à mettre à la disposition du public, dans une forme accessible et parlante. Une attention particulière mérite d'être portée aux véhicules utilitaires et aux activités de logistique qui leur sont liées.

IV.3 Afficher les éléments du projet sur lesquels la Métropole attend des propositions

La Métropole, maître d'ouvrage du projet de ZFE, est liée par la délibération-cadre adoptée le Conseil métropolitain le 15 mars 2021. Cette délibération-cadre fixe des objectifs généraux mais laisse aussi ouverte la fixation d'un certain nombre de caractéristiques de la future ZFE

Il est important que le public ait une claire indication des éléments « ajustables » qui pourraient constituer le cœur de la concertation, même s'il ne faut pas exclure qu'il souhaite s'exprimer sur le principe du projet et l'opportunité générale des interdictions envisagées.

Des discussions tenues avec la Métropole et des contacts pris avec différents interlocuteurs, les garants identifient les éléments suivants, sur lesquels une « co-construction » du projet est attendue par la Métropole :

- les dispositifs d'aides au changement de véhicules
- les mesures d'accompagnement dans la réorganisation des mobilités des personnes ou des transports des marchandises concernés par le projet ;
- les dérogations, permanentes ou temporaires, aux interdictions envisagées ;
- le périmètre géographique de ces interdictions ;
- le calendrier de mise en application des différentes mesures.

Les garants recommandent donc que l'organisation de la concertation accorde une attention suffisante à chacun de ces points pour qu'ils puissent être débattus et des propositions recueillies. Ils ont fait le constat que la temporalité de mise en œuvre du dispositif est un point particulièrement sensible.

Pour autant, la Métropole devra rester attentive à ce qui pourrait être dit ou écrit durant la concertation qui dépasserait le cadre de décision énoncé et faire savoir comment elle tiendra compte de ces contributions.

Par ailleurs, s'agissant de paramètres restant encore à déterminer, les garants observent que la production par la Métropole, en ouverture de la concertation, de plusieurs scénarios accompagnés de l'explicitation de leurs implications et de leurs différences d'impacts, peut constituer un apport très intéressant aux échanges avec le public.

IV.4 Expliciter le calendrier et le processus de décisions

Enfin la concertation est le préalable à une décision qu'aura à prendre le Conseil de la Métropole. Il est donc important d'afficher le calendrier prévisionnel de cette prise de décision, qui déterminera, de fait, la date de la fin de la concertation.

Il est également important que la Métropole indique dans quel état d'esprit elle aborde la concertation et comment elle prévoit de prendre en compte ce que les participants auront dit pour arrêter ses décisions.

Il conviendra, par ailleurs, que la Métropole clarifie, pour le public, l'articulation entre la concertation globale qu'elle conduit et la consultation réglementaire qu'implique la mise en place de l'extension de l'interdiction des véhicules Crit'air 5 aux véhicules de particuliers, si ces deux démarches à destination du public devaient se superposer dans le temps : il y a là une source de confusions qui, pour les garants, doivent absolument être évitées.

Si l'hypothèse, évoquée par la Métropole, d'une nouvelle délibération du Conseil communautaire en avril prochain, est confirmée, la concertation préalable objet de la mission des garants pourrait s'étaler sur quatre à six mois. Pour maintenir l'attention du public sur une période aussi longue, il paraît aux garants indispensable que des événements marquants, des temps forts de la concertation soient disposés à intervalle régulier, pour marquer une sorte de cadencement dans le dispositif ; ces jalons devraient être identifiés et annoncés dès le début de la concertation, ce qui ne signifie pas, pour autant, que le dispositif ne devrait pas rester flexible et dynamique, afin de s'adapter aux réactions et demandes du public.

V. Assurer l'unité de la concertation au regard de la multiplicité des publics et des moyens mobilisés

La Métropole partage avec les garants le diagnostic que le projet est susceptible de toucher un grand nombre de citoyennes et de citoyens, dont toutes et tous ne sont pas résidents sur le territoire de la Métropole. Elle partage aussi l'appréciation que les personnes les premières concernées (celles ayant les véhicules les plus anciens) peuvent être aussi les plus éloignées des pratiques de concertation et les moins familières des outils numériques.

Dans la lettre de mission aux garants, la CNDP insiste sur la nécessité que l'organisation du débat réponde à la question suivante : « Quelle inclusion des publics les plus éloignés de la décision, potentiellement les plus concernés par des mesures de limitation des déplacements en zone centre pour les véhicules polluants ? »

Il est donc nécessaire que soit mise en place une diversité d'outils d'échange pour rendre possible la participation des différentes catégories de publics.

Les garants ont pris acte des éléments relevant de la concertation et d'ores et déjà engagés, voire terminés :

- groupes de travail avec les professionnels
- débats avec les agents de la Métropole
- plusieurs focus groups avec un nombre restreint de citoyens.

Les garants ont également noté que la Métropole prévoit de mettre en place un panel citoyen appelé à se réunir sur plusieurs séances : ils attirent l'attention sur la taille à donner à ce groupe pour avoir une représentativité suffisante des différentes catégories concernées par le projet, y compris les non-résidents dans la Métropole.

Cependant, les différents moyens mentionnés au-dessus ne suffisent à l'évidence pas à répondre à l'objectif d'inclusion de tous les publics qui est poursuivi. Les garants recommandent donc que soient également conduites des actions de proximité et encouragent des initiatives décentralisées, dès lors qu'elles respectent les problématiques et un cadre documentaire posé par la Métropole et qu'elles établissent une restitution des échanges intégrable dans les outils de la concertation.

Ils recommandent également qu'une restitution systématique des différents événements intervenants dans le cadre de la concertation soit mise en place, dans des délais rapides suivants le moment de l'évènement, pour permettre à tous ceux qui le souhaitent de prendre connaissance des positions exprimées et des arguments échangés : de telles dispositions contribuent à la fois à la transparence de la concertation, qui est une des valeurs de référence de la CNDP, et à la progression du débat.

Les garants attirent par ailleurs l'attention sur deux aspects du projet de ZFE qui leur paraissent sensibles :

- la prise en compte des véhicules qui n'appartiennent pas à des habitants de la Métropole mais qui y circulent cependant, régulièrement et occasionnellement ;
- les trafics de marchandises, la logistique ou les livraisons utilisant des véhicules qui seraient concernés par les prescriptions de la ZFE.

Les garants insistent enfin sur l'effort que doit faire la Métropole pour médiatiser la concertation ; des moyens de communication importants devront être mobilisés pour faire connaître cette concertation et avoir une participation nombreuse, la concertation n'ayant de sens que si elle touche le plus grand nombre, et en particulier ceux qui sont potentiellement les plus touchés.

VI. Le cahier des charges du site internet de la concertation

Le site internet) qui sera mis à disposition des citoyens dans le cadre de la concertation sur le projet constitue un élément essentiel du dispositif. La Métropole a fait le choix de recourir à la plateforme de participation métropolitaine générique <https://jeparticipe.grandlyon.com>.

Les garants formulent, à cet égard, différentes recommandations relatives au cahier des charges auquel devrait répondre ce site.

Le site devrait s'organiser avec une **page d'accueil unique qui soit facile à atteindre** et à partir de laquelle les internautes peuvent accéder aux différentes fonctions offertes par le site :

- * ***S'informer sur le projet*** à partir du document de présentation du projet, sa synthèse en quatre pages ainsi que les études et autres éléments d'information sur les zones à faible émission en général et le projet de la Métropole en particulier ;
- * ***S'informer sur le dispositif de concertation*** avec l'indication des différentes manifestations prévues dans le cadre de la concertation, le moyen d'y accéder ainsi que toutes les formes d'échange mises à la disposition du public
- * ***Poser des questions et recevoir des réponses*** : dans le principe, toute question doit recevoir une réponse dans un délai rapide ; le dispositif de réponse devra être adapté en fonction du nombre de questions posées, les questions voisines pouvant être regroupées ; il peut être également pertinent d'enrichir les thématiques abordées dans les différents événements de la concertation en fonction des questions posées ;
- * ***Déposer des commentaires, des avis et des propositions***
- * ***Prendre connaissance des débats au fur et à mesure de l'avancement de la concertation*** à partir des enregistrements, des comptes rendus et toutes autres formes de restitution des échanges mis en œuvre par la Métropole.

Les fonctionnalités de questions-réponses ou d'avis et commentaires doivent :

- comporter une **modération** assurée, dans des délais très courts (moins de 48h entre le dépôt sur le site et la mise en ligne publique) par le maître d'ouvrage sous la supervision des garants ;

- permettre **l'ajout de commentaires**, qui en fassent des lieux de dialogues entre intervenants ;
- permettre, pour faciliter la consultation et l'exploitation, l'usage de **mots-clefs** qui sont déterminés au moment de la mise en ligne par le maître d'ouvrage à partir d'une liste affichée à l'ouverture du site (une question ou avis pouvant correspondre à plusieurs mots-clefs).