



CNDP 2011 - 2012 **RAPPORT D'ACTIVITÉ**

Sommaire

P.4
Message du président

P.9
Faits marquants

P.10
La CNDP par étapes

P.14
Les valeurs de la CNDP

P.16
**Organisation
et moyens de la CNDP**

P.22
**L'activité de la CNDP
en 2011 et 2012**

P.94
Panorama des saisines

P.100
**Panorama des modes
de participation du
public**

**Rendez-vous sur
www.debatpublic.fr**

P.104
**Moyens d'organisation
des débats publics**

P.110
Les annexes

Avant-propos

Conformément à l'article L.121-7 du code de l'environnement, la Commission nationale présente son rapport annuel rendant compte de son activité depuis la diffusion de son dernier document.

En cette année 2012, la CNDP a décidé de joindre à ce rapport annuel plusieurs documents faisant le bilan de dix années de fonctionnement en tant qu'autorité administrative indépendante, notamment un livret de témoignages de personnalités particulièrement concernées par l'évolution de la concertation dans notre pays.

Y sont également joints :

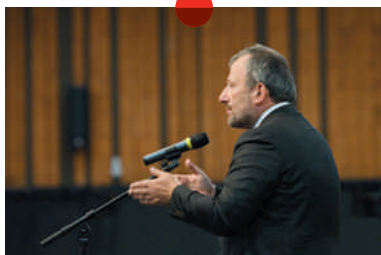
- un coffret comprenant un volume retraçant l'historique et l'activité de la CNDP depuis 2002, et le cahier de méthodologie rédigé par la Commission nationale ;
- un autre comprenant les fiches de synthèse de chaque débat public ou concertation recommandée aux maîtres d'ouvrage depuis 2002 ainsi que les bilans des débats publics organisés de 2002 à 2012 en format numérique.

L'ensemble de ces documents permettra à chacun de se faire son opinion sur l'évolution, ces dix dernières années, du concept de concertation, de débat public et de l'activité de la Commission nationale.

Message du président

Depuis sa première réunion, le 7 novembre 2002, en tant qu'Autorité administrative indépendante, qualité que lui a conférée la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, la Commission nationale du débat public a décidé 71 débats publics, dont 63 sont clos à la date de publication de ce rapport. Elle a également recommandé 40 concertations. Ces chiffres illustrent que le débat public, dont l'objet est de faire participer le public au processus d'élaboration des grands projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national, est désormais entré dans les mœurs, quand bien même sa notoriété demeure insuffisante et mesurée. Aussi, la Commission a-t-elle décidé de donner à ce rapport d'activité une dimension de plus grande ampleur et un éclat particulier, lui joignant plusieurs opuscules :

- la pratique du débat public depuis l'origine : évolution et moyens de la Commission nationale du débat public,



- le cahier de méthodologie,
- les fiches de synthèse des débats publics et des concertations recommandées de 2002 à 2012,
- l'édition sous forme numérique des bilans des débats publics dressés par le président de la Commission nationale du débat public de 2002 à 2012.

Le premier document traite des origines de la CNDP et du principe de participation introduit en droit interne par la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement et consacré par la loi constitutionnelle du 1^{er} mars 2005 relative à la Charte de l'environnement selon ces termes (article 7) : « Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques, ayant une incidence sur l'environnement ». Cette question demeure d'actualité puisque vient d'être votée, le 13 décembre 2012, la loi relative à la mise en œuvre du principe de participation du public défini à l'article 7 de la Charte de l'environnement. Le document, qui retrace en un volume l'historique de la CNDP, détaille les changements successifs apportés par la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, conférant notamment à la Commission le statut d'Autorité administrative indépendante, et la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, organisant entre autres points la concertation postérieure au débat public. Il dresse le panorama des projets dont a été saisie la Commission et des modes de participation du public qu'elle a mis en œuvre. Citant l'ensemble des textes, tant nationaux qu'européens, qui

fondent son action, il constitue le vade-mecum du débat public.

Le cahier de méthodologie définit l'ensemble des principes forgés au fil des nombreux débats que la Commission a organisés et des concertations qu'elle a recommandées. Cette troisième édition, tout en reprenant les principes établis à l'occasion des publications précédentes, ajoute certains points de méthode qu'il est apparu nécessaire d'explicitier, à la suite des dernières réformes, s'agissant notamment de la concertation postérieure au débat public et de la fonction de garant de concertation. Enfin, l'utilisation plus large d'Internet, pendant un débat ou au cours d'une concertation, demandait une présentation plus développée des avantages qu'apporte cette autre forme de consultation du public et de l'encadrement qu'elle nécessite, particulièrement dans le cadre de certains espaces de discussions encore mis en place de façon expérimentale. Dans la conduite d'un débat ou l'exercice de la fonction de garant d'une concertation, l'observation de ces règles simples et pratiques permet d'éviter ou contourner certains des écueils qui ne manquent pas de surgir.

Pour leur part, **les fiches de synthèse** des débats publics et des concertations recommandées, pour la période allant de 2002 à 2012, répertorient l'ensemble des projets dont la Commission nationale a été saisie et qui ont fait l'objet d'une décision de débat public ou d'une recommandation. Ces fiches comportent le descriptif du projet, retracent le déroulement des procédures, résument les comptes-rendus et les bilans et analysent les décisions prises ensuite par les maîtres d'ouvrage, porteurs de projets. Elles constituent la mémoire des

activités de la CNDP, tout comme **les bilans des débats publics** qui leur sont joints sous forme numérique. Enfin, dans le cadre de la célébration du dixième anniversaire de la CNDP, autorité administrative indépendante, est joint un fascicule comportant des messages des auteurs, promoteurs et acteurs de la procédure du débat public.

1. Un niveau d'activité soutenu

S'agissant plus particulièrement de l'activité de la Commission, objet de ce rapport qui couvre la période allant d'octobre 2011 à décembre 2012, 9 débats publics ont été organisés, 11 concertations avec garant recommandées, 8 garants désignés pour des concertations post-débat. Ces débats et concertations ont concerné essentiellement le domaine des transports. La Commission, qui a mission de conseiller à leur demande les autorités compétentes et tout maître d'ouvrage sur toute question relative à la concertation avec le public tout au long de l'élaboration d'un projet, a apporté son appui méthodologique à plusieurs concertations volontaires.

Neuf débats ont été organisés (5 dans le secteur des transports, 2 dans celui de l'énergie, 2 concernant des transferts d'eau) :

- projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon,
- projet de ligne nouvelle Paris-Normandie,
- projet de réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte,
- projet d'extension du port de Jarry (Guadeloupe),
- projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine,

- projet de stockage souterrain de gaz naturel de Salins des Landes,
- projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Arras et Lille,
- projet d'aménagement de la Bassée (barrages-réservoirs),
- projet d'extension du réseau hydraulique de la Région Languedoc-Roussillon (Aqua Domitia).

Neuf nouveaux débats ont

d'ores et déjà été décidés et se dérouleront en 2013 (6 portant sur l'énergie, 2 sur les transports, 1 sur un projet d'équipement sportif ou universitaire) :

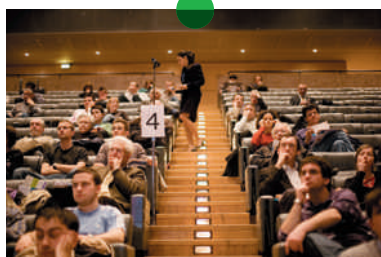
- projet de parc éolien en mer de Fécamp,
- projet de parc éolien en mer de Courseulles-sur-mer,
- projet de parc éolien en mer de Saint-Brieuc,
- projet de parc éolien en mer de Saint-Nazaire,
- projet de création d'un centre de stockage réversible profond de déchets radioactifs en Meuse/

- Haute-Marne (projet CIGEO),
- projet de canalisation de transport de gaz naturel entre Saint-Avit et Étrez,
- projet de Grand Stade de la Fédération française de rugby,
- projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-la-Nouvelle,
- projet de bouclage du périphérique de Lyon (Anneau des Sciences).

Onze concertations ont été

recommandées et, selon les modalités proposées, placées sous l'égide d'un garant (8 dans le secteur des transports, 1 dans le domaine de l'énergie, 2 sur des projets d'équipement sportif ou universitaire) :

- projet de raccordement ferroviaire RER B - RER D (barreau de Gonesse),
- projet de développement du port de Brest-Bretagne,
- projet d'amélioration de la liaison ferroviaire Nice-Italie,
- projet de nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport (Basel-Mulhouse-Freiburg),
- projet de mise en œuvre d'un réseau tram-train sur le territoire de la Communauté urbaine de Lille (projet différé),
- projet de liaison à 2x2 voies entre les autoroutes A15 et A1 (avenue du Paris),
- projet de mise au gabarit européen Vb de l'Oise entre Compiègne et Creil (projet MAGEO),
- projet d'augmentation des capacités du terminal méthanier de Fos Cavaou,
- projet de nouveau stade Roland Garros,
- projet de transfert de l'École centrale Paris sur le plateau de Saclay,
- projet de Ligne Orange du Grand Paris Express.



Pour la mise en œuvre de
8 concertations postérieures au

débat public, introduites par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, la Commission, sur requête des maîtres d'ouvrage, a désigné des garants chargés de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public ainsi que de sa contribution à l'amélioration du projet, débattues à l'occasion de ces débats. Ces projets sont les suivants :

- projet d'interconnexion Sud des Lignes à grande vitesse en Ile-de-France,
- projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN79 et RN70),
- projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon,
- projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine,
- projet d'aménagement de la Bassée,
- projet de réseau de transport

public du Grand Paris,
– projet d'extension du Port de Jarry (Guadeloupe),
– projet de ligne de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Arras et Lille.

Cette photographie de l'activité ne serait pas complète sans qu'une mention particulière soit portée aux **concertations volontaires**, organisées par les maîtres d'ouvrage sans que la loi les y oblige et pour lesquelles ils ont demandé à la Commission nationale de désigner un garant.

À titre d'exemple, peuvent être citées les concertations volontaires suivantes :

- projet de modernisation de la partie Ouest de la ligne ferrée Massy-Valenton,
- projet de création d'un port de plaisance à Creil,
- projet d'usine de méthanisation de Romainville,
- projet MAGEO, de mise au gabarit européen Vb de l'Oise entre Compiègne et Creil :

désignation d'un garant pour une concertation volontaire postérieure à la concertation recommandée.

Cette sollicitation récente de la Commission pour la désignation de garant de concertation pour des projets dont les caractéristiques techniques et financières sont inférieures aux seuils de saisine obligatoire ou facultative illustre la pertinence de la réforme introduite en 2010 consacrant le rôle du garant chargé de veiller au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations, à dessein de permettre au public de présenter ses observations et ses contre-propositions sur le projet. Dans le cas des concertations postérieures au débat public, l'importance de cette fonction de garantie apparaît de façon manifeste au fil de ces concertations. La Commission considère qu'il est nécessaire et essentiel, pour en garantir la bonne mise en œuvre, de mener une concertation sous l'égide d'une personnalité indépendante.

2. Une suite concertante

Avant que ne soit organisée la concertation postérieure au débat public, le public s'était souvent plaint d'être mobilisé pendant le débat puis ignoré pendant la période allant de la publication de la décision du maître d'ouvrage de poursuivre le projet jusqu'à l'enquête publique. Or, c'est durant cette période, qui peut compter plusieurs années, qu'est peu à peu précisé le projet. Aussi importait-il que le public, qui se manifeste et s'exprime pendant le débat, puisse continuer à participer au processus d'élaboration du projet dans la phase qui suit le débat.



Consacrant le principe de participation, la réforme du 12 juillet 2010 a institué une suite concertante en trois actes, aux fonctions et à durées différentes. De la saisine de la Commission à l'enquête publique, la procédure du débat public comporte trois étapes : la préparation du débat, le débat, la concertation postérieure au débat public.

Pendant les six mois qui précèdent le débat, la Commission particulière du débat public, nommée par la Commission nationale, rencontre les différents acteurs du territoire concerné par le débat, recueille leurs avis, leurs attentes et leurs propositions sur les thèmes et périmètre du débat. Cette concertation préparatoire avec les acteurs, avant que soient arrêtées les modalités de l'organisation et de l'animation du débat peut déjà faire apparaître quelques conflits potentiels mais le public n'y est pas directement associé. C'est durant cette période qu'est préparé le dossier support du débat public par le maître d'ouvrage, tenant compte des observations de la Commission particulière et de la Commission nationale. Forte de sa méthodologie confirmée et de son expérience acquise au cours des dix dernières années, la Commission souligne tout particulièrement l'importance de ce dossier à destination du public : vecteur de l'information, complète et transparente, il facilite l'initialisation du débat. La qualité de la préparation nourrit la qualité du débat.

Le public entre en scène à l'occasion de la réunion d'ouverture. Il s'exprime en intervenant dans les réunions publiques, en rédigeant des cahiers d'acteurs, en envoyant des contributions, donnant des avis ou posant des questions en séance

ou sur le site. Le débat dure quatre mois. Il n'a pour objet de régler les conflits ou les oppositions mais de les révéler. C'est le temps de l'exploration des controverses et du recueil des arguments exprimés sur le projet soumis à débat. Si grande que puisse être la volonté de concertation du maître d'ouvrage, le débat ne supprimera pas les difficultés et les oppositions mais lui permettra de mieux apprécier l'impact du projet sur le territoire et la sensibilité des différents acteurs. Ainsi éclairé, il décidera de poursuivre ou non, et s'il poursuit comment, conscient des risques de son choix. Mais le jeu n'est pas fermé : le débat public porte sur l'opportunité, sur les objectifs et les caractéristiques principales du projet mais aussi sur les modalités d'information et de participation du public après le débat.

S'ouvre alors la troisième phase de la suite concertante, préparée par la seconde. La question de l'opportunité du projet a été débattue durant le débat public. Si la décision de poursuivre a été prise, la concertation postérieure au débat n'a pas vocation à la débattre à nouveau, mais à permettre au public de participer à l'élaboration du projet et de contribuer à son amélioration. L'on passe ainsi du temps de l'exploration des controverses et de la confrontation des arguments au temps de l'exploration des convergences. Cet autre temps, sur la portée de la concertation, s'inscrit dans la durée et s'étend jusqu'à l'enquête publique, qui doit intervenir normalement dans les cinq ans qui suivent le débat. Pendant le temps limité du débat, les positions ont souvent tendance à se polariser et à se figer, écartant les possibilités d'un compromis ou contrariant l'émergence de convergences. La recherche de convergence entre acteurs et

entre positions est quant à elle facilitée par la nature même et la fonction de la concertation postérieure au débat public.

En instituant la concertation post-débat la réforme du 12 juillet 2010 a sensiblement ouvert le champ d'exercice de la démocratie participative.

Mais la démocratie, quelle que soit sa forme, a un coût. L'activité soutenue de la Commission entraîne très souvent l'organisation simultanée de plusieurs débats et concertations et appelle la constitution d'un vivier de personnes susceptibles d'être membres de commissions particulières ou garants. Le faible niveau d'indemnisation de ces personnes, conférant à leur action une mission de bénévolat, rend difficile leur recrutement et le renouvellement du vivier. Aussi serait-il souhaitable, pour le succès d'une procédure qui marche, que cette question soulevée depuis trois ans trouve enfin sa solution.

À raison des expériences poursuivies au cours des dix dernières années, la Commission a acquis la maîtrise des procédures qu'elle met en œuvre et défini la méthodologie des débats qu'elle organise et des concertations qu'elle recommande. Elle ne saurait accomplir pleinement sa mission sans porter désormais un intérêt plus marqué au partage de la méthode et affirmer plus fortement son rôle de conseiller méthodologique afin de favoriser la concertation avec le public et développer plus largement l'esprit de concertation.

Philippe DESLANDES
Président de la Commission
nationale du débat public

Faits marquants 2011/2012

42 saisines

—
sur l'exercice 2011-2012.

15 débats publics,

12 concertations recommandées

—
ont été décidés
sur l'exercice 2011-2012.

Dernière minute

La loi votée le 13 décembre 2012 relative à la mise en œuvre du principe de participation du public défini à l'article 7 de la Charte de l'environnement dispose en son article 3 qu'à titre expérimental pour une durée de dix-huit mois, certains projets de décrets et d'arrêtés ministériels feront l'objet d'une consultation publique. La synthèse des observations sera confiée à une personne qualifiée désignée par la CNDP. Les modalités d'application de ce texte seront précisées par décret.

10 garants

de concertations post-débats

publics ont été nommés par la CNDP, à la demande des maîtres d'ouvrage, en 2011-2012

Sur l'exercice 2011-2012,

on constate :

- la prédominance des saisines liées aux projets de lignes ferroviaires,
- l'émergence des projets de parc éolien en mer.

La CNDP par étapes

Prémices

12 juillet 1983

—
La loi n° 83-630 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement, dite **loi Bouchardeau**, apporte une première avancée en matière de consultation du public.

15 décembre 1992

—
Le rapport du préfet Carrère sur la politique des transports évoque précisément le principe de concertation préalable. Remis au ministre de l'Équipement et des Transports, il conduit à la rédaction de la **circulaire Bianco** du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures.

14 janvier 1993

—
La **circulaire Billardon** du 14 janvier 1993 relative aux procédures d'instruction des projets d'ouvrages électriques d'EDF prescrit qu'une première phase de concertation doit avoir lieu en amont des études de tracé.

Création de la CNDP

2 février 1995

—
La loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement dite «**loi Barnier**» et son décret d'application n° 96-388 du 10 mai 1996 font entrer le principe de participation dans le corpus juridique français. Ce dispositif crée une institution qui a pour mission de veiller aux modalités d'organisation et à la régularité de la mise en œuvre du débat public que la loi instaure.

Installation de la CNDP

le 4 septembre 1997

—
par la ministre de l'Environnement, Dominique Voynet, et qui fut présidée successivement par deux conseillers d'État: Hubert Blanc et Pierre Zémor.



Le détail de ces étapes en pages 5 à 23 du volume *Évolution et moyens de la Commission nationale du débat public*.

25 juin 1998

—
Signature de la **Convention d'Aarhus** au Danemark portant sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, signée non seulement par la France mais aussi par la Communauté européenne.

1999

—
Le **rapport** du groupe d'étude présidé par **Madame Questiaux**, remis au gouvernement à la fin de l'année 1999 insiste sur la redéfinition de la place de l'utilité publique et des conditions de l'appréciation de l'intérêt général.

Le principe de participation élargi

27 février 2002

—
L'article 134 de la **loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité** apporte une définition plus large du principe de participation. Il intègre dans le code de l'environnement un nouveau chapitre intitulé «Participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire». Il crée la Commission nationale en tant qu'autorité administrative indépendante.

Loi portant engagement national pour l'environnement dite «loi Grenelle II»

12 juillet 2010

—
L'article 246 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010, issu du chapitre IV «Dispositions diverses relatives à l'information et à la concertation» du titre VI «Gouvernance» a modifié le fonctionnement de la Commission nationale du débat public. Il prévoit, entre autres, un élargissement de sa composition à 25 membres et une possibilité pour la CNDP, à son initiative ou celle du maître d'ouvrage, de désigner un garant de la concertation recommandée qu'elle décide (art. L.121-9). Il précise les modalités de concertation postérieure aux débats publics.



Missions de la CNDP

1/ Veiller au respect de la participation du public durant le processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national de l'État, des collectivités territoriales, des établissements publics et des personnes privées.

2/ Déterminer les modalités de participation du public pour les projets dont elle est saisie.

3/ Suivre l'après-débat public jusqu'à l'enquête publique et à la demande du maître d'ouvrage, désigner un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public.

4/ Veiller au respect des bonnes conditions d'information du public durant la **phase de réalisation** des projets dont elle est saisie jusqu'à la réception des équipements et travaux.

5/ Conseiller les autorités compétentes et tout maître d'ouvrage, à leur demande, sur toute question relative à la concertation avec le public tout au long de l'élaboration d'un projet.

6/ Émettre tous avis et recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et à développer la concertation avec le public.

7/ Organiser un débat public portant sur des options générales en matière d'environnement, de développement durable ou d'aménagement lorsqu'elle en est saisie par le ministre chargé de l'environnement et les ministres concernés.

Les objectifs du débat public aujourd'hui

1

—
Informer le public sur le projet soumis au débat public, sur ses enjeux sociaux-économiques et sur ses impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire, de façon complète et accessible à tous, notamment grâce à une large diffusion du dossier du débat.

2

—
Permettre au public de s'exprimer sur le projet. Il a le droit de poser des questions et le droit d'obtenir des réponses; il peut formuler des observations, des critiques, des suggestions sur tous les aspects du projet.

3

—
Éclairer le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet. Le débat public est un temps de dialogue dans le processus de décision, dans lequel le public, par son « expertise d'usage », peut apporter des points de vue nouveaux qui constitueront autant d'éléments de réflexion pour le maître d'ouvrage et l'aideront à préparer sa future décision.

La finalité

—
Démocratiser et légitimer la décision finale qui ne sera pas nécessairement acceptée par tous mais qui sera rendue acceptable parce que tous auront pu s'exprimer et être entendus.

Les valeurs de la CNDP

Transparence

La CNDP doit s'assurer par le biais des Commissions particulières de débat public (CPDP) ou du garant, que

le maître d'ouvrage mette à disposition du public toutes les informations et études disponibles sur le projet concerné. Au cours du débat public, aucune question n'est écartée.

Chacun est en droit d'obtenir des réponses précises et claires et, si celles-ci sont incomplètes, d'en connaître la raison.

Débat argumenté

Quelles que soient leurs observations ou leur position,

les participants au débat doivent apporter des arguments expliquant et justifiant leur point de vue. Le débat public comme la concertation recommandée sont en effet un temps de dialogue dans le processus de décision.

Égalité de traitement

Toute personne concernée par le projet doit pouvoir

participer au débat. La CNDP met en œuvre tous les moyens pour que chacun (quel que soit son statut) puisse s'exprimer librement, dans le respect de l'égalité du temps de participation.

Neutralité

Le débat public n'est pas le lieu de la décision

ni même de la négociation. La Commission particulière chargée de l'animation du débat se doit de rester neutre. Elle n'exprime ni avis ni recommandation sur le fond du dossier. Le compte-rendu du débat, établi par le président de la CPDP dans un délai de deux mois suivant la clôture du débat, relate les apports des uns et des autres. Le bilan, établi par le président de la CNDP dans ce même délai, porte une appréciation sur le déroulement et les enseignements du débat.



Organisation et moyens de la CNDP

La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite «loi Grenelle II», prévoit un élargissement de la composition de la CNDP, de l'objet du débat et des possibilités de saisine ministérielle. La loi énonce également les obligations du maître d'ouvrage en matière de publication des projets et définit les modalités de suivi du débat public, lui donnant notamment la possibilité de solliciter la CNDP pour désigner un garant de la concertation post-débat public. Le texte dispose enfin de la possibilité pour la CNDP de désigner un garant d'une concertation recommandée à son initiative ou à celle du maître d'ouvrage et donne une définition des modes de concertation préalable pour les projets, plans et programmes non soumis en particulier aux procédures propres au débat public. Les années 2011-2012 furent les premières années de mise en œuvre de ces dispositions.

La modification du code de justice administrative, par le décret n°2010-164 du 22 février 2010, a transféré au tribunal administratif de Paris la charge de recevoir en première instance les recours contre les décisions de la CNDP.

Par le décret n°2012-615 du 2 mai 2012, la liste des projets susceptibles d'être soumis à la CNDP fixée à l'article R.121-1 ainsi que le tableau de l'article R.121-2 ont été modifiés. Le 6° de la liste et du tableau a été supprimé et regroupé avec le 5° auquel a été ajouté les canalisations de produits chimiques.

P.18 — 1/ Composition de la CNDP

P.19 — 2/ Budget de fonctionnement

P.20 — 3/ Communication

1 / Composition de la CNDP

La Commission nationale du débat public est une instance collégiale de 21 membres (portée à 25 par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 dite «loi Grenelle II»), nommés pour cinq ans ou pour la durée de leur mandat, renouvelable une fois.

Les mandats des membres de la Commission nommés en septembre-octobre 2002 sont venus à échéance en septembre-octobre 2007. Ses membres ont été renouvelés en février-mars 2008.

Philippe Deslandes, préfet, président, Patrick Legrand et Philippe Marzolf, vice-présidents ont été nommés par décret du 18 février 2008 par le président de la République. Les autres membres de la Commission nationale se répartissent ainsi :

• **Un député et un sénateur** nommés respectivement par le président de l'Assemblée nationale et par le président du Sénat :

– **Serge Bardy**, député de Maine-et-Loire ;

– **Laurence Rossignol**, sénatrice de l'Oise.

• **Six élus locaux** nommés par décret sur proposition des associations représentatives des élus concernés :

– **Pierre Ducout**, maire de Cestas ;

– **Claudine Guidat**, adjointe au maire de Nancy ;

– **Michel Habig**, vice-président du conseil général du Haut-Rhin ;

– **Olivier Jacquin**, vice-président du conseil général de Meurthe-et-Moselle ;

– **Madame/Monsieur X**, en attente de nomination ;

– **Dominique Plancke**, vice-président du conseil régional du Nord-Pas-de-Calais ;

• **Un membre du Conseil d'État**, élu par l'Assemblée générale du Conseil d'État :

– **Roland Peylet**, président adjoint de la section des travaux publics du Conseil d'État.

• **Un membre de la Cour de cassation**, élu par l'Assemblée générale de la Cour de cassation :

– **Olivier Guérin**, avocat général honoraire à la Cour de cassation, remplacé en 2013 par Albert Maron, conseiller à la Cour de cassation (chambre sociale).

• **Un membre élu par l'Assemblée générale de la Cour des comptes :**

– **Jean-Luc Mathieu**, conseiller-maître honoraire de la Cour des comptes.

• **Un membre du corps des tribunaux administratifs et des cours administratives d'appel**, nommé par décret sur proposition du Conseil supérieur des tribunaux administratifs et des cours administratives d'appel :

– **Claude-Sylvain Lopez**, président honoraire du tribunal administratif de Lyon.

• **Deux représentants d'associations de protection de l'environnement** agréées exerçant leur activité sur l'ensemble du territoire national, nommés par arrêté du Premier ministre sur proposition du ministre chargé de l'Environnement :

– **Jean-Stéphane Devisse**, représentant de WWF au conseil d'administration du Réseau Action Climat France (RAC) ;

– **Gabriel Ullmann**, proposé par France nature environnement (FNE).

• **Deux représentants des consommateurs et des usagers**, respectivement nommés par arrêté du Premier ministre sur proposition du ministre chargé de l'Économie et du ministre chargé des Transports :

– **Alain Fauqueur**, ancien président de la Fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF), juge au tribunal de commerce de Paris ;

– **Christian Huard**, ancien secrétaire général de l'Association de défense, d'éducation et d'information du consommateur (ADEIC).

• **Deux personnalités qualifiées**, dont l'une ayant exercé des fonctions de commissaire-enquêteur, respectivement nommées par arrêté du Premier ministre sur proposition du ministre chargé de l'Industrie et du ministre chargé de l'Équipement :

– **Daniel Ruez**, ancien président de la Compagnie nationale des commissaires enquêteurs (CNCE) ;

– **Jean Bergougnoux**, président d'honneur de la SNCF.

• **Deux représentants des organisations syndicales représentatives de salariés et deux représentants des entreprises ou des chambres consulaires**, dont un représentant des entreprises agricoles, nommés par arrêté du Premier ministre sur proposition des organisations professionnelles respectives les plus représentatives :

– **Daniel Blache**, représentant de la Confédération générale du travail (CGT) ;

– **Laurence Laigo**, secrétaire nationale de la Confédération française démocratique du travail (CFDT) ;

– **Alain Capmas**, président du comité de changement climatique du Mouvement des entreprises de France (MEDEF) ;

– **Daniel Prieur**, secrétaire général adjoint de la Fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles (FNSEA).

2 / Budget de fonctionnement

La rigueur de gestion des frais courants de fonctionnement de la CNDP a permis de faire face en 2011 à toutes les hypothèses de saisine de la Commission nationale et d'organisation de débats. C'est ce qui explique en partie que l'exercice s'achève sur un excédent de crédit, ce qui aurait pu ne pas être le cas si

la Commission avait été plus sollicitée.

Il en est de même en 2012.

Le budget de la CNDP est directement fonction du nombre de saisines qu'elle reçoit : si celui-ci était amené à s'accroître fortement, il conviendrait de majorer les crédits affectés à la Commission nationale.

Tableau 1
Budget 2011

CNDP	
Frais de personnel (titre 2)	768 079,90
Déplacement CNDP (titre 3)	40 320,01
Méthodologie (titre 3)	8 800,00
Communication (titre 3)	164 706,93
Fonctionnement courant (titre 3)	66 836,50
Informatique (titre 3)	4 638,09
Total CNDP	1 053 381,43
CPDP	
Indemnités membres (titre 2)	409 476,73
Frais de déplacement (titre 3)	134 562,09
Expertises (titre 3)	61 688,20
Site CPDP reproductible (titre 3)	52 339,35
Total CPDP	658 066,37
Budget 2011	2 356 438,00
Total dépenses	1 711 447,80

Tableau 2
Budget 2012

CNDP	
Frais de personnel (titre 2)	812 847,47
Déplacement CNDP (titre 3)	22 104,89
Méthodologie (titre 3)	5 000,00
Communication (titre 3)	231 209,76
Fonctionnement courant (titre 3)	161 344,63
Informatique (titre 3)	4 638,09
Total CNDP	1 237 144,84
CPDP	
Indemnités membres (titre 2)	174 303,73
Frais déplacement (titre 3)	111 529,09
Expertises (titre 3)	36 597,60
Site CPDP reproductible (titre 3)	23 037,35
Total CPDP	345 467,77
Budget 2012	2 396 251,00
Total dépenses	1 582 612,61

3 / Communication

L'essentiel de la communication de la Commission nationale se fait à travers celle des débats publics qu'elle organise, des documents joints au rapport annuel qu'elle diffuse dans un coffret et de son site Internet dont les statistiques de consultations pour la période 2011-2012 sont précisées ci-dessous.

Site internet – Chiffres 2011

Statistiques quotidiennes : nombre de pages consultées		Statistiques quotidiennes : nombre de visites		Statistiques mensuelles : nombre de pages consultées		Statistiques mensuelles : nombre de visites	
Janvier	1 359	Janvier	433	Janvier	42 149	Janvier	13 425
Février	1 437	Février	412	Février	40 248	Février	11 545
Mars	1 754	Mars	423	Mars	54 390	Mars	13 141
Avril	1 305	Avril	360	Avril	39 175	Avril	10 820
Mai	1 395	Mai	407	Mai	43 258	Mai	12 635
Juin	1 345	Juin	396	Juin	40 364	Juin	11 907
Juillet	1 181	Juillet	354	Juillet	36 614	Juillet	11 003
Août	1 000	Août	321	Août	31 028	Août	9 980
Septembre	1 431	Septembre	403	Septembre	42 930	Septembre	12 090
Octobre	1 540	Octobre	427	Octobre	47 763	Octobre	13 241
Novembre	1 328	Novembre	415	Novembre	39 851	Novembre	12 456
Décembre	1 194	Décembre	358	Décembre	37 027	Décembre	11 115
—		—		—		—	
Moyenne	1 356	Moyenne	392	Moyenne	41 233	Moyenne	11 947

Site internet – Chiffres 2012

Statistiques quotidiennes : nombre de pages consultées		Statistiques quotidiennes : nombre de visites		Statistiques mensuelles : nombre de pages consultées		Statistiques mensuelles : nombre de visites	
Janvier	1 257	Janvier	374	Janvier	38 984	Janvier	10 719
Février	1 071	Février	340	Février	31 064	Février	9 870
Mars	1 153	Mars	352	Mars	35 757	Mars	10 936
Avril	1 129	Avril	332	Avril	33 876	Avril	9 980
Mai	1 076	Mai	345	Mai	33 363	Mai	10 719
Juin	1 117	Juin	336	Juin	33 522	Juin	10 090
Juillet	1 088	Juillet	317	Juillet	33 738	Juillet	9 831
Août	851	Août	270	Août	26 386	Août	8 371
Septembre	1 178	Septembre	346	Septembre	35 365	Septembre	10 380
Octobre	1 354	Octobre	416	Octobre	41 981	Octobre	12 926
Novembre	1 385	Novembre	398	Novembre	41 562	Novembre	11 954
—		—		—		—	
Moyenne	1 151	Moyenne	348	Moyenne	35 054	Moyenne	10 605

La diminution relative des chiffres en 2012 est liée à la période électorale pendant laquelle il n'y a pas eu de débats publics organisés et au mois de décembre non comptabilisé.

Tableau 1 – Statistiques quotidiennes

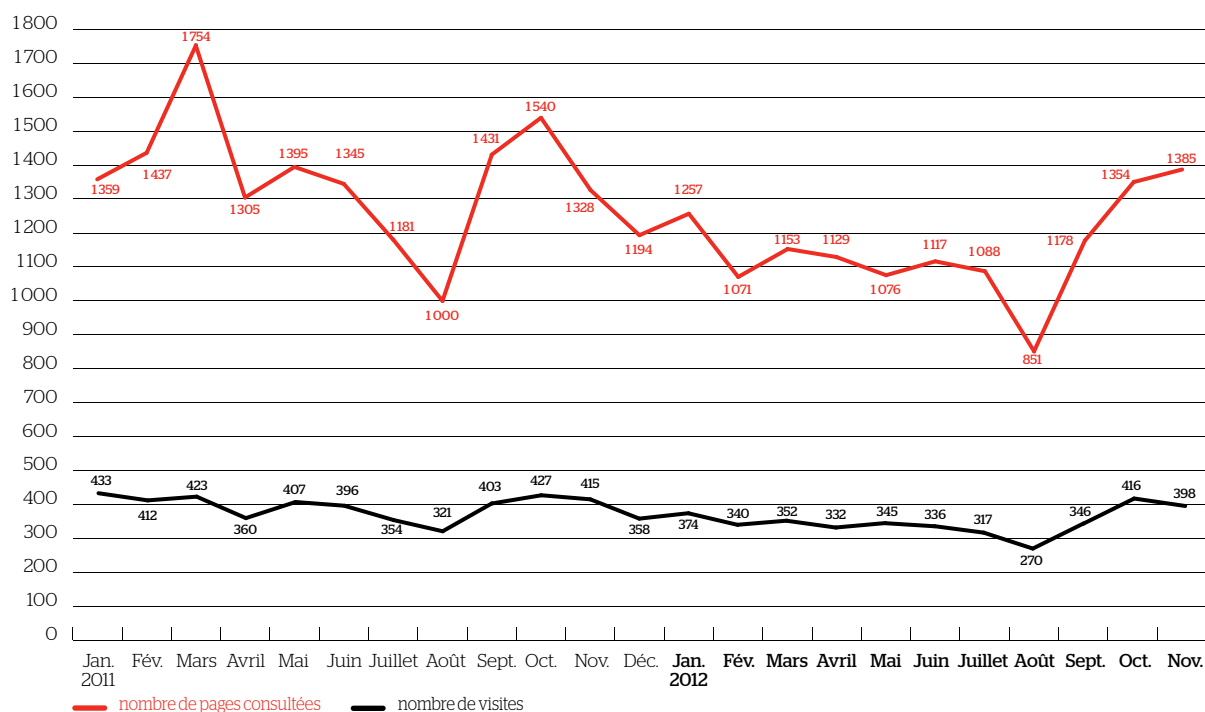
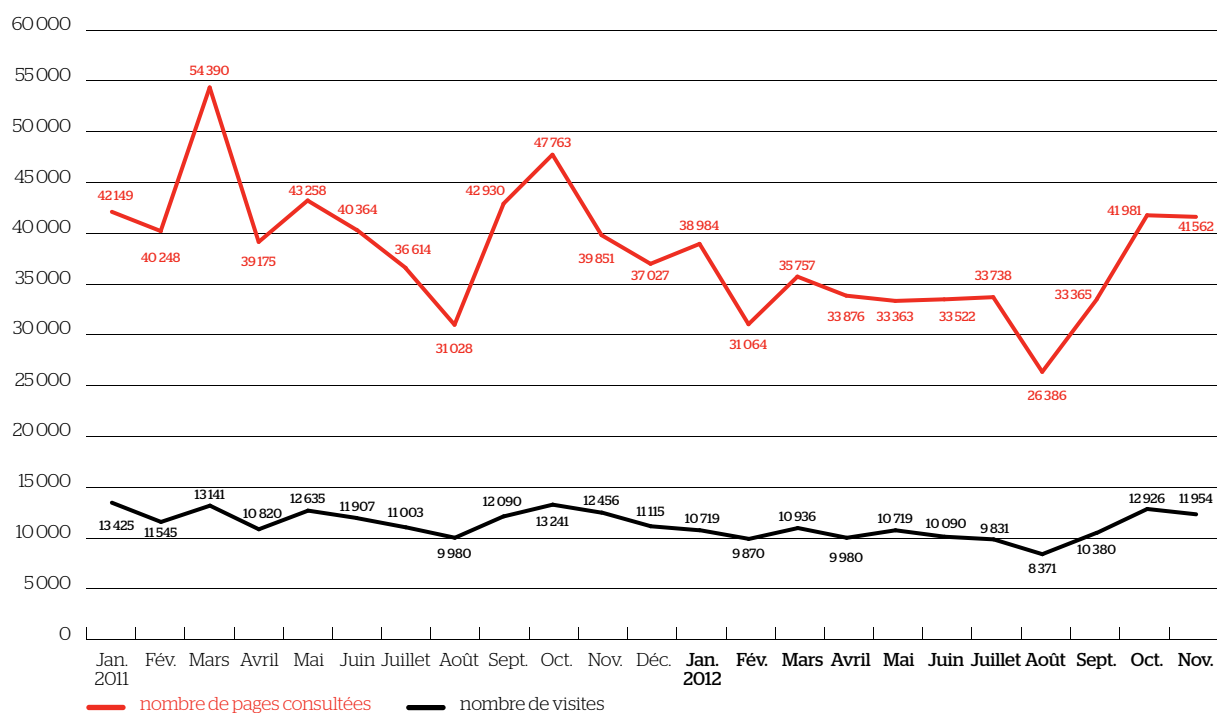
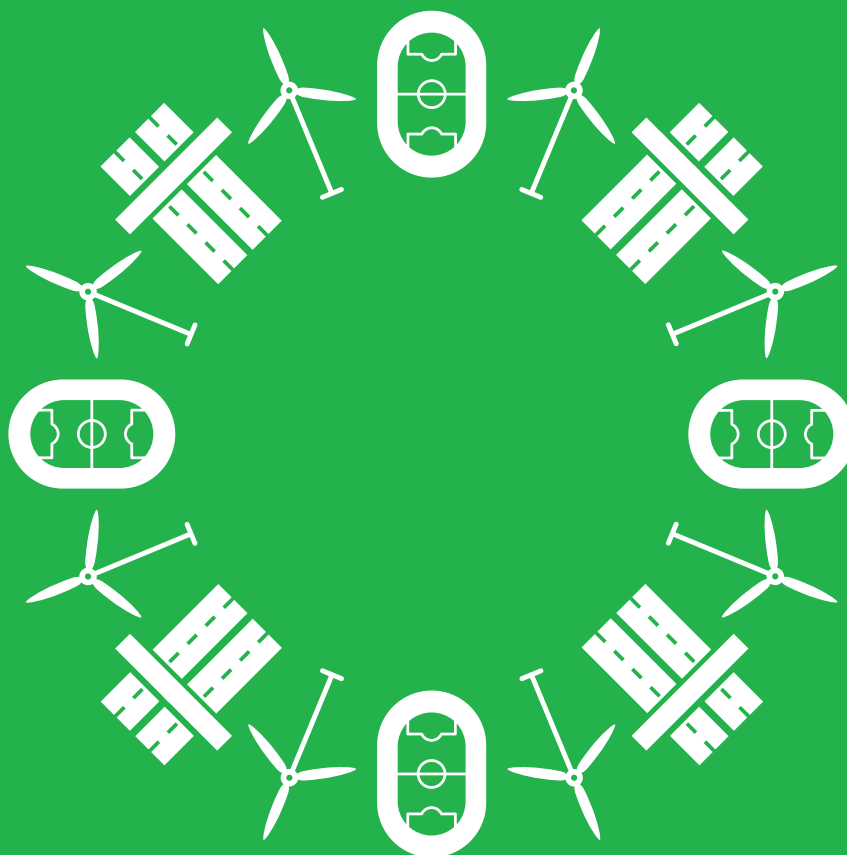


Tableau 2 – Statistiques mensuelles





L'activité de la CNDP en 2011 et 2012

Cette année encore, le secteur des transports concentre l'essentiel des saisines et des débats suivi par celui des équipements industriels. Ces deux secteurs concentrent plus de la moitié des saisines de la CNDP depuis septembre 2011.

La majorité des catégories d'opérations visées à l'article L.121-8 du code de l'environnement a fait l'objet d'au moins une saisine depuis la date de publication du précédent rapport d'activité en septembre 2011. Les concertations post-débat public visées à l'article L.121-13-1 du code de l'environnement ont également mobilisé l'activité de la Commission nationale : elle a désigné 13 garants à la demande des maîtres d'ouvrage depuis le 13 juillet 2010, date d'entrée en vigueur de la loi Grenelle II portant engagement national pour l'environnement.

Enfin la CNDP continue d'être sollicitée dans sa mission de conseil, d'avis et de recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et développer la concertation avec le public, visée à l'article L.121-1 du code de l'environnement.

- P.24 — 1/ Grands projets d'infrastructures dans le domaine des transports
- P.48 — 2/ Autres projets d'équipements
- P.71 — 3/ Projets publiés
- P.74 — 4/ La décision du maître d'ouvrage et l'après-débat public
- P.86 — 5/ Mission de conseil
- P.90 — 6/ Rôle pédagogique et méthodologique de la CNDP

1 / Grands projets d'infrastructures

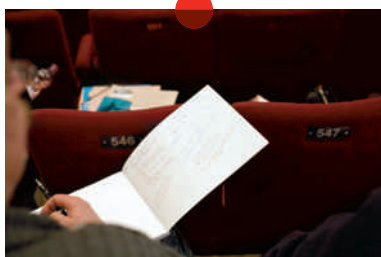
dans le domaine des transports

Création d'autoroutes, de routes express ou de routes à 2 x 2 voies à chaussées séparées

Débat public animé par une CPDP

Anneau des Sciences - tronçon Ouest du périphérique de Lyon

Par lettre conjointe en date du 2 mars 2012 (reçue le **7 mars 2012**), le président de la Communauté urbaine du Grand Lyon, autorisé par la délibération du Conseil de communauté en date du 31 mai 2010, et le président du conseil général du Rhône, autorisé par délibération du conseil général en date du 11 juin 2010, ont saisi la Commission du projet de bouclage du périphérique de Lyon : Anneau des Sciences. Ce projet dont le coût



est estimé entre 2 et 2,5 milliards d'euros hors taxe, comporte deux scénarios. Le scénario «Périphérique» permettrait de desservir les grands sites universitaires et pôles de compétitivité du Nord au Sud et d'Est en Ouest et se raccorderait à Saint-Fons au boulevard Laurent Bonnevay ; cette infrastructure d'une longueur de 15 km en 2x2 voies serait dans sa majeure partie enterrée. Le scénario «Rocade», d'une longueur de 15,4 km en 2x2 voies présenterait des caractéristiques communes avec le scénario «Périphérique» mais s'orienterait plus au Sud et se raccorderait à l'échangeur de Feyzin qui serait aménagé afin de distribuer les flux sur l'A7 et le Boulevard Urbain Sud (BUS).

Ce bouclage du périphérique aurait également pour objet de favoriser l'intermodalité, en constituant un ouvrage support de transports en commun, et de permettre le déclassement et

la requalification des autoroutes A6 et A7 qui traversent la ville, de soulager les voiries des communes de l'Ouest et de relier les pôles universitaires et économiques, jouant ainsi une fonction d'Anneau des Sciences. Selon ses promoteurs, ce projet, visant à améliorer les mobilités internes de l'agglomération, ne saurait se substituer à un grand contournement autoroutier de l'agglomération lyonnaise qui relève de la compétence de l'État. Aussi la réalisation de l'Anneau des Sciences serait conditionnée à une prise de décision de l'État sur le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) relative à ce contournement. Considérant que ce projet, visant au déclassement et à la requalification urbaine des autoroutes A6 et A7 traversant l'agglomération, sous réserve que soit réalisé par l'État le contournement autoroutier de l'agglomération, revêtait un caractère d'intérêt national

et considérant que ses enjeux socio-économiques pour l'amélioration des mobilités internes de l'agglomération étaient importants et que ses impacts sur l'environnement, susceptibles d'aggraver les risques d'inondations et les risques technologiques et de porter atteinte à la préservation des milieux naturels, étaient significatifs, le **4 avril 2012**, la Commission nationale a décidé que ce projet devait faire l'objet d'un débat public dont elle a confié l'animation à une Commission particulière. Elle a nommé Philippe Marzolf président de cette CPDP. Jean-Stéphane Devisse, Jean-Paul Puyfaucher, Chantal Sayaret, Cécile Valverde en ont été nommés membres.

Le **7 novembre 2012**, la Commission nationale a considéré le dossier du débat comme suffisamment complet pour être soumis au débat public. Sur proposition de Philippe Marzolf, elle a arrêté le calendrier du débat qui a débuté le **10 novembre 2012** pour se poursuivre **jusqu'au 28 février 2013** et a approuvé ses modalités de mise en œuvre : réunions publiques, site Internet dédié, relations avec la presse.



Cette année encore, le secteur des transports concentre le plus de saisines, de débats publics et de concertations recommandées.

Concertations recommandées

Projet de liaison Sud d'Angers

Conformément aux dispositions de l'article L.121-8 alinéa du code de l'environnement, les principales caractéristiques du projet de prolongement de la liaison Sud d'Angers ont été rendues publiques le **18 janvier 2008**. À la suite de cette publication, la CNDP a été saisie par l'association France Nature Environnement, par lettre

du 11 mars 2008 (reçue le **13 mars 2008**). Ce projet d'un coût estimé à 160 millions d'euros, consiste en la réalisation d'une voirie 2x2 voies à chaussées séparées qui permettrait d'améliorer la circulation automobile dans l'agglomération d'Angers et sur sa périphérie. Le **14 mai 2008**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet. La Commission nationale a néanmoins recommandé au conseil général de Maine-et-Loire, maître d'ouvrage, de mener une concertation ayant pour but d'assurer l'information et l'expression de la population, notamment à l'occasion de réunions publiques.

Par délibération du 28 octobre 2009, le conseil général de Maine-et-Loire s'est dessaisi de la maîtrise d'ouvrage de ce projet de liaison au profit de la Communauté d'agglomération Angers Loire Métropole. Par

délibération du 10 novembre 2009, le Conseil de communauté a déclaré l'intérêt communautaire pour ce projet, a décidé d'en assurer la maîtrise d'ouvrage et a décidé de saisir la Commission nationale du débat public. Par lettre en date du 15 février 2010 (reçue le **24 février 2010**), le président de la Communauté d'agglomération Angers Loire Métropole a ainsi saisi la Commission nationale du même projet. Lors de sa séance du **3 mars 2010**, la Commission nationale a confirmé sa décision du 14 mai 2008 de ne pas organiser de débat public mais a précisé les modalités de la concertation qu'elle a décidé de placer sous l'égide d'une personnalité indépendante garante de son bon déroulement. À sa séance du **2 juin 2010**, la CNDP a désigné Pierre-Gérard Merlette à cette fin. La concertation s'est déroulée du **12 décembre 2011 au 2 juillet 2012**. 5 réunions publiques ont été organisées et un site dédié au projet a été mis en place. Le **5 septembre 2012**, la Commission nationale a donné acte au président de la Communauté d'Agglomération Angers Loire Métropole du compte-rendu de la concertation, incluant le rapport du garant. La CNDP a considéré que le compte-rendu était satisfaisant en ce qu'il démontrait que ses recommandations avaient été convenablement suivies.

Projet d'aménagement des routes départementales RD 164 et RD 16 sur l'itinéraire Ancenis-Nort-sur-Erdre-Bouvron (Loire-Atlantique)

Par lettre en date du 4 août 2009 (reçue le **12 août 2009**), le conseil général de Loire-Atlantique a saisi la Commission nationale du débat public d'un projet d'aménagement à 2 x 2 voies des routes départementales entre Ancenis



et Bouvron (RD 16 et RD 164). Le coût de cet aménagement d'une longueur totale de 60 km était estimé à 280 millions d'euros (valeur 2007). Ce projet a pour vocation d'optimiser la liaison entre les pôles d'équilibre secondaires de Loire-Atlantique (Ancenis, Nort-sur-Erdre et Savenay) et de desservir les principaux pôles d'activités et les grands équipements de Loire-Atlantique (port de Nantes-Saint-Nazaire, futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes).

Le projet, déclaré d'utilité publique en février 2000, portait sur l'aménagement d'une déviation à 1x2 voies partiellement réalisée. Les emprises nécessaires à l'élargissement à 2x2 voies ont déjà été prélevées. Le **7 octobre 2009**, la Commission nationale a décidé de ne pas organiser de débat public sur ce projet.

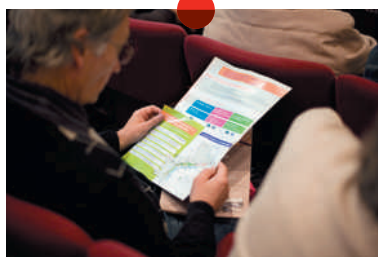
La Commission nationale, qui aurait apprécié d'être saisie plus tôt, ainsi qu'elle l'a exprimé lors de sa séance du **3 décembre 2008** à l'occasion de l'examen du projet d'aménagement des itinéraires routiers départementaux Ancenis-Saint-Philibert-de-Grand-Lieu (RD763 et 117), a recommandé au conseil général de Loire-Atlantique de poursuivre la concertation engagée selon certaines modalités pour les tronçons qui n'ont pas encore fait l'objet d'une procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Le **2 décembre 2009**, à la demande du conseil général de Loire-Atlantique, la Commission nationale a désigné Pierre-Gérard Merlette en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de cette concertation. Le **9 mars 2012**, le conseil général de Loire-Atlantique a indiqué à la CNDP qu'il avait engagé une démarche d'actualisation du schéma routier fin 2011.

Ce nouveau schéma prévoyait l'aménagement de l'itinéraire des routes départementales RD16 et RD164 en 2 voies seulement avec des créneaux de dépassement ponctuels et non plus l'aménagement en 2x2 voies continues, objet de la saisine initiale. Par délibération en date du 25 juin 2012, le conseil général de Loire-Atlantique a décidé d'approuver cette modification. L'aménagement à 2x1 voie ne relevant pas des catégories d'opérations relatives aux projets d'aménagement ou d'équipement dont la Commission nationale est saisie de droit, le **5 septembre 2012**, la CNDP a décidé d'abroger sa décision n°2009/51/ANB/1 du 7 octobre 2009 recommandant au conseil général de Loire-Atlantique d'ouvrir une concertation sous l'égide d'un garant sur le projet d'aménagement à 2x2 voies des routes départementales RD 16 et RD 164 sur l'itinéraire Ancenis-Nort-sur-Erdre-Bouvron.

Projet de déplacement court de l'A9 au droit de Montpellier

—
Par lettre en date du 7 janvier 2011 (reçue le **12 janvier 2011**), la ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement a saisi la Commission nationale du projet de déplacement court de l'autoroute A9 au droit de Montpellier.

Ce projet, dont l'objectif est de séparer les flux de transit, venant principalement d'Espagne et du Nord, et les flux locaux, afin d'améliorer la sécurité routière, consiste à déplacer l'autoroute A9 entre la barrière de péage de Saint-Jean-de-Védas à l'Ouest et l'échangeur de Vendargues à l'Est sur une longueur de 12 km, pour un coût de 400 millions d'euros. Ce déplacement est prévu à 2x2 voies avec possibilité de réutilisation de la bande d'arrêt d'urgence élargie aux heures



de pointe et sans diffuseur. Il a vocation à accueillir les flux de transit. L'ancienne A9, au droit de Montpellier, sera requalifiée en boulevard urbain et destinée à accueillir les trafics locaux. Le projet de dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier, sur une longueur de 22 km, a été intégré dans la concession de la Société des Autoroutes du Sud de la France (ASF) par décret du 1^{er} mars 2002 et déclaré d'utilité publique le 30 avril 2007. Le contentieux engagé contre la déclaration d'utilité publique a été rejeté par le Conseil d'État le 3 décembre 2010.

Le projet dont la Commission nationale a été saisie suivait le même tracé que celui du projet déclaré d'utilité publique mais en modifiait les fonctionnalités.

À sa séance du **2 mars 2011**, la Commission nationale a décidé qu'il ne devait pas faire l'objet d'un débat public. Elle a toutefois recommandé au ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, maître d'ouvrage, d'ouvrir une concertation menée sous l'égide d'une personnalité indépendante. Elle a désigné Philippe Marzolf pour cette tâche.



Le **5 octobre 2011**, la Commission nationale a donné acte au préfet de la région Languedoc-Roussillon du compte-rendu de la concertation qu'il a menée du **15 juin au 15 juillet 2011**, auquel a été joint le rapport du garant. Quatre réunions publiques se sont tenues et un site Internet a été mis à disposition du public recensant près de 2000 visites. La CNDP a considéré que le compte-rendu était satisfaisant en ce qu'il démontrait que les recommandations de la Commission nationale ont été suivies par le maître d'ouvrage.

À la suite de la concertation le maître d'ouvrage a finalement décidé la poursuite du projet initial déclaré d'utilité publique en 2007.

Projet d'aménagement de l'Avenue du Parisis - Section Soisy-sous-Montmorency - Gonesse

Par lettre en date du 22 décembre 2011 (reçue le **26 décembre 2011**), le président du conseil général du Val d'Oise a saisi la Commission du projet de liaison routière à 2x2 voies entre les autoroutes A15 et A1 avec intégration d'un transport en commun en site propre. Ce projet, dénommé « Avenue du Parisis », consisterait à réaliser une infrastructure routière de type boulevard urbain sur une longueur de 19 km dont 6 ont déjà été réalisés, avec intégration d'un transport en commun en site propre, pour un coût évalué à 500 millions d'euros.

La Commission nationale, déjà saisie le **7 février 2006** par le président du conseil général du Val d'Oise du projet de liaison routière entre les autoroutes A15 et A1 avait décidé, lors de sa séance du **5 avril 2006**, de ne pas organiser de débat public sur ce projet. Elle avait recommandé au conseil général du Val d'Oise d'élargir la concertation engagée et de la placer sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en serait le garant. L'intégration d'un transport en commun en site propre n'a pas changé la nature du projet dont l'intérêt est départemental, l'objectif poursuivi par le Département du Val d'Oise étant de pouvoir proposer aux habitants du territoire une offre de transport complète entre les bassins de vie d'Argenteuil et de Roissy.

Le **4 janvier 2012**, la CNDP a décidé de recommander au conseil général d'ouvrir une concertation menée sous l'égide d'une

personnalité indépendante qui, en veillant au bon déroulement de la concertation à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en serait le garant. Elle a désigné François Nau à cette tâche. La CNDP a également précisé que la concertation devrait faire une large place à l'information du public, notamment par une publicité élargie, et à l'expression du public, notamment à l'occasion de réunions publiques. La concertation s'est déroulée **du 15 février 2012 au 15 novembre 2012** et le compte-rendu devrait être transmis à la CNDP début 2013.

Création ou amélioration de lignes ferroviaires **Débats publics animés par une CPDP**

Projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans- Clermont-Ferrand-Lyon

Par lettre en date du **17 janvier 2011** (**reçue le même jour**), le président de Réseau Ferré de France (RFF) a saisi la Commission nationale du projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, inscrit dans la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, au titre du programme supplémentaire de 2500 km de lignes nouvelles complétant le programme de 2000 km à lancer d'ici à 2020. Ce projet de création d'une infrastructure ferroviaire nouvelle poursuit plusieurs objectifs : relier Orléans au réseau des trains

à grande vitesse, assurer, à terme, un temps de parcours inférieur à deux heures entre Paris et Clermont-Ferrand, améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre et enfin constituer un itinéraire alternatif pertinent à l'actuelle ligne à grande vitesse Paris-Lyon. Le projet comporte quatre scénarios et deux variantes, pour un coût compris entre 12 et 14 milliards d'euros. À sa séance du **2 mars 2011**, la Commission nationale a décidé que ce projet devait faire l'objet d'un débat public dont elle a confié l'animation à une Commission particulière. La CNDP a nommé Michel Gaillard président de la Commission particulière du débat public. Arlette Dubois-Besnard, Liliane Pautrot, Marie-Françoise Sevrain ainsi que Claude Leroi, Jean-Pierre Tiffon (démission le 6 avril 2011), Bruno de Trémiolles et Olivier Klein en ont été nommés membres.

À sa séance du **6 juillet 2011**, la Commission nationale a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public qui s'est déroulé du **3 octobre 2011 au 31 janvier 2012**. Il a attiré plus de 14000 personnes lors des 27 réunions publiques organisées, suscitant la rédaction de 220 cahiers d'acteurs et la présence de près de 80000 visiteurs sur le site Internet de la CPDP.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **20 mars 2012**. L'exceptionnelle mobilisation du public lors de ce débat est à souligner ainsi qu'une forte implication des élus et des collectivités territoriales en raison de sa dimension d'aménagement du territoire et donc de préférence du tracé. De fortes préoccupations essentiellement environnementales et financières ont été soulignées par le public. Le **7 juin 2012**, le maître d'ouvrage a rendu publique sa décision de



La loi ne confère à la CNDP

aucun pouvoir réglementaire ou de sanction [...].

La mission qui lui est confiée est celle d'une magistrature d'influence en matière de participation du public.

poursuivre le projet et de mener des études complémentaires préalables à l'enquête publique sous l'égide d'un comité de pilotage associant notamment l'État et les principales collectivités territoriales participant au financement des études du projet. En application de l'article L. 121-13-1 du CNDP, le président de Réseau Ferré de France a sollicité, par lettre en date du 27 juin 2012, la désignation d'un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public, dans le cadre de l'étape préliminaire aux études préalables à l'enquête publique, d'une durée d'un an. Le **4 juillet 2012**, la Commission nationale a désigné Mélanie Goffi en qualité de garante de la concertation et de l'information du public pour la durée de l'étape préliminaire.

Projet de ligne nouvelle Paris-Normandie

— Par lettre en date du 1^{er} mars 2011 (reçue le **2 mars 2011**), le président de Réseau Ferré de France (RFF) a saisi la Commission nationale du projet ferroviaire de ligne nouvelle Paris-Normandie, visé à l'article 2-II de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris qui dispose que « le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris mentionne (...) les possibilités de connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse qui comprend notamment la ligne reliant Paris aux régions Haute-Normandie et Basse-Normandie ». Ce projet comprend six options de passage de ligne nouvelle entre Paris et Mantes, pour un linéaire variant de 40 à 50 km et un coût de 3,5 à 5,5 milliards d'euros et trois scénarios de ligne nouvelle en Y de l'ouest de Mantes à Caen et au Havre, pour un linéaire variant de 265 à 305 km et un coût de 5,5 à 9,5 milliards d'euros. La ligne

nouvelle doit être définie pour une vitesse maximale de 200 km/h entre Paris et Mantes et de 250 km/h au-delà.

Le projet a pour objectif la création d'un service à haute performance pour les voyageurs entre les grandes villes normandes et Paris et entre grandes villes normandes (temps de parcours : Paris-Rouen 45 mn, Paris-Le Havre 1 h 15, Paris-Caen 1 h 15). Il vise également à favoriser le développement des services ferroviaires régionaux normands et franciliens en dégageant des capacités sur les lignes actuelles ainsi que le développement du fret à partir des ports maritimes.

À sa séance du **6 avril 2011**, la Commission nationale a décidé que ce projet devait faire l'objet d'un débat public dont elle a confié l'animation à une commission particulière. Elle a nommé Olivier Guérin, président de la Commission particulière du débat public. Marie-Françoise Cornieti, Dominique Simon,



Jean-Philippe Bloch et Pierre-Gérard Merlette ont été nommés membres de cette CPDP.

À sa séance du **7 septembre 2011**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a approuvé le calendrier et les modalités. Le **5 octobre 2011**, sur proposition de la CPDP, la Commission nationale a décidé de faire procéder, à la demande des présidents de groupe EELV des conseils régionaux de Haute-Normandie, Basse-Normandie et Ile-de-France, à une expertise complémentaire. Le débat public s'est déroulé du **3 octobre 2011 au 3 février 2012**. Il a attiré plus de 6 000 personnes lors des 25 réunions publiques organisées et suscité la rédaction de 101 cahiers d'acteurs et 70 000 connexions au site Internet de la CPDP.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **21 mars 2012**. Ce débat a permis l'apparition d'un quatrième scénario intermédiaire. Une expertise complémentaire sur l'amélioration des lignes existantes, souhaitée par les acteurs du débat a été réalisée. Quelques points sont apparus aux yeux du public comme trop peu éclairés tels que le coût et les modalités de financement ou les conditions d'exploitation de cette ligne nouvelle. Le **5 avril 2012**, le maître d'ouvrage a rendu publique sa décision de poursuivre le projet et de mener des études complémentaires préalables à l'enquête publique sous l'égide d'un comité de pilotage associant notamment l'État et les principales collectivités territoriales participant au financement des études du projet. Cette décision a été publiée au *Journal officiel de la République française* le **24 juin 2012**.

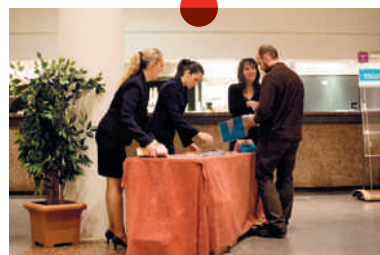
Concertations recommandées

Projet de raccordement ferroviaire RER D-RER B (Barreau de Gonesse)

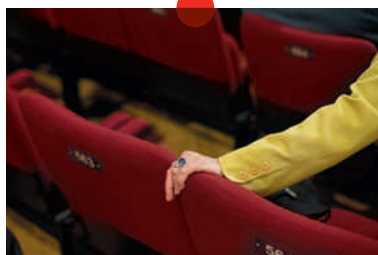
Par lettre conjointe en date du 18 avril 2011 (reçue le **18 avril 2011**), la directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), autorisée par délibération en date du 9 février 2011 du Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France, autorité organisatrice des transports d'Ile-de-France, et le président de Réseau Ferré de France (RFF), maître d'ouvrage des opérations de développement du réseau ferré national, ont saisi la Commission nationale du projet de raccordement ferroviaire entre le RER D et le RER B.

Ce projet, dit « Barreau de Gonesse », consiste à créer, dans l'est du département du Val d'Oise, une ligne ferroviaire d'une longueur de 11,4 km (dont 9,8 km de voie nouvelle) reliant les voies du RER D, depuis le nord de la gare de Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville, à la gare RER B du Parc des Expositions. Le projet, dont le coût est estimé entre 290 et 308 millions d'euros, comprend également la création d'une nouvelle gare implantée au sein du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse et également desservie par le réseau de transport public du Grand Paris.

Le projet a pour objectifs de mailler le réseau de transports en commun nord-francilien en créant une liaison ferroviaire transversale Est-Ouest, d'améliorer l'accès aux pôles d'emplois de la plateforme aéroportuaire de Roissy, du Parc des Expositions de Paris-Nord-Villepinte et de la zone d'activité de Paris-Nord 2 depuis



les communes les plus densément peuplées de l'est du Val d'Oise et du nord de la Seine-Saint-Denis, de desservir le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse, et enfin, d'offrir au Parc des Expositions une desserte ferroviaire complémentaire à la desserte actuelle par la ligne B du RER. Considérant que l'opportunité de ce projet avait déjà été débattue à l'occasion du débat public sur le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie (du 15 avril 2010 au 31 juillet 2010), lors des réunions publiques de Fosses, Gonesse et Villiers-le-Bel et à l'occasion du débat public sur le projet de transport du Grand Paris (du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011), lors des réunions publiques de proximité de Roissy-en-France, Villiers-le-Bel et Gonesse, la Commission nationale a décidé de ne pas organiser de débat sur ce projet, mais a toutefois recommandé aux maîtres d'ouvrage, à sa séance du 8 juin 2011, d'ouvrir une concertation.



À sa séance du **6 juillet 2011**, la CNDP a nommé François Nau, personnalité indépendante, garant de cette concertation.

Celle-ci s'est déroulée du **20 octobre au 9 décembre 2011**. Cinq réunions publiques ont été organisées et un site Internet dédié au projet a enregistré près de 3500 visites. Françoise Nau a remis à la Commission nationale son rapport le 14 février 2012. Le compte-rendu de la concertation a quant à lui été transmis par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) et Réseau Ferré de France (RFF) le **20 avril 2012**. La CNDP leur en a donné acte le **3 mai 2012**, considérant qu'il était satisfaisant en ce qu'il démontrait que ses recommandations avaient été convenablement suivies.

Projet d'amélioration de la liaison ferroviaire entre Nice et l'Italie

Par lettre en date du **31 août 2011**, le président de Réseau Ferré de France a saisi la Commission nationale du projet d'amélioration de la liaison ferroviaire Nice-Italie, depuis l'aéroport de Nice jusqu'à Vintimille, sur une trentaine de kilomètres.

Trois scénarios ont été étudiés, pour un coût estimé variant de 1,5 milliard à 5,2 milliards d'euros. Le premier scénario prévoirait la création d'une voie nouvelle, avec traversée de Nice sur ligne existante ou en tunnel filant. Le second scénario envisagerait le réaménagement de la ligne existante en doublant le nombre de voies et le troisième panacherait les deux scénarios précédents.

Ce projet permettrait la libération de capacités ferroviaires pour le développement des services voyageurs régionaux et l'amélioration de la qualité de service. Il apporterait des gains

environnementaux liés au report d'usagers de la route ou de l'aérien vers le train ainsi que des gains de temps de parcours ou d'augmentation des fréquences.

Ce projet, en réalisant le dernier chaînon d'un réseau transeuropéen de transport sur le pourtour méditerranéen, aurait pour objectif de densifier le trafic des trains du quotidien entre Nice, Monaco, Menton et Vintimille et de développer les échanges internationaux avec l'Italie et d'assurer la connexion ferroviaire de la plateforme aéroportuaire de Nice jusqu'à Gênes, grâce notamment à la construction en cours d'une ligne nouvelle entre Gênes et Vintimille. À ce titre, le projet revêt un caractère d'intérêt national. Les impacts du projet sur l'environnement sont significatifs, la zone traversée comportant des points de captage d'eau potable et des zones inondables, des sites d'intérêt communautaire, des sites inscrits et classés au titre du patrimoine et des paysages, des risques géologiques. Les enjeux socio-économiques du projet d'amélioration de la liaison ferroviaire sont particulièrement importants pour les déplacements domicile-travail concernant les pôles d'emploi de Menton, Monaco, Nice et Cannes.

Le **5 octobre 2011**, la CNDP a considéré que l'opportunité du projet avait déjà été débattue à l'occasion du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse PACA, qui s'est déroulé du 21 février au 8 juillet 2005 et a décidé de ne pas organiser de débat public sur ce projet. Le bilan du débat, publié le 20 juillet 2005, notait en effet qu'« a été exprimé très fortement le souhait que soit engagée dès maintenant l'étude du prolongement vers l'Italie » et que « la liaison avec l'Italie a été affirmée comme un objectif

essentiel par les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône, à moindre degré par le Var ». Elle a toutefois recommandé au président de Voies Ferrées de France d'ouvrir une concertation menée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et favorisant l'expression du public, en sera le garant. Elle a désigné Philippe Marzolf comme garant. La concertation s'est déroulée du **16 janvier au 16 février 2012**. Philippe Marzolf a remis son rapport à la Commission nationale le 30 juin 2012. Le compte-rendu de la concertation a été transmis par RFF le **18 octobre 2012**. La Commission nationale a considéré le **5 décembre 2012** qu'il était satisfaisant en ce qu'il démontrait que les recommandations de la Commission avaient été convenablement suivies.

Projet de mise en œuvre d'un réseau tram-train sur le territoire de Lille Métropole Communauté Urbaine

—
Par lettre en date du 4 avril 2012 (reçue le **12 avril 2012**), la présidente de la Communauté urbaine de Lille Métropole, autorisée par la délibération en date du 21 octobre 2011 du Conseil de communauté de la Communauté urbaine de Lille Métropole, a saisi la Commission du projet de réalisation d'un réseau de tram-train sur le territoire de la Communauté urbaine de Lille Métropole. Ce projet de réseau à l'horizon 2022 d'une longueur de 73 km dont 32 km en insertion ferroviaire se composerait de trois lignes : une première d'Haubourdin à Comines, via la place de la République de Lille, une seconde de Seclin à la place de la République de Lille et une troisième de la Bassée-Violaines à Baisieux via la place de



la République de Lille.
Une première phase du projet correspondrait à la réalisation à l'horizon 2019 d'une infrastructure longue de 27 km, composée d'une ligne allant d'Haubourdin à Wambrechies d'une longueur de 17 km et d'une seconde ligne allant de Seclin à la place de la République d'une longueur de 10 km. Le projet de réseau tram-train est une composante essentielle des propositions du plan de déplacements urbain (PDU) 2010-2020 de la Communauté urbaine de Lille Métropole approuvé après enquête publique le 1^{er} avril 2011. Il viserait à développer une offre de transport alternative, plus respectueuse de l'environnement et structurante, en renforçant les liens entre les principaux pôles urbains du territoire et valorisant les points d'échanges.
Le coût du projet s'élève à 560 millions d'euros hors taxes pour la première phase (dont 140 pour le matériel roulant) et de 280 millions d'euros hors taxes pour la deuxième phase.

Les impacts du projet sur l'environnement concerneraient le patrimoine culturel et archéologique de communes périphériques et des secteurs sauvegardés du Vieux Lille, la qualité du paysage, les continuités écologiques, les captages d'eau.

Le 3 mai 2012, la Commission nationale a décidé de ne pas organiser un débat public sur ce projet considérant que le projet ne présentait pas un caractère national au sens du code de l'environnement mais un élément majeur du PDU de l'agglomération. Elle a recommandé au maître d'ouvrage d'ouvrir une concertation menée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui, en veillant au bon déroulement de la concertation

à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en serait le garant. Elle a également précisé que la concertation devrait faire une large place à l'information du public, notamment par une publicité élargie, et à l'expression du public, notamment à l'occasion de réunions publiques.

Le 4 juillet 2012, la CNDP a désigné Pierre-Gérard Merlette en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de cette concertation recommandée. Un recours contre la décision de la CNDP de ne pas organiser un débat public a été déposé par la commune de la Madeleine devant le tribunal administratif de Paris. La Communauté urbaine de Lille-Métropole a informé la Commission nationale, par lettre en date du 2 novembre 2012, de la décision de la Communauté urbaine de reporter au-delà des prochaines élections municipales la concertation recommandée par décision du 3 mai 2012. Prenant acte de cette décision, la Commission a décidé, le 5 décembre 2012, d'abroger la décision de désignation du garant. Elle procédera à nouveau à la désignation d'un garant, dès qu'elle sera informée du calendrier de la concertation.

Projet de nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport (Basel-Mulhouse-Freiburg)

Par lettre conjointe en date du 14 mai 2012, le président de Réseau Ferré de France (RFF), le président du Conseil d'administration de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, établissement public binational régi par une convention franco-suisse, maître d'ouvrage, et le président du conseil régional d'Alsace, autorité organisatrice du transport régional de voyageurs, ont informé la Commission



nationale de leur décision de ne pas la saisir après la publication de leur projet de nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport et ont précisé les modalités de concertation qu'ils s'engagent à mener, sous l'égide d'un garant que la Commission nationale pourrait désigner à leur demande, dans l'hypothèse où la Commission ne serait pas saisie par l'une des personnes publiques ou privées à l'article L.121-8 du code de l'environnement.

Ce projet consiste en la création d'une section de voie ferrée d'environ 6 km, construite en dérivation de la ligne Mulhouse-Bâle existante, et d'une gare implantée au contact immédiat de l'aérogare, pour un coût estimé à 220 millions d'euros. Ce projet, dont l'objectif principal est de favoriser l'accès à l'aéroport en transport en commun et de renforcer l'attractivité du territoire pour développer l'emploi local a fait l'objet d'une mention en

caractères apparents dans deux journaux nationaux (*Les Échos* du **22 mai 2012** et *Le Monde* du **22 mai 2012**) et deux journaux locaux (*Dernières Nouvelles d'Alsace* du **22 mai 2012** et *L'Alsace* du **22 mai 2012**) conformément à l'article R.121-3 du code de l'environnement.

Ces modalités de concertation envisagées, intégrant la dimension trinationale du projet intéressant les territoires de l'est de la France, le nord-ouest de la Suisse et le Land du Bade-Würtemberg, comporteraient des réunions publiques, des réunions et ateliers thématiques, des expositions, une « lettre du projet », des formulaires d'expression et des registres, un site Internet dédié bilingue français/allemand pour les publics de la Suisse et du Bade-Würtemberg et un relais de la presse locale et régionale.

La Commission nationale a rappelé que cette concertation se déroulerait en appliquant

les dispositions de la Convention d'Espoo du 25 février 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière, approuvée par la loi n° 200-328 du 14 avril 2000, qui dispose que les possibilités offertes au public de participer aux procédures pertinentes d'évaluation de l'impact sur l'environnement des activités proposées dans les pays frontaliers soient équivalentes à celles qui sont mises en œuvre dans le pays où le projet est envisagé.

Par lettre en date du 4 juillet 2012, reçue le **10 juillet 2012**, Madame le Sénateur-maire de Hégenheim (Haut-Rhin), autorisée par la délibération du conseil municipal de Hégenheim en date du 12 juin 2012, a saisi la Commission nationale du projet.

Par lettre en date du **7 août 2012**, le président de Réseau Ferré de France a adressé à la Commission, conformément à l'article R.121-5



du code de l'environnement le dossier de saisine correspondant présentant les objectifs et les principales caractéristiques du projet ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

La vocation de l'EuroAirport est essentiellement européenne : 85 à 90 % des destinations aériennes concernent l'Europe de l'Ouest. Avec plus de 5 millions de passagers aériens en 2011, il est le 7^e aéroport de France et le 3^e de Suisse, après Genève et Zurich.

En raison des enjeux liés au contexte trinational dans lequel il s'inscrit, la CNDP a considéré que le projet revêtait un caractère d'intérêt national et illustre la volonté partagée d'une réalisation franco-germano-suisse. Si ses enjeux économiques,

notamment en matière de développement local, peuvent être considérés comme importants, les impacts sur l'environnement concernent essentiellement la question du bruit aérien dans la mesure où la réalisation du projet entraînerait une augmentation du trafic.

Aussi, le **5 septembre 2012**, la Commission nationale a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport, bien qu'il soit d'intérêt national, mais a recommandé à Réseau Ferré de France et à l'aéroport de Bâle-Mulhouse d'ouvrir une concertation organisée par lui selon les modalités envisagées mais menée sous l'égide d'une personnalité indépendante désignée par la Commission nationale et qui, en veillant dans le contexte trinational au bon déroulement de la concertation,

à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en serait le garant. Le **3 octobre 2012**, François Leblond a été désigné garant de cette concertation recommandée.

Projet de Ligne Orange du Grand Paris Express

Par lettre en date du 15 octobre 2012, reçue le **17 octobre 2012**, la directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), mandatée par la délibération du Conseil du STIF du 10 octobre 2012, a saisi la Commission du projet de Ligne Orange du Grand Paris Express. La Ligne Orange est un projet de métro automatique d'une longueur de 30 km, comportant 16 stations, pour un coût d'investissement estimé à 5,4 milliards d'euros. Ayant la forme d'un Y, elle comprend une section reliant Saint-Denis Pleyel à Rosny-Bois-Perrier et deux sections distinctes d'une part et à Noisy-le Champ d'autre part. Elle concerne directement 17 communes et 3 départements (93, 94 et 77). Les objectifs du projet sont d'une part d'améliorer les conditions de déplacement en rocade au nord et à l'est de Paris et répondre à la demande de déplacement de banlieue à banlieue et d'autre part d'accompagner et accélérer le développement des territoires en confortant le développement des pôles économiques au nord et à l'est de Paris.

Considérant que l'opportunité du projet de Ligne Orange a été débattue à l'occasion des débats publics qu'elle a organisés sur le projet Arc Express et le projet de réseau de transport public du Grand Paris et qui se sont déroulés du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011, la Commission a décidé, lors de sa séance du **5 décembre 2012**,



qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public. Le bilan du débat public sur le projet Arc Express, publié le 31 mars 2011, a précisé qu'il appartenait au STIF de préciser les caractéristiques de l'arc « est » (Ligne Orange) en vue de la soumettre à la concertation. Mais considérant qu'il importe d'assurer l'information et la participation du public sur les caractéristiques du projet et de son tracé, la Commission a néanmoins recommandé au STIF d'ouvrir une concertation menée sous l'égide d'une personnalité indépendante qu'elle désignera et qui, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en sera le garant. La Commission a par ailleurs précisé que cette concertation devra faire une large part à l'information du public par une publicité élargie et à l'expression du public, notamment à l'occasion de réunions publiques. Elle a enfin précisé qu'un compte rendu devra lui être remis et qu'il sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

investissement de 250 millions d'euros.

Conformément à l'article R.121-3 du code de l'environnement, ce projet a fait l'objet d'une mention en caractères apparents dans un journal national (**8 avril 2011**), un journal diffusé dans le département de Vaucluse (**7 avril 2011**) et un journal diffusé dans le département du Gard (6 avril 2011). Une première phase de concertation préalable s'est déroulée du **19 juin au 10 juillet 2010**. La communauté d'agglomération a envisagé de lancer une deuxième phase de concertation portant notamment sur l'ajustement du tracé et de son insertion, l'implantation des stations, la définition des parcs relais et du garage atelier. Si le dossier de présentation montrait l'importance des enjeux socio-économiques pour l'agglomération du Grand Avignon, il n'apparaissait pas que le projet présentait un caractère d'intérêt national au sens de la loi.

Saisines sans suite

Projet de tramway du Grand Avignon

Par lettre en date du 14 avril 2011, reçue le **18 avril 2011**, la présidente de la communauté d'agglomération du Grand Avignon, autorisée par délibération du conseil de communauté en date du 27 septembre 2010, a saisi la Commission nationale d'un projet de transport en commun en site propre. Ce projet consiste en la création de deux lignes de tramway d'une longueur totale de 14,4 km, et représente un



Aussi la Commission a-t-elle décidé, le **8 juin 2011**, de ne pas organiser de débat sur ce projet.

Projet de réalisation d'un tramway entre Paris et Orly-Ville

Par lettre en date du **20 avril 2012**, la directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) autorisée par délibération en date du 11 avril 2012 du Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France, autorité organisatrice des transports d'Ile-de-France, a saisi la Commission du projet de réalisation d'un tramway entre Paris (Porte de Choisy) et le centre-ville d'Orly, sur le territoire des communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi, Thiais et Orly.

Ce projet, dont le coût est estimé à 330 millions d'euros, sur un linéaire de 10,3 km, aurait pour objet de remplacer la ligne de bus

actuelle RATP 183, particulièrement saturée, qui relierait la Porte de Choisy au terminal Sud d'Orly, d'une longueur de 16 km. La route départementale 5 serait le support principal de cette ligne, partiellement en site propre.

Le projet répondrait à plusieurs objectifs : renforcer l'offre structurant en transport en commun sur la RD5, en interconnexion avec le T3, la ligne 7 du métro à Paris, le RER C à Choisy-le-Roi et aux Saules, le réseau du Grand Paris Express à Vitry-sur-Seine, requalifier les espaces publics au profit des transports en commun et améliorer le cadre de vie en accompagnant la mutation urbaine du territoire.

Ce projet, inscrit au schéma directeur de la région d'Ile-de-France, visant à améliorer le service d'une liaison de transport en commun existante, ne revêtait pas un caractère d'intérêt national. Il n'apporte pas une modification de service mais un changement de mode de transport. Aussi, à sa séance du **6 juin 2012**, la Commission nationale, considérant que les modalités de concertation proposées par le Syndicat des transports d'Ile-de-France dans sa délibération du 11 avril 2012 étaient de nature à assurer la bonne information et la participation du public, a décidé de ne pas organiser de débat public sur ce projet.

Projet de réalisation d'un tramway entre Antony et Clamart

Par lettre en date du 19 juillet 2012 (reçue le **20 juillet 2012**), la directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), autorisée par délibération en date du 11 juillet 2012 du Conseil



La Commission nationale est consciente que chaque débat public est une œuvre humaine, donc imparfaite. Elle est attentive à tirer les leçons de l'expérience afin de continuer à améliorer ses méthodes.

du STIF, a saisi la Commission nationale du projet de réalisation d'un tramway entre Antony (La Croix-de-Berny) et Clamart (Place du Garde). Ce projet, dont le coût est estimé à 311 millions d'euros, prévoirait la réalisation d'un tramway en mode fer sur un tracé de 8,2 km ponctué de 14 stations. Il desservirait les communes d'Antony, Châtenay-Malabry, Le Plessis Robinson et Clamart (Hauts-de-Seine) et assurerait des correspondances avec le RER B, le TVM (bus en site propre Trans-Val-de-Marne) à la Croix-de-Berny (Antony) et le futur tramway T6 au niveau de l'hôpital Béclère (Clamart). Ce projet, inscrit au contrat particulier région-département des Hauts-de-Seine pour la période 2009-2013, aurait vocation à développer l'offre de transport en commun en vue de renforcer les liaisons de banlieue à banlieue. Le **5 septembre 2012**, la CNDP a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet considérant qu'il ne présentait pas un caractère d'intérêt national au sens de la loi et que la concertation envisagée par le STIF était de nature à assurer l'information et la participation du public.

Projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges

Par lettre en date du 23 juillet 2012 (reçue le **27 juillet 2012**), le président de Réseau Ferré de France (RFF) a saisi la Commission nationale du projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges qu'il souhaitait soumettre à enquête publique fin 2012. Ce projet avait déjà fait l'objet d'un débat public du 1^{er} septembre au 18 décembre 2006 donnant lieu à la publication du bilan et du compte-rendu du débat le 30 janvier 2007. Selon l'article L.121-12 du code

de l'environnement, la décision relative à l'ouverture de l'enquête publique sur ce projet devait intervenir dans le délai maximal de cinq ans qui suivait la publication du bilan soit le 30 janvier 2012. Conformément au même article, la Commission nationale ressaisie par le maître d'ouvrage, alors dans l'impossibilité de poursuivre son projet en ouvrant l'enquête publique, ne pouvait décider de relancer la concertation avec le public que si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet avaient subi des modifications substantielles. À sa séance du **5 septembre 2012**, la Commission nationale a considéré que ce projet, objet de la nouvelle saisine, avait déjà été débattu et que les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet n'avaient pas subi de modifications substantielles. Aussi, a-t-elle décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public sur ce projet.

Projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse

Par lettre en date du **23 octobre 2012**, reçu le même jour, le président de Réseau Ferré de France (RFF) a saisi la Commission nationale du débat public sur le projet de ligne à Grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse. Ce projet a déjà fait l'objet d'un débat public qui s'est déroulé du 8 juin au 14 juillet et du 1^{er} septembre au 25 novembre 2005. Le bilan du débat a été publié le 18 janvier 2006. Aux termes de l'article L.121-12 du code de l'environnement, au-delà d'un délai de cinq ans qui suit cette publication, « la Commission ne peut décider de relancer la concertation avec le public que si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet ont subi des modifications substantielles ». Après avoir décidé de poursuivre le projet le 13 avril 2006, RFF a mené, parallèlement à la poursuite des études, une concertation



postérieure au débat public avec garant dans le cadre d'une charte définissant les modalités de participation, de consultation et d'information.

La CNDP a estimé, lors de sa séance du **5 décembre 2012**, qu'en dépit d'une hausse du coût estimé (de 2,54 milliards d'euros en janvier 2004 à 5,4 milliards d'euros en juin 2011) les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet n'ont pas subi de modifications substantielles. Elle a dès lors décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse.

Projet de ligne nouvelle Bordeaux-Espagne

Par lettre en date du **23 octobre 2012**, reçu le même jour, le président de Réseau Ferré de France (RFF) a saisi la Commission nationale du débat public sur le projet de ligne nouvelle entre Bordeaux et l'Espagne. Ce projet a déjà fait l'objet d'un débat public qui s'est déroulé du 30 août au 29 décembre 2006.

Le bilan du débat a été publié le 31 janvier 2007. Aux termes de l'article L.121-12 du code de l'environnement, au-delà d'un délai de cinq ans qui suit cette publication, « la Commission ne peut décider de relancer la concertation avec le public que si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet ont subi des modifications substantielles ».

Après avoir décidé de poursuivre le projet le 8 mars 2007, RFF a mené, parallèlement à la poursuite des études, une concertation postérieure au débat public avec garant dans le cadre d'une charte définissant les modalités de participation, de consultation et d'information.

La CNDP a estimé, lors de sa séance du **5 décembre 2012**, qu'en dépit d'une hausse du coût estimé (de 3,75 milliards d'euros en janvier 2004 à 7,2 milliards d'euros en juin 2011) les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet n'ont pas subi de modifications substantielles. Elle a dès lors décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et l'Espagne.

Création de voies navigables, ou mise à grand gabarit de canaux existants

Débat public animé par une CPDP

Projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine

Par lettre du 6 janvier 2011 (reçue le **13 janvier 2011**), le directeur général de Voies navigables de France (VNF) a saisi la Commission nationale du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.

Ce projet, d'un coût estimé à 200 millions d'euros, consiste en l'augmentation du gabarit de navigation sur 27 km et vise à accroître les échanges de marchandises par voie fluviale avec le Bassin parisien, les ports du Havre, de Rouen et le nord de l'Europe avec la réalisation du Canal Seine-Nord.

Le **2 mars 2011**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet et a nommé



Patrick Legrand président de la Commission particulière de ce débat.

À sa séance du **6 avril 2011**, sur proposition de Patrick Legrand, la CNDP a désigné Chantal Sayaret et Gérard Riou membres de la Commission particulière de ce débat. Le **4 mai 2011**, Paul Carriot, Daniel Collard, Xavier Colson et Hugo Cosquer ont été également nommés membres de cette CPDP. Le **7 septembre 2011**, ce fut le cas d'Isabelle Jarry. Sur proposition de Patrick Legrand, le délai de présentation du dossier du maître d'ouvrage prévu à l'article R.121-7 II du code de l'environnement a été prolongé de deux mois.

Le **5 octobre 2011**, la Commission nationale a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public. Sur proposition de Patrick Legrand, la Commission nationale a arrêté le calendrier du débat qui a eu lieu du **2 novembre 2011 au**

17 février 2012 et a approuvé ses modalités de mise en œuvre : 11 réunions publiques dont trois communes avec le projet d'aménagement de la Bassée, 30 cahiers d'acteurs réalisés et près de 10 000 visites sur le site Internet de la CPDP recensées sans oublier les relations avec la presse. Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **30 mars 2012**. Durant le débat, l'opportunité du projet a été discutée de même que les risques environnementaux, ses impacts sur les activités agricoles et touristiques ainsi que son adéquation avec les doléances du secteur de la batellerie en matière de navigation. Le **29 juin 2012**, Voies navigables de France (VNF) a rendu publique sa décision de poursuivre le projet en tenant compte des propositions faites lors du débat.

Le 5 juillet 2012, Voies navigables de France a sollicité la désignation d'un garant chargé de veiller à la



mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public (voir p.82).

Concertation recommandée

Projet MAGEO de mise au gabarit européen de l'Oise entre Compiègne et Creil

Par lettre en date du 22 juin 2011 (reçue le **23 juin 2011**), le directeur interrégional du bassin de la Seine de Voies navigables de France (VNF) a saisi la Commission nationale du projet de mise au gabarit européen Vb de l'Oise entre Compiègne et Creil (projet MAGEO). Ce projet comprend un approfondissement de 1 mètre du chenal de l'Oise entre l'écluse de Creil et le pont ferroviaire de Compiègne pour porter le mouillage à 4 m, la réalisation de rescindements

ponctuels de berges pour améliorer les conditions de navigation et faciliter le passage des bateaux de 180 m de long et 11,40 m de large avec deux niveaux de conteneurs, des travaux de protection des berges ainsi que des travaux de rétablissement de quais pour un coût inférieur aux seuils fixés pour une saisine obligatoire de la CNDP de 98 millions d'euros sur une longueur de 37 km.

Conformément à l'article R.121-3 du code de l'environnement, ce projet avait fait l'objet d'une publication dans un journal national (*Les Échos* du **22 juin 2011**) et un journal local (*Le Parisien*, édition 1995, du **22 juin 2011**). Conformément à l'article L.121-8 II, le maître d'ouvrage a saisi la CNDP.

À sa séance du **6 juillet 2011**, la Commission nationale a recommandé à VNF d'ouvrir une concertation menée sous l'égide de Henri Watissée, personnalité indépendante garante de la mise



en œuvre de cette concertation. Le **6 juin 2012**, la Commission nationale a donné acte à Voies navigables de France (VNF) du compte-rendu de la concertation transmis par lettre datée du 29 mai 2012. La concertation s'est déroulée du **10 janvier 2012 au 15 février 2012**. Sept réunions publiques ont été organisées et un site Internet dédié au projet a comptabilisé plus de 2500 visites. La CNDP en a considéré le compte-rendu satisfaisant en ce qu'il démontrait que ses recommandations avaient été convenablement suivies. Une concertation volontaire a par la suite été décidée par le maître d'ouvrage (voir p. 85).

Création ou extension d'infrastructures de pistes d'aérodromes

Débat public animé par une CPDP

Projet de construction d'une longue piste adapté aux vols long-courriers à Mayotte

Par lettre conjointe en date du 14 avril 2010 (reçue le **16 avril 2010**), le ministre d'état, ministre de l'écologie, de l'énergie, du Développement durable et de la Mer, la ministre chargée de l'Outre-mer, le secrétaire d'état chargé des Transports et la secrétaire d'état chargée de l'écologie ont saisi la Commission nationale du projet de réalisation d'une piste longue à Mayotte, adaptée aux vols long-courriers. Ce projet, d'un coût estimé à 208 millions d'euros, consiste en

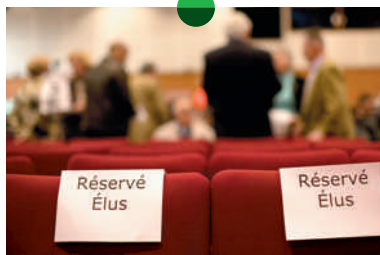
la construction d'une nouvelle piste, d'une longueur de 2,6 km, convergente par rapport à la piste actuelle et construite en partie sur des remblais à l'intérieur du lagon. à sa séance du **2 juin 2010**, la Commission nationale a décidé d'organiser un débat public sur ce projet. Patrick Legrand, vice-président de la Commission nationale, a été désigné par la CNDP afin d'apporter à la Commission particulière chargée de l'animation du débat les conseils méthodologiques nécessaires.

À sa séance du **7 juillet 2010**, la Commission nationale a nommé Anziza Moustoifa présidente de la Commission particulière de ce projet. Le **1^{er} décembre 2010**, sur sa proposition, Nadira Maleck-Bertrand, Zoubair Ben Jacques Alonzo, Franck Madjid et Jean Van Oost ont été nommés membres de cette CPDP. Le **2 février 2011**, Martial Henry en a également été nommé membre ainsi que Mohamed Moindji le **6 avril 2011**.

Ce même jour, et à la demande du directeur général de l'Aviation civile, la Commission nationale a décidé de prolonger de deux mois le délai de six mois prévu à l'article R.121-7 II du code de l'environnement pour la mise au point du dossier du débat.

Le **8 juin 2011**, la présidente de la CPDP a présenté le projet de dossier du débat. La Commission nationale l'a considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public dont le calendrier a été arrêté du **27 juin au 29 juillet 2011 et du 9 septembre au 6 novembre 2011**.

La date de clôture du débat a par la suite été reportée au **11 décembre 2011** à la suite d'événements locaux ayant empêché la tenue des réunions



publiques. Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **9 février 2012**.

Le débat a suscité un vif intérêt de la population qui a profité de cette possibilité de s'exprimer pour mettre en avant la thématique des conditions de vie de la société mahoraise. Il a révélé en particulier le souhait de la population de voir intégrer ce projet dans une réflexion globale sur l'aménagement et le développement de Mayotte. 21 réunions publiques ont été organisées, six cahiers d'acteurs et 5500 visites sur le site de la CPDP ont été recensés. Le **7 mai 2012**, le maître d'ouvrage a rendu publique sa décision de poursuivre le projet d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers et annoncé le lancement d'études complémentaires pour les deux scénarios afin d'en affiner la comparaison.

Cette décision a été publiée au *Journal officiel de la République française* le **10 mai 2012**.

Création ou extension d'infrastructures portuaires

Débats publics animés par une CPDP

Projet d'extension du Port de Jarry à la Guadeloupe

Par lettre en date du 22 mars 2011 (reçue le **25 mars 2011**), le directeur général du Port Autonome de la Guadeloupe (PAG) a saisi la Commission nationale du projet d'extension du Port de Jarry.

Ce projet consiste en la construction d'un nouveau quai de 350 m, la réalisation de 25 hectares de terre-pleins par remblaiement ainsi que l'aménagement des accès maritimes du port par dragage, pour un coût estimé à 160 millions d'euros, en vue de

réaliser un hub de transbordement de marchandises conteneurisées. Ce projet a pour objet de permettre à la Guadeloupe, dans la perspective de la mise en service prévue en 2014 du nouveau canal de Panama ouvrant le passage aux porte-conteneurs de type « New-Panamax », de saisir l'opportunité de se positionner en tant que plateforme régionale dans la Caraïbe pour le transbordement de marchandises tout en évitant pour elle-même le risque réel de se retrouver au niveau d'un port de second ordre desservi à partir d'un port de transbordement. Le nouveau terminal serait capable de recevoir des navires porte-conteneurs de 300 m de long, 40 m de large, 14 m de tirant d'eau pour une capacité de chargement de l'ordre de 6500 conteneurs EVP (équivalent vingt pieds). Le coût des superstructures à la charge de l'opérateur (aménagement des terre-pleins, bureaux et ateliers, équipements de manutention) est estimé à 75 millions d'euros. Le sort du projet, conçu sur la base d'un partenariat avec un opérateur, est lié au résultat de l'appel à projets.

À sa séance du **6 avril 2011**, la Commission nationale a décidé que ce projet devait faire l'objet d'un débat public dont elle a confié l'animation à une Commission particulière.

À sa séance du **4 mai 2011**, la Commission nationale a nommé Jean-Claude Degras président de cette CPDP.

Le **8 juin 2011**, Marie-Laure Blonbou, Myriam Lubino-Bissainte, Moïse Flessel et Jacques Portecop en ont été nommés membres.

Le **7 septembre 2011**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a approuvé le calendrier et les modalités.



Il s'est déroulé du **5 octobre 2011** au **31 janvier 2012** et s'est articulé autour de 20 réunions publiques rassemblant près de 800 participants. Il a suscité plus de 4500 connexions au site Internet de la CPDP. Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **21 mars 2012**. Le projet a trouvé un écho favorable auprès du public qui a cependant émis des réserves importantes en matière environnementale. Ce débat a excédé les seules caractéristiques du projet, le public évoquant des attentes sociales, plus concrètes, concernant notamment les emplois découlant de celui-ci. Le **11 mai 2012**, le maître d'ouvrage a rendu publique sa décision de poursuivre le projet en tenant compte des propositions faites durant le débat. Par la suite, une concertation post-débat public a été décidée (voir p.84).

Projet de port régional de Port-la Nouvelle

—
Par lettre en date du 8 septembre 2011 (reçue le **16 septembre 2011**) et complétée par la lettre du 20 septembre 2011, le président de la région Languedoc-Roussillon a saisi la Commission nationale du projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-la-Nouvelle. Ce projet, dont le coût est estimé à 200 millions d'euros, vise à doubler la capacité d'accueil du port de Port-la-Nouvelle en créant un nouveau bassin d'environ 115 ha, permettant d'accueillir trois navires de 200 m et un de 160 m dédié aux trafics de vracs liquides et un navire de 200 m pour divers vracs. Un terre-plein de 40 ha, constitué de remblais hydrauliques issus des produits de dragages, devrait permettre la création d'une plateforme dédiée aux activités de stockage et de valorisation des vracs liquides, ainsi que le développement

d'une activité logistique associée à l'activité portuaire. Les objectifs du projet visent à augmenter grâce à l'arrivée de nouveaux opérateurs, le trafic annuel (valeur moyenne : 2,35 millions de tonnes) de 1 à 2,5 millions de tonnes et à accueillir de plus grands navires, la recherche de rentabilité du transport maritime poussant à l'augmentation de leur taille. La création du nouveau bassin impliquerait des volumes de dragages (4 millions de mètres cubes) et des ouvrages à réaliser (2850 m de digues en mer) importants.

À sa séance du **9 novembre 2011**, la Commission nationale a décidé que ce projet devait faire l'objet d'un débat public dont elle a confié l'animation à une Commission particulière. Elle a fondé sa décision sur le fait que le projet, en élargissant la zone de chalandise actuellement limitée à la région Languedoc-Roussillon à la région voisine de Midi-Pyrénées et à la principauté d'Andorre et en favorisant les échanges internationaux, revêtait un caractère d'intérêt national. La CNDP a également tenu compte du fait que les enjeux socio-économiques du projet étaient importants, tant en matière d'emplois induits par l'augmentation du trafic que sur le plan du développement des entreprises régionales en favorisant leur compétitivité notamment dans le domaine des exportations. Enfin, la CNDP a considéré que les impacts sur l'environnement étaient significatifs, s'agissant des échanges sédimentaires entraînés le long de la côte et entre l'étang de Bages-Sigean et le port, des effets sur la conservation de la biodiversité marine et sur les migrations animales, le projet étant partiellement situé dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et



floristique (ZNIEFF), une zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO) et une zone de protection spéciale (ZPS) en mer. Le **7 décembre 2011**, elle a nommé Pierre-Frédéric Ténière-Buchot président de cette CPDP. Le **3 mai 2012**, la CNDP a décidé de prolonger de six mois le délai de six mois prévu à l'article R.121-7 II du code de l'environnement. Le **6 juin 2012**, elle a nommé Étienne Baland, François Perdrizet, Camille Saïssset et Gabriel Ullmann membres de la Commission particulière de ce débat. Le **5 septembre 2012**, elle a donné acte de la démission de la CPDP de Gabriel Ullmann.

Par lettre en date du **27 septembre 2012**, le président du conseil régional de Languedoc-Roussillon a transmis à la CNDP le dossier du maître d'ouvrage. La Commission nationale a décidé le **7 novembre 2012** que le dossier du maître d'ouvrage devrait développer les points suivants

pour le considérer comme suffisamment complet pour être soumis au débat public : évolution du trafic de 2000 à 2011 ; présentation détaillée des chiffres d'affaires actuels et à venir directs, indirects et induits et des emplois correspondants ; présentation du parc logistique envisagé dans le cadre du projet. La Commission nationale a considéré, le **5 décembre 2012**, le dossier comme suffisamment complet pour être soumis au débat public. Elle en a arrêté le calendrier, du **17 décembre 2012 au 16 avril 2013** et a approuvé ses modalités de mise en œuvre : 8 réunions publiques, site Internet dédié, relations avec la presse.



Concertation recommandée

Projet de développement du Port de Brest-Bretagne

Par lettre en date du **13 février 2012**, le président du conseil régional de Bretagne, autorisé par délibération du conseil régional du 16 décembre 2011, a saisi la Commission nationale du projet de développement du Port de Brest-Bretagne, propriété de la région Bretagne depuis le 1^{er} janvier 2007.

Ce projet, dont le coût est estimé à 134 millions d'euros, aurait pour objet d'accroître l'activité du port de Brest au moyen d'une meilleure accessibilité maritime, facilitant l'accès au port de navires de plus grandes capacités, et permettant par une augmentation des surfaces disponibles grâce à la poldérisation des sédiments dragués, le développement ou l'accueil d'activités, telles que le transport de conteneurs ou les industries de construction ou d'assemblage d'éoliennes offshore. Les différentes opérations d'aménagement de la zone portuaire comportent le dragage du chenal d'accès (1,4 million de mètres cubes), la création de digues d'enclosures et de quais lourds, la poldérisation des sédiments et la consolidation et renforcement du polder pour supporter de lourdes charges. Le **7 mars 2012**, la Commission nationale a décidé de ne pas organiser de débat public sur ce projet, considérant que le projet ne revêtait pas un caractère d'intérêt national. Considérant toutefois que ses enjeux socio-économiques pour le développement de l'activité du port de Brest étaient importants pour la sauvegarde des activités liées aux matières premières agricoles, l'augmentation du trafic de conteneurs et l'accueil de

nouvelles activités industrielles, et que ses impacts sur l'environnement sont significatifs, notamment sur la qualité des eaux littorales dans la rade de Brest, elle a décidé de recommander au conseil régional de Bretagne d'ouvrir une concertation menée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en serait le garant. Elle a désigné le même jour Claude Bernet comme garant de la concertation.

La concertation s'est tenue **du 26 juin au 30 novembre 2012**.

Le compte-rendu devrait être transmis à la CNDP début 2013.



2 / Autres projets d'équipements

Création de lignes électriques Débat public animé par une CPDP

Projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Arras et Lille

Par lettre en date du 29 novembre 2010 (reçue le **30 novembre 2010**), le président de Réseau de transport d'électricité (RTE) a saisi la Commission nationale du projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité (400 000 volts) entre Lille et Arras.

Ce projet, d'un coût estimé à 95 millions d'euros, consiste à renforcer l'axe en double circuit de la ligne à 400 000 volts entre le sud de Lille (poste d'Avelin) et le nord-ouest d'Arras (poste de Gavrelle). À sa séance du **5 janvier 2011**, la Commission nationale a décidé d'organiser un débat public sur ce projet.

Le 2 février 2011, la Commission nationale a nommé Michel Giacobino président de la Commission particulière de ce débat.

À sa séance du **6 avril 2011**, Élisabeth Campagnac, Violette Le Quéré-Cady, Ariane Métais, Claude Brûlé et Pierre Lurent en ont été nommés membres. À sa séance du **6 juillet 2011**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public dont le calendrier et les modalités ont été approuvés.

Le débat s'est déroulé du **12 octobre 2011 au 13 février 2012**. Durant ce débat, neuf réunions publiques ont été organisées,



Le débat public porte d'abord sur la nécessité ou non de réaliser un projet, avant de porter sur ses caractéristiques ou impacts.

16 cahiers d'acteurs ont été rédigés et environ 7 500 visites sur le site Internet de la CPDP recensées. Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **30 mars 2012**. Ce débat a mis en exergue les inquiétudes et réticences de la population face à ce type de projet, semblant ainsi refléter le besoin d'organiser un débat d'options générales sur les lignes à haute tension. Ce débat a permis à RTE de compléter ses informations et de prendre à cette occasion divers engagements. Le **22 juin 2012**, le maître d'ouvrage a rendu publique sa décision de poursuivre le projet en tenant compte des propositions faites durant le débat. RTE a également décidé de poursuivre la concertation et l'information du public en sollicitant la CNDP afin qu'elle désigne une personnalité indépendante garante de cette concertation post-débat, conformément à l'article L.121-13-1 du code de l'environnement (voir p. 82).

Concertation recommandée

Projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité à 400 000 V Lonny-Seuil-Vesle entre Charleville-Mézières et Reims

Par lettre en date du 15 septembre 2010 (reçue le **20 septembre 2010**), le président de RTE (Réseau de transport d'électricité) a saisi la Commission nationale du projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité (400 000 V) entre Charleville-Mézières (poste de Lonny) et Reims (poste de Vesles). Ce projet, d'un coût approximatif de 105 millions d'euros, consiste en la reconstruction, sur une longueur de 80 km, d'une ligne existante de transport électrique, qui arrive à saturation, ce qui entraîne des baisses de tension, à la limite de ce que peut supporter

le réseau. L'artère Lonny-Vesles est la partie Nord de la maille du réseau national reliant Charleville au poste de Méry-sur-Seine. Sa fonction principale est d'alimenter la région rémoise, également alimentée par la branche Sud de l'artère, de Méry-sur-Seine à Vesle. La ligne existante mono-conducteur sera, selon le projet, remplacée par une ligne à deux conducteurs, ce qui en doublera la capacité. La nouvelle ligne sera construite à proximité de l'ancienne qui sera démontée après la mise en service de la nouvelle. Les pylônes prévus pour la nouvelle ligne seront plus hauts (50 m au lieu de 40 m) et ont une emprise au sol plus importante (100 m² contre 80). Ce projet, que le développement économique de la région rémoise semble rendre nécessaire en raison de la croissance de la consommation d'énergie électrique, présente un intérêt plus régional que national, même si un déséquilibre de



la maille locale peut avoir des conséquences dommageables sur l'équilibre du réseau national. S'agissant d'une reconstruction, l'impact visuel devrait être proche de l'impact de la ligne existante. La reconstruction pourrait permettre la limitation de l'exposition des populations en éloignant le nouveau tracé des zones habitées, conformément à la recommandation du Conseil des ministres de la Santé de l'Union européenne.

Aussi la Commission nationale a-t-elle décidé, à sa séance du **3 novembre 2010**, qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet. Elle a néanmoins recommandé au maître d'ouvrage d'ouvrir une concertation menée sous l'égide d'une personnalité indépendante (garant).

À sa séance du **1^{er} décembre 2010**, la Commission nationale a désigné pour ce faire René Daroque.

Le **1^{er} février 2012**, La Commission nationale a donné acte au président de RTE du compte-rendu de la concertation auquel a été joint le rapport du garant. La concertation a été menée du **3 mai au**

15 novembre 2011. Six réunions publiques et des permanences locales ont été organisées autour de ce projet. Un site Internet dédié a été mis à disposition par RTE, accueillant près de 850 visiteurs, et la concertation a fait l'objet d'une large couverture médiatique locale. Les moyens de communication mis en œuvre par le maître d'ouvrage pour informer le public sur les contours du projet ont permis l'examen d'une grande variété de questions. Des points restent à approfondir à l'instar de la précision du tracé ou encore des impacts visuels de la ligne. Le maître d'ouvrage a décidé de poursuivre le projet en prenant en compte les remarques apportées par le public lors de la concertation. Une version définitive du projet



a été proposée par RTE et sera soumise à enquête publique et DUP en 2013-2014. Le début des travaux est prévu en 2015 pour une mise en service de la ligne courant 2016. La Commission nationale a considéré le compte-rendu satisfaisant en ce qu'il démontrait que ses recommandations avaient été convenablement suivies.

Création de barrages hydroélectriques ou de barrages réservoirs

Débat public animé par une CPDP

Projet d'aménagement de la Bassée

Par lettre en date du 24 janvier 2011 (reçue le **26 janvier 2011**), le président des Grands Lacs de Seine (Institution interdépartementale des Barrages - Réservoirs du bassin de la Seine) a saisi la Commission nationale du projet d'aménagement de la Bassée. Estimé à 495 millions d'euros, ce projet vise à compléter le dispositif existant de protection de la région face au risque inondation. Au-delà des effets directs des submersions des zones inondables, le risque principal réside dans les effets indirects de la crue.

À sa séance du **2 mars 2011**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet et a nommé Patrick Legrand président de la Commission particulière de ce débat.

Le **6 avril 2011**, sur proposition de Patrick Legrand, la CNDP

a nommé Graziella Luisi, Marie Pittet, Chantal Sayaret, Jacques Arnould et Gérard Riou membres de la Commission particulière de ce débat.

Le **4 mai 2011**, Isabelle Jarry a été également désignée membre de cette CPDP. Le **7 septembre 2011**, sur proposition de Patrick Legrand, le délai de présentation du dossier du maître d'ouvrage prévu à l'article R.121-7 II du code de l'environnement a été prolongé de deux mois.

Le **5 octobre 2011**, la Commission nationale a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a arrêté le calendrier : du **2 novembre 2011 au 17 février 2012**. 13 réunions publiques

dont trois communes avec le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine ont été organisées, 20 cahiers d'acteurs ont été édités et 8000 visites sur le site Internet de la CPDP ont été recensées. Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **30 mars 2012**. À l'issue de ce débat, l'opération envisagée est mieux connue et mieux partagée par les participants. Le débat public a révélé le besoin de mieux intégrer le projet d'aménagement de la Bassée dans une politique globale de gestion des risques liée aux inondations.

Le **14 juin 2012**, le maître d'ouvrage a rendu publique sa décision de poursuivre le projet en tenant compte des propositions faites durant le débat et de mettre en œuvre des études complémentaires relatives à l'aménagement de la Bassée (voir p.83).

Transfert d'eau de bassin fluvial

Débat public animé par une CPDP

Projet d'extension du réseau hydraulique régional du Languedoc-Roussillon (Aqua Domitia)

Par lettre en date du 22 décembre 2010 (reçue le **29 décembre 2010**), le président du directoire de BRL (Compagnie nationale d'aménagement du Bas-Rhône et du Languedoc) a saisi la Commission nationale du projet d'extension du réseau hydraulique régional de la région Languedoc-Roussillon, alimenté à partir du Rhône, vers des territoires à ressources en eau déficitaires ou limitées, en vue de sécuriser les approvisionnements en eau pour l'irrigation des terres agricoles et l'alimentation en eau potable après traitement.



Ce projet, dénommé Aqua Domitia, a déjà fait l'objet d'une saisine le **25 mai 2009**. Lors de sa réunion du 1^{er} juillet 2009, la Commission a décidé qu'elle devrait être à nouveau saisie dès lors que les conclusions des études menées dans le cadre des schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) seraient connues. Elle a toutefois considéré que le premier maillon du projet, au sud de Montpellier, pouvait être séparé du projet global, s'il s'avérait urgent, et faire l'objet d'une publication compte tenu de ses caractéristiques, ce qui a été fait sans que la Commission nationale ne soit saisie de ce projet.

Le projet, objet de la saisine du 25 mai 2009, d'un coût compris entre 150 et 250 millions d'euros, consiste à réaliser différents maillons d'une conduite hydraulique enterrée afin d'étendre vers l'Ouest la zone actuellement desservie à partir du maillon Sud-Montpellier en cours de construction : le maillon Val d'Hérault d'une longueur de 41 km avec une canalisation comprise entre 600 et 900 mm ; le maillon Biterrois d'une longueur de 31 km avec une canalisation d'un diamètre de 600 mm. Le dossier de saisine mentionne par ailleurs trois autres maillons : le maillon « Puech de Labade » d'une longueur de 13 km avec une canalisation de 600 mm, pour sécuriser l'alimentation en eau des stations touristiques de l'Aude ; le maillon du Minervois, d'une longueur de 5 à 10 km avec une canalisation de 300 mm, destiné à substituer une nouvelle ressource afin de réserver la nappe souterraine pour les besoins en eau potable ; le maillon « Nord et Ouest Montpellier », d'une longueur de 42 km avec une canalisation comprise entre 300 et 600 mm, destiné

à desservir les zones nord et ouest de Montpellier. Ce maillon en cours de réalisation, objet de la première saisine, n'est mentionné que pour mémoire dans la seconde.

In fine, ce programme se traduirait par un transfert d'eau de 2,5 m³/s portant à 14,5 m³/s les prélèvements dans le Rhône actuellement d'environ 12 m³/s. À sa séance du **2 février 2011**, la Commission nationale a décidé d'organiser un débat public sur ce projet. Elle a nommé Philippe Marzolf président de la Commission particulière. Le **2 mars 2011**, Mireille Leteur, Cécile Valverde et Claude-Sylvain Lopez en ont été nommés membres.

À sa séance du **7 septembre 2011**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a approuvé le calendrier et les modalités.

Le débat public a eu lieu du **15 septembre au 29 décembre 2011**. Il a donné lieu à 13 réunions publiques et à la rédaction de 40 cahiers d'acteurs. En outre, de nombreux outils d'informations ont été mis en place à l'instar du site Internet de la CPDP accueillant plus de 20 000 visiteurs, d'une page Facebook comptant 180 adhérents et d'une lettre d'information envoyée à 690 abonnés. Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **9 février 2012**. Le débat, du fait de la technicité de la thématique, n'a pas fortement mobilisé le grand public, mais a permis un partage d'opinions sur l'opportunité du projet et l'émergence de vives préoccupations concernant l'environnement et la qualité de l'eau en particulier. Le **11 avril 2012**, le maître d'ouvrage a rendu publique sa décision de poursuivre le projet en tenant compte des propositions faites durant le débat. Il a entre autres



précisé qu'il envisageait de conduire les études de chaque maillon en précisant les besoins des réseaux de desserte et d'engager les concertations locales par maillon, afin de définir conjointement les projets de déploiement du réseau principal et des réseaux secondaires associés.

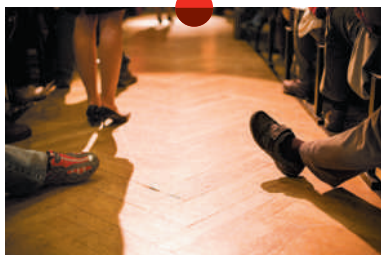
Équipements culturels, sportifs, scientifiques ou touristiques

Débat public animé par une CPDP

Projet de réalisation des Villages Nature du Val d'Europe

Par lettre conjointe en date du 13 septembre 2010 (reçue le 14 septembre 2010), le directeur

général de la société Les villages Nature du Val d'Europe (filiale de Pierre et Vacances SA et Euro Disney Associés) et le directeur général d'EPA France (Établissement public d'aménagement du secteur IV de Marne-la-Vallée, créé par décret du 24 mars 1987, dans le cadre du projet d'implantation de la société Euro Disney), ont saisi la Commission nationale du débat public du projet de réalisation d'une nouvelle destination touristique d'envergure européenne. Ce projet comporte la création sur 259 ha de 2 300 unités d'hébergement (1 700 hébergements dont 700 collectifs et 1 000 individuels pour la 1^{re} phase) classées en résidence de tourisme et d'équipements aqualudiques, récréatifs et sportifs. Le projet résidentiel est organisé en deux villages, le Village Lacustre et le Village Forestier, construits aux abords de deux plans d'eau ludiques à créer, pour un coût estimé, s'agissant de la première



phase, à 650 millions d'euros dont 98 millions d'euros à la charge des pouvoirs publics (infrastructures routières, eau, assainissement, électricité, fibre optique). En matière d'emplois, le chantier de construction devrait créer 2 375 emplois par an pendant sept ans et l'exploitation 1 600 emplois permanents pour la 1^{re} phase.

Aux termes de l'avenant n° 8 à la Convention du 24 mars 1987, signé le 14 septembre 2010 par l'État, la région d'Ile-de-France, le conseil général de Seine-et-Marne, Disneyland Paris Resort, Pierre et Vacances et EPA France, ce dernier est l'aménageur public de l'emprise affectée pour la réalisation du projet Les Villages Nature du Val d'Europe chargés de la maîtrise d'ouvrage des infrastructures secondaires des projets et de la mise en œuvre de l'ensemble des procédures publiques intéressant le projet. Pour les besoins de

l'aménagement du projet, le périmètre d'EPA France, qui recouvre les territoires des communes de Chessy, Coupvray, Serris, Bailly-Romanvilliers et Magny-le-Hongre, doit être étendu de 195 ha supplémentaires situés sur la commune de Villeneuve-le-Comte. Le conseil régional d'Ile-de-France et le conseil général de Seine-et-Marne ont respectivement approuvé le 8 juillet et le 25 juin 2010 l'avenant à la convention de 1987 sur le développement du Val d'Europe et le projet Les Villages Nature du Val d'Europe.

Ce projet avait déjà fait l'objet d'une concertation. Les représentants des communes concernées ont été associés aux comités de pilotage des études préalables au cours de la période de gestation du projet, de 2003 à 2005. Huit réunions publiques ont été organisées en 2010 par les maires des communes directement concernées avec la participation

de l'Établissement public aménageur (EPA France) et des promoteurs privés.

Le principe de ce projet a été approuvé par l'État dans le cadre d'une lettre d'intention signée le 13 février 2007 qui entérine le principe de concertation avec les collectivités locales.

La Commission nationale du débat public, chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets de cette nature considère que c'est à ce moment-là qu'elle aurait dû être saisie.

Regrettant d'être saisie si tardivement, la Commission nationale a rappelé que tant la Convention d'Aarhus que la directive du Conseil 85/337/CEE du 27 juin 1985 imposent une information et une participation du public dans le processus de décision à un moment où toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence.

Aussi, à sa séance du **6 octobre 2010**, la Commission nationale a-t-elle décidé que ce projet devait faire l'objet d'un débat public, dont elle confiait l'organisation aux maîtres d'ouvrage, selon des modalités qu'elle a précisées.

Patrick Legrand a été chargé de suivre la préparation et le déroulement de ce débat.

À sa séance du **1^{er} décembre 2010**, Pierre Gervason a été désigné à la demande du maître d'ouvrage en qualité de personnalité indépendante, président du débat, chargé de l'animation du débat public sur le projet ; il s'est entouré de Patricia Jean-Drouart, Marc Jozan et Violette Le Quéré-Cady.

Le **6 avril 2011**, Pierre Gervason a présenté le projet de dossier du débat. La Commission nationale l'a considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public mais a demandé que les données environnementales



recueillies dans le cadre de l'étude d'impact, débutée en septembre 2010, et utiles au débat soient rendues publiques pendant le débat. La CNDP a arrêté le calendrier du débat qui a eu lieu du **12 avril au 24 juin 2011**.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **27 juillet 2011**.

Les outils d'information tels que le site Internet (5810 visites) et le système de questions-réponses (150 questions orales et 82 questions écrites) ont permis d'informer tous les publics concernés. 2 000 exemplaires de la lettre du débat ont été distribués lors des réunions publiques et des points presse. 2500 exemplaires du dossier ont été diffusés, ainsi que 2000 exemplaires de sa synthèse. Au total, plus de 1 000 personnes ont participé aux huit réunions publiques organisées durant le débat sur une étendue significative du département de Seine-et-Marne afin de favoriser la participation du public. Deux thèmes spécifiques ont fait l'objet de deux réunions thématiques (le développement territorial et l'eau et les milieux naturels) afin d'approfondir les échanges sur des aspects clés du projet.

Le **30 septembre 2011**, les maîtres d'ouvrage ont rendu publique leur décision de poursuivre le projet en tenant compte des observations formulées par le public lors du débat. Cette décision a été publiée au *Journal officiel de la République française* le **19 novembre 2011**.

Le début des travaux est prévu en 2013-2014.

Projet de réalisation du Grand Stade de la Fédération française de rugby (FFR)

La Commission nationale a été saisie du projet de réalisation d'un Grand Stade et de ses aménagements connexes par lettre en date du 7 novembre 2012,

reçue le **8 novembre 2012**, du président de la Fédération française de rugby (FFR) et par lettre conjointe en date du 7 novembre 2012 du président du conseil général de l'Essonne, du président de la Communauté d'agglomération Évry Centre Essonne et des maires de Ris-Orangis et de Bondoufle.

Le projet de la Fédération française de rugby consiste à la réalisation d'un stade de 82000 places, ayant pour caractéristiques particulières un toit rétractable et une pelouse amovible sur le site de l'ancien hippodrome de Ris-Orangis (Essonne) pour un coût de 600 millions d'euros.

Le site de l'hippodrome situé à la jonction de l'autoroute A6 et de la Francilienne N104 est desservie par la gare d'Orangis-Bois-de-l'Épine du RER D (une passerelle reliera la gare au Grand stade) et le futur tram-train Massy-Évry qui reliera le site aux lignes B et C du RER, au réseau du Grand Paris Express et à la gare TGV de Massy.

Ce projet poursuit deux objectifs : garantir l'indépendance logistique de la FFR pour les rencontres du XV de France et doter la Fédération des moyens nécessaires pour assurer le développement du rugby grâce aux ressources tirées de la gestion du stade, à l'instar des autres fédérations internationales. Cet équipement, dont la vocation principale est l'accueil des plus grandes compétitions nationales et internationales de rugby, est également conçu pour recevoir de multiples activités sportives ou culturelles.

Sur la base du dossier du maître d'ouvrage, la Commission a considéré, lors de sa séance du **5 décembre 2012**, que le rayonnement international des rencontres qui y seraient organisées et la très grande capacité d'accueil du stade



conféraient au projet un caractère d'intérêt national et que les enjeux socio-économiques qui lui sont attachés sont importants pour le territoire concerné. Elle a également considéré que les impacts du projet sur l'environnement et l'aménagement sont significatifs. La Commission a donc décidé que le projet de Grand Stade de la FFR devait faire l'objet d'un débat public que la Commission organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Concertations recommandées

Projet de Campus Condorcet

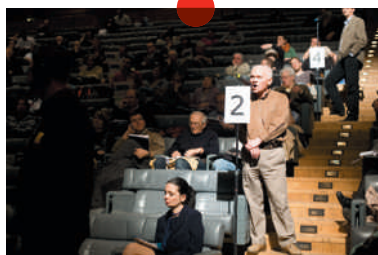
Par lettre en date du 15 mars 2010 (reçue le **18 mars 2010**), le président de la Fondation de coopération scientifique Campus Condorcet a saisi la Commission

nationale du projet de création d'un campus universitaire sur deux sites proches l'un de l'autre à Paris (Porte-de-la-Chapelle) et à Aubervilliers. Le projet porté par huit établissements et organismes publics dispersés sur de nombreux sites (École des hautes études en sciences sociales, École pratique des hautes études, École nationale des chartes, Institut national d'études démographiques, Centre national de la recherche scientifique, universités de Paris-I, Paris-VIII et Paris-XIII) a pour objectif la création d'un pôle international d'études avancées en sciences humaines et sociales et est destiné à accueillir 15 500 personnes, enseignants, chercheurs, étudiants (dont de nombreux étrangers), ainsi que les personnels administratifs. Il consiste en la construction de deux ensembles de bâtiments, l'un situé à Aubervilliers, l'autre Porte-de-la-Chapelle pour un coût évalué à 600 millions d'euros. La Commission nationale a décidé, à sa séance du **5 mai 2010**, de recommander au maître d'ouvrage, d'ouvrir une concertation.

à sa séance du **2 juin 2010**, la CNDP a nommé Claude Guillerme, personnalité indépendante, garante du bon déroulement de cette concertation.

Elle s'est déroulée du **16 mai au 24 juin 2011** à la faveur de trois réunions publiques. En préalable à ces réunions publiques, des rencontres thématiques ont eu lieu avec le monde enseignant et étudiant, les acteurs du monde associatif.

Le **1^{er} février 2012**, la Commission nationale a donné acte au président de la Fondation Campus Condorcet du compte-rendu de la concertation. Elle a considéré que le compte-rendu du maître



d'ouvrage, auquel était joint le rapport du garant, était satisfaisant en ce qu'il démontrait que ses recommandations avaient été convenablement suivies. L'enquête publique pour le site d'Aubervilliers s'est déroulée du **18 juin au 20 juillet 2012**. La livraison des premiers bâtiments de ce projet est attendue dans le courant de l'année 2018.

Projet de nouveau stade Roland-Garros

Après avoir été publié dans un journal national (*Le Figaro* du **22 juin 2011**) et un journal local (*Le Parisien* du **22 juin 2011**) conformément à l'article R.121-3 du code de l'environnement, le projet d'extension du stade de Roland-Garros a fait l'objet, par lettre en date du 22 juin 2011 (reçue le **22 juin 2011**) du directeur général de la Fédération française de tennis (FFT), d'une saisine de la Commission nationale. Ce projet, dont le coût s'élève à 273 millions d'euros, comporte la restructuration et la couverture du court central Philippe Chatrier, la construction d'un nouveau court de 4 950 places en terre battue dans le jardin des Serres d'Auteuil, la création d'une esplanade et la démolition du court n° 1, le réaménagement du Fond des Princes avec la création d'un court supplémentaire de 2 000 places, cinq nouveaux courts de 300 places et deux courts d'entraînement, la mise en valeur du site par un traitement paysager et la construction d'un nouveau centre d'entraînement sur la parcelle occupée par le stade Georges-Hébert. L'objectif du projet est de pérenniser le statut et le rayonnement du tournoi mondial de Roland Garros. Par lettre en date du 30 juin 2011 (reçue le **4 juillet 2011**), le président de France Nature Environnement a également saisi la CNDP de ce projet.

Dans le cadre de la procédure de révision simplifiée du plan local d'urbanisme nécessaire pour le réaménagement du site de Roland-Garros, une réunion publique de concertation a été organisée le 29 juin 2011 par la mairie de Paris.

À sa séance du **6 juillet 2011**, la Commission nationale a recommandé à la FFT, en raison des impacts du projet sur l'environnement, d'ouvrir une concertation menée sous l'égide d'une personnalité indépendante que la Commission a désigné en la personne de Jean-Pierre Tiffon.

Le **7 décembre 2011**, la Commission nationale a accusé réception à la Fédération française de tennis du compte-rendu de la concertation menée du **8 octobre au 23 novembre 2011**. Toutefois, considérant que le compte-rendu démontrait que ses recommandations avaient été

convenablement suivies par le maître d'ouvrage sur le projet d'extension du stade de Roland-Garros, à l'exception de celles relatives aux transports publics et aux modalités d'information du public jusqu'à l'enquête publique et durant le chantier, la CNDP a recommandé à la Fédération française de tennis d'organiser deux nouvelles réunions publiques, en présence du garant : la première portant sur l'adéquation des transports publics et conduite avec le concours des villes de Boulogne-Billancourt et de Paris et la seconde portant sur les modalités d'information du public jusqu'à l'enquête publique et durant le chantier.

Le **1^{er} février 2012**, la Commission nationale a donné acte à la Fédération française de tennis des comptes-rendus de la concertation auxquels a été joint le rapport du garant. Elle a considéré que les comptes-rendus étaient désormais satisfaisants en ce



La CNDP apprécie pour chaque projet si un débat public doit être organisé en fonction de l'intérêt national du projet, de son incidence territoriale, de ses enjeux socio-économiques et de ses impacts sur l'environnement.

qu'ils démontraient que ses recommandations avaient été convenablement suivies. L'enquête publique du plan local d'urbanisme pour l'extension du stade Roland-Garros s'est déroulée du **8 février au 30 mars 2012**. Les travaux ont débuté en 2012.

Projet de transfert de l'École centrale Paris sur le plateau de Saclay

Par lettre en date du **27 juillet 2011**, le ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche a saisi la CNDP du projet de déménagement de l'École centrale Paris sur le plateau de Saclay. Le coût prévisionnel de ce projet s'élève à environ 221 millions d'euros. Il a fait l'objet d'une publication dans une édition nationale (*Le Monde* du **26-27 juin 2011**) et locale (*Le Parisien Essonne* du **25 juin 2011**) conformément à l'article R.121-3 du code de l'environnement. À sa séance du **7 septembre 2011**,

la CNDP a recommandé au maître d'ouvrage d'ouvrir une concertation sur le projet, menée sous l'égide de Jean-Luc Mathieu, membre de la CNDP et personnalité indépendante, chargée du bon déroulement de la concertation.

Le **4 janvier 2012**, la Commission nationale a donné acte au directeur général pour l'enseignement supérieur et pour l'insertion professionnelle du compte-rendu de la concertation menée du **3 octobre au 24 novembre 2011**. Elle a considéré que le compte-rendu, auquel a été joint le rapport du garant, était satisfaisant en ce qu'il démontrait que ses recommandations avaient été convenablement suivies. Le maître d'ouvrage a décidé de poursuivre le projet sans y apporter de modifications substantielles. L'enquête publique et la déclaration d'utilité publique sont prévues en pour 2013.

Saisine irrecevable et saisines sans suite

Projet d'aménagement de la Plaine du Var

Les opérations d'aménagement de la Plaine du Var ont été inscrites par le décret n° 2008-229 du 7 mars 2008 parmi les opérations d'intérêt national mentionnées à l'article R.121-4-1 du code de l'urbanisme.

Ces opérations sont portées par l'Établissement public d'aménagement de la Plaine du Var, créé par le décret n° 2008-773 du 30 juillet 2008 et chargé de procéder à toutes opérations de nature à favoriser l'aménagement, le renouvellement urbain, le développement économique et la valorisation des espaces compris à l'intérieur d'un périmètre s'étendant sur 23 km, le long de la plaine du Var, sur une largeur de 3 à 5,5 km d'Est



en Ouest, sur le territoire de 15 communes couvrant une superficie de 10 000 ha dont 450 aménageables pour le développement économique, le logement, les commerces, les équipements de loisirs et les services publics. Ces opérations représentent un montant d'investissements privés et publics d'un montant de 2,5 milliards d'euros sur la période 2010-2025.

Au titre de ces opérations, le projet de construction d'un stade multifonctionnel de 35 000 places a déjà fait l'objet d'une publication le 11 août 2010. Dans le délai de deux mois suivant cette publication, la Commission nationale n'a été saisie d'aucune demande de débat public sur ce projet. Par lettre en date du 10 novembre 2011, reçue le **16 novembre 2011**, le président de France Nature Environnement, association agréée de protection de l'environnement au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement au niveau national, a saisi la Commission nationale d'une demande d'organisation d'un débat public sur l'ensemble de l'opération d'intérêt national intitulé «EcoVallée» de la Plaine du Var.

Par lettre en date du 21 novembre 2011, reçue le **23 novembre 2011**, le président du conseil régional de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, mandaté par délibération du 21 octobre 2011, a saisi la Commission nationale d'une demande similaire. Considérant d'une part que la Commission nationale, qui ne peut pas s'autosaisir, n'avait pas été saisie du projet global d'aménagement de la plaine du Var par le ministre chargé de l'Environnement en vue de l'organisation d'un débat public sur une option générale d'intérêt national en matière

d'environnement, de développement durable ou d'aménagement en application de l'article L. 121-10 du code de l'environnement et considérant d'autre part qu'aucune autre opération que celle déjà mentionnée (le stade) n'avait fait l'objet ni d'une publication ni d'une saisine du maître d'ouvrage, la Commission nationale a décidé, le **7 décembre 2011**, que la saisine de l'association France Nature Environnement Plaine du Var et la saisine du conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur sur le projet EcoVallée de la Plaine du Var n'étaient pas recevables en l'état. La CNDP a néanmoins appelé l'attention de Madame la ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement sur l'intérêt d'un tel débat.

Projet de parc des expositions Toulouse Midi-Pyrénées

—
Par lettre en date du 13 mars 2012 (reçue le **20 mars 2012**), le président de la Société publique locale d'aménagement du Grand Toulouse, mandaté par la délibération n° DEL-12-232 en date du 29 mars 2012 du Conseil de communauté de la Communauté urbaine du Grand Toulouse transmise par lettre du 30 mars 2012, a saisi la Commission du projet de réalisation d'un nouveau parc des expositions de Toulouse, destiné à accueillir foires, salons professionnels et grand public, congrès et événements sportifs, culturels, scientifiques et touristiques.

Ce projet, dont le coût des bâtiments et infrastructures est estimé à 315 millions d'euros hors taxes et qui se situe sur le territoire des communes d'Aussonne, de Beauzelle et



de Blagnac, consisterait à réaliser en deux phases une surface couverte d'exposition de 110 000 m², à proximité immédiate de l'aéroport et des chaînes de montage de l'Airbus A380 et à prolonger concomitamment les dessertes et réseaux nécessaires, notamment la route à 2x2 voies et la ligne de tramway existantes, sur une distance d'environ 800 m.

Ce projet, dont l'objectif serait de remplacer l'actuel parc des expositions, d'une surface couverte d'exposition de 40 000 m², vétuste et situé en zone inondable, sous-dimensionné au regard de l'activité économique de la métropole de Toulouse, ne revêtait pas un caractère d'intérêt national. Les enjeux socio-économiques du projet sont importants pour la métropole toulousaine et la région Midi-Pyrénées, puisqu'il aurait pour objet

de doter la Communauté urbaine du Grand Toulouse d'un parc des expositions d'une surface équivalente à celle des parcs de Montpellier et de Marseille en première phase et du même ordre de grandeur que celle des parcs de Bordeaux et Lyon en deuxième phase. Les impacts sur l'environnement concernent l'activité agricole et les milieux naturels. Seraient en effet présentes, autour de la zone d'étude mais non sur le site d'implantation du parc, plusieurs zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) et une zone Natura 2000. Le lieu d'implantation serait principalement situé dans la réserve foncière destinée à l'extension et à l'accueil d'activités économiques et déclarée d'utilité publique par le préfet le 14 août 2003. La déclaration d'utilité publique a été prorogée de cinq ans le 24 juin 2008. À sa séance du **3 mai 2012**, la Commission nationale



a décidé que ce projet ne devait pas faire l'objet d'un débat public, considérant qu'il appartenait à la Société publique locale d'aménagement du Grand Toulouse de conduire une concertation sur ce projet selon les modalités définies par le Conseil de communauté du Grand Toulouse dans sa délibération n°DEL-12-092 du 9 février 2012.

Projet de construction d'une cité musicale sur l'Île Seguin à Boulogne-Billancourt

Par lettre en date du **7 septembre 2012**, le président du conseil général des Hauts-de-Seine, autorisé par la délibération du conseil général des Hauts-de-Seine du 9 juillet 2012, a saisi la Commission du projet de construction d'une cité musicale sur l'Île Seguin à Boulogne-Billancourt (92).

Ce projet, dont le coût est estimé

à 165 millions d'euros HT, réunit les composantes suivantes : un auditorium de 900 places, une grande salle de 3000 places assises, des espaces de répétition et d'enregistrement, des espaces permettant d'organiser des manifestations d'entreprises, des espaces de restauration et de commerces, des locaux pour la Maîtrise des Hauts-de-Seine, des locaux pour un orchestre en résidence.

L'estimation des besoins a permis de définir un programme d'une surface hors œuvre nette (SHON) de 37 000 m² à laquelle s'ajoute une surface de 11 000 m² en sous-sol pour le stationnement et la logistique. La cité sera implantée en pointe aval de l'Île Seguin, sur une emprise d'un seul tenant de 2,35 hectares appartenant au conseil général et respectera les prescriptions urbanistiques qui régissent les projets de construction sur l'Île Seguin.

Ce projet, qui vise à doter le département des Hauts-de-Seine d'un équipement culturel à vocation musicale de très haut niveau, tant dans le domaine de la diffusion de spectacles que dans celui de la création et de la pratique, et participe à la reconquête de l'Île Seguin, a fait l'objet d'une mention en caractères apparents dans un journal national (*Le Monde* du **6 août 2012**) et un journal local (*Le Parisien* du **6 août 2012**) conformément à l'article R.121-3 du code de l'environnement.

Porté par le département des Hauts-de-Seine, ce projet revêt un caractère d'intérêt régional et s'inscrit dans le cadre du Grand Paris culturel. L'acte motivé de la société du Grand Paris, prévu par l'article 3 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et pris à la suite du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris, qui s'est déroulé du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011, établit qu'à Boulogne-Billancourt la ligne rouge assure le maillage avec la ligne 9 du métro et sa gare routière au niveau du Pont de Sèvres et que la réalisation de la gare Pont de Sèvres doit contribuer à créer un lien avec l'Île Seguin et à renforcer son accessibilité. Les enjeux socio-économiques du projet, qui est actuellement en phase de dialogue compétitif dans le cadre d'un contrat de partenariat, sont liés directement à la vie culturelle de la cité et aux effets indirects qui génère l'activité des lieux de spectacle. Les impacts du projet sur l'environnement concernent surtout les nuisances acoustiques. Sur la base de ces considérations, la Commission nationale a décidé le **3 octobre 2012** qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet. Elle conseille néanmoins au conseil général des



Hauts-de-Seine d'ouvrir une concertation à laquelle la Commission nationale apportera, autant qu'il est souhaité, un appui méthodologique.

Équipements industriels

Débats publics animés par une CPDP

Projet de stockage souterrain de gaz naturel à Salins des Landes

Par lettre en date du 20 avril 2011 (reçue le **20 avril 2011**), le président-directeur général d'EDF a saisi la Commission nationale du débat public du projet de stockage souterrain de gaz naturel de Salins des Landes.

Ce projet, d'un coût de 650 millions d'euros, consiste en la construction d'une capacité de stockage de 600 millions de mètres cubes de gaz naturel en cavités salines sur les communes de Pouillon et de Mimbase (Landes).

Le volume de stockage comprend plusieurs cavités créées par lessivage intérieur de la couche de sel. Le lessivage, dont la durée est estimée entre trois et quatre ans, est opéré par injection d'eau de mer (teneur en sel 35 g/l) et rejet en mer de saumure (teneur en sel 270 g/l). Une double canalisation, d'une longueur de 45 km, entre l'océan Atlantique et le site de stockage, acheminerait l'eau de mer nécessaire au lessivage des cavités et transporterait en retour la saumure vers l'océan. Chaque cavité saline, implantée à une profondeur d'au moins 1 000 m, a un diamètre compris entre 70 et 80 m et une hauteur utile de 300 m. Le projet vise à couvrir les besoins saisonniers de

modulation de la consommation de gaz naturel, à assurer la sécurité d'approvisionnement et à répondre aux besoins quasi instantanés d'alimentation des centrales thermiques de type Cycle Combiné Gaz utilisant le gaz naturel pour la production d'électricité, en particulier lors des creux de production des énergies renouvelables.

À sa séance du **4 mai 2011**, la CNDP a décidé que ce projet devait faire l'objet d'un débat public dont elle a confié l'animation à une commission particulière. Elle a nommé Claude Bernet président de la CPDP sur ce projet. Le **8 juin 2011**, Marie-Bénédicte Aguila-Baldit, Sylvie Clarimont, Claire de Loynes et Jean Crespon en ont été nommés membres.

À sa séance du **5 octobre 2011**, la Commission nationale a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public. Elle en a arrêté le calendrier du **20 octobre 2011 au 31 janvier 2012** et approuvé ses modalités de mise en œuvre. Le débat s'est structuré autour de 9 réunions publiques; 14 cahiers d'acteurs et près de 15 000 visites du site Internet de la CPDP ont été recensés.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **19 mars 2012**.

Ce débat a connu une forte mobilisation du public en raison notamment des préoccupations et inquiétudes suscitées par le stockage souterrain de gaz et les rejets en mer. Le maître d'ouvrage s'est engagé à respecter les engagements énoncés publiquement et à poursuivre le dialogue avec les publics concernés. Le **18 juin 2012**, le maître d'ouvrage a rendu publique sa décision de poursuivre l'analyse du projet, précisant que les résultats des forages, attendus pour fin 2012, seraient déterminants. EDF a également précisé le souhait de mettre en



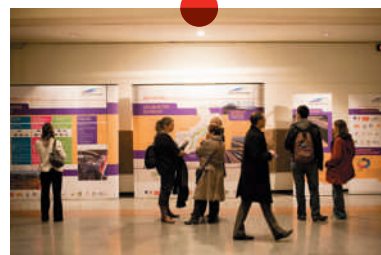
œuvre un processus de concertation post-débat garanti par une personnalité indépendante nommée par la CNDP en cas de poursuite du projet.

Projet de parc éolien en mer de Courseulles-sur-Mer

Le **4 juillet 2012**, la Commission nationale du débat public, saisie par lettre en date du **12 juin 2012** du président de la société Eolien Maritime France SAS du projet de parc éolien en mer au large de Courseulles-sur-Mer (Calvados), a décidé d'organiser un débat public sur ce projet. Eolien Maritime France (EMF), dont les actionnaires sont EDF Énergies Nouvelles France et DONG Energy, est associé pour ce projet à wpd offshore GmbH et à Alstom. Ce projet consisterait à réaliser un parc éolien en mer d'une puissance totale de 450 MW, produite par 75 éoliennes d'une capacité unitaire de 6 MW, localisées de 10 à 16 km des côtes

du Calvados, au large de Courseulles-sur-Mer, dans des fonds d'une profondeur comprise entre 21 et 32 m, pour un montant de 1,8 milliard d'euros incluant le raccordement électrique. Le projet s'étendrait sur une superficie de 50 km², les éoliennes étant distantes entre elles de 948 m. Le raccordement électrique du parc éolien sera effectué, sous maîtrise d'ouvrage de RTE, par une liaison sous-marine puis terrestre constituée de deux câbles enterrés de 225 kV jusqu'au poste électrique de Ranville. La fabrication des génératrices et l'assemblage des nacelles seraient réalisés dans une usine nouvelle à Saint-Nazaire (Loire-Atlantique) et la fabrication des pales et des mâts dans une usine nouvelle à Cherbourg (Manche). La fabrication des fondations monopieux serait effectuée à Cherbourg. Le port de Caen-Ouistreham constituerait le port de base pour l'exploitation et la maintenance du parc.

La société EMF a été désignée lauréate de l'appel d'offre n° 2011/S126-208873 du 11 juillet 2011 portant sur des installations éoliennes en mer au large de Courseulles-sur-Mer et autorisée à exploiter ce parc par arrêté ministériel en date du 18 avril 2012. Une concertation préalable à la définition de la zone du projet a été engagée dès 2007 par wpd offshore GmbH avec les acteurs clés du territoire. La Commission nationale a fondé sa décision d'organiser un public sur l'intérêt national du projet en raison de la disposition de la loi n° 2009-970 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement fixant à au moins 23% la part des énergies renouvelables dans la consommation énergétique nationale d'ici à 2020 et de l'objectif de l'arrêté du 15 décembre 2009 relatif à la programmation pluriannuelle des investissements de production d'électricité fixant



à 6000 MW les installations éoliennes en mer et d'énergies marines à l'horizon 2020. Les impacts du projet sur l'environnement, l'avifaune, les mammifères marins, la visibilité et le paysage, les enjeux socio-économiques du projet, en raison de l'activité générée pendant la construction du parc et la création d'une filière industrielle et les impacts sur la navigation maritime, la pêche et le tourisme ont également été pris en compte dans sa décision. Considérant que les aménagements connexes (raccordement au réseau électrique national et installations portuaires) avaient des impacts significatifs sur l'environnement, la Commission a décidé que le dossier du débat devrait les expliciter. Elle a nommé Claude Brévan présidente de la Commission particulière de ce projet de parc éolien en mer au large de Courseulles-sur-Mer.

Le **5 septembre 2012**, Jean-Louis Cherel, Roger Silhol et Mireille Leteur en ont été nommés membres.

Le **3 octobre 2012**, ce fut le cas de Laurent Pavard.

Projet de parc éolien en mer de Fécamp

—
Par lettre du 11 juin 2012 (reçue le **12 juin 2012**), le président de la société Eolien Maritime France a saisi la Commission nationale du projet de parc éolien en mer au large de Fécamp (Seine-Maritime). Le **4 juillet 2012**, la CNDP a décidé d'organiser un débat public sur ce projet. Ce projet consiste à réaliser un parc éolien en mer d'une puissance totale de 498 MW, produite par 83 éoliennes d'une capacité unitaire de 6 MW, situées de 13 à 22 km des côtes au large de Fécamp, dans des fonds d'une profondeur comprise entre 26 et 32,5 m, pour un montant de 2 milliards d'euros incluant le raccordement électrique.



Le projet s'étend sur une superficie de 65 km², les éoliennes étant distantes entre elles de 1070 m. Le raccordement électrique du parc éolien sera effectué, sous maîtrise d'ouvrage de RTE, par une liaison sous-marine puis terrestre constituée de deux câbles de 225 kV jusqu'au poste électrique du réseau national. La fabrication des génératrices et l'assemblage des nacelles seront réalisés dans une usine nouvelle à Saint-Nazaire (Loire-Atlantique) et la fabrication des pales et des mâts dans une usine nouvelle à Cherbourg (Manche). La fabrication des fondations gravitaires sera effectuée au Havre (Seine-Maritime). Le port de Fécamp constituera le port de base pour l'exploitation et la maintenance du parc. La société Eolien Maritime France a été désignée lauréate de l'appel d'offre n° 2011/S126-208873 du 11 juillet 2011 portant sur des installations éoliennes en mer au large de Fécamp et autorisée à exploiter

ce parc par arrêté ministériel du 18 avril 2012. Une concertation préalable à la définition de la zone du projet a été engagée dès 2007 par wpd offshore GmBH avec les acteurs clés du territoire. La décision de la Commission nationale est fondée sur les mêmes éléments que pour le projet de parc éolien en mer de Courseulles-sur-Mer. Considérant que les aménagements connexes (raccordement au réseau électrique national et installations portuaires) ont des impacts significatifs sur l'environnement, la Commission a décidé que le dossier du débat devrait les expliciter. Elle a nommé Olivier Guérin président de la Commission particulière de ce débat. Le **5 septembre 2012**, Alain Capmas, Jean-Paul Escande, Joëlle Fodor Eskenazi et Dominique Planchon en ont été nommés membres.

Projet de parc éolien en mer de Saint-Nazaire

—
Par lettre du 11 juin 2012 (reçue le **12 juin 2012**), le président de la société Eolien Maritime France a saisi la Commission nationale du projet de parc éolien en mer au large de Saint-Nazaire (Loire-Atlantique). Le **4 juillet 2012**, la CNDP a décidé d'organiser un débat public sur ce projet. Ce projet consiste à réaliser un parc éolien en mer d'une puissance totale de 480 MW, produite par 80 éoliennes d'une capacité unitaire de 6 MW, localisées de 12 à 18 km des côtes de Loire-Atlantique, en face des communes du Croisic, de Betz-sur-Mer et du Pouliguen, dans des fonds d'une profondeur comprise entre 12 et 23 m, pour un montant de 2 milliards d'euros incluant le raccordement électrique. Le projet s'étend sur une superficie de 78 km², les éoliennes étant distantes entre elles de 950 m. Le raccordement électrique du parc éolien sera effectué, sous maîtrise d'ouvrage de RTE, par une liaison sous-marine puis terrestre constituée de deux câbles de 225 kV jusqu'au poste électrique de Cordemais. La fabrication des génératrices et l'assemblage des nacelles seront réalisés dans une usine nouvelle à Saint-Nazaire (Loire-Atlantique) et la fabrication des pales et des mâts dans une usine nouvelle à Cherbourg (Manche). Ces éléments seront pré-assemblés soit à Brest soit à Saint-Nazaire. La fabrication des fondations monopieux sera effectuée à Saint-Nazaire. Le port de La Turballe (Loire-Atlantique) constituera le port de base pour l'exploitation et la maintenance du parc. La société Eolien Maritime France a été désignée lauréate de l'appel d'offre n° 2011/S126-208873 du 11 juillet 2011 portant sur des installations éoliennes en mer au



large de Saint-Nazaire et autorisée à exploiter ce parc par arrêté ministériel en date du 18 avril 2012. Une concertation préalable à la définition de la zone du projet a été engagée dès 2009 par Nass et Wind offshore France avec les acteurs clés du territoire.

La décision de la Commission nationale est fondée sur les mêmes éléments que pour le projet de parc éolien en mer de Courseulles-sur-Mer. Considérant que les aménagements connexes (raccordement au réseau électrique national et installations portuaires) ont des impacts significatifs sur l'environnement, la Commission nationale a décidé que le dossier du débat devrait les expliciter. Le **4 juillet 2012**, elle a nommé Chantal Sayaret présidente de la Commission particulière de ce débat. Le **3 octobre 2012**, Nicolas Benvegny, Dorothée Benoît Browaey, Dorothée Bribaumont, Jean-Louis Laure et Bruno Leprat en ont été nommés membres.

Projet de Parc éolien en mer de Saint-Brieuc

—
Par lettre en date du **20 juillet 2012**, reçue le même jour, le président d'Ailes Marines SAS a saisi la CNDP du projet de parc éolien en mer au large de Saint-Brieuc (Côtes-d'Armor). Ailes Marines SAS, dont les actionnaires sont Iberdrola et Eole-RES, a constitué pour ce projet un consortium regroupant des acteurs complémentaires : Areva, Technip et Neoen Marine. Ce projet consiste à réaliser un parc éolien en mer d'une puissance totale de 500 MW, produite par 100 éoliennes d'une capacité unitaire de 5 MW, situées de 17 à 30 km des côtes au large de Saint-Brieuc, dans des fonds d'une profondeur moyenne de 34 m, pour un montant de 2 milliards d'euros sans compter le raccordement électrique. Le projet s'étend sur une superficie de 80 km², les éoliennes étant distantes entre elles de 810 m sur 8 lignes

distantes l'une de l'autre de 1080 m. Le raccordement électrique du parc éolien sera effectué, sous maîtrise d'ouvrage de RTE, par une liaison sous-marine puis terrestre jusqu'à un poste électrique du réseau électrique national. La fabrication et l'assemblage des éoliennes seront réalisés dans une usine nouvelle d'Areva au Havre. La fabrication des fondations de type jacket sera effectuée à Brest (hypothèse privilégiée). Le port de base pour l'exploitation et la maintenance du parc sera situé soit à Erquy, soit à Saint-Cast-le-Guildo, soit à Saint-Quay-Portrieux (Côtes d'Armor). Ailes Marines SAS a été désignée lauréate de l'appel d'offre n° 2011/S126-20887 du 11 juillet 2011 portant sur des installations éoliennes en mer au large de Saint-Brieuc et autorisée à exploiter ce parc par arrêté ministériel du 18 avril 2012. Une concertation préalable à la définition de la zone du projet a été engagée dès 2009 avec les acteurs clés du territoire. Le **5 septembre 2012**, la Commission nationale a décidé d'organiser un débat public sur ce projet. Elle a fondé cette décision sur les mêmes éléments que pour le projet de parc éolien en mer de Courseulles-sur-Mer. Considérant que les aménagements connexes (raccordement au réseau électrique national et installations portuaires) ont des impacts significatifs sur l'environnement, la Commission nationale a décidé que le dossier du débat devrait les expliciter. Elle a nommé Antoine Dubout président de la Commission particulière de ce débat. Le **3 octobre 2012**, Sophie Chegaray, Claire de Loynes, Joseph Moysan, Alain Radureau, Michel Steiner et Bruno de Tremiolles en ont été nommés membres.



Projets de nouvelle canalisation de transport de gaz naturel entre Saint-Avit/Tersane (Drôme) et Étrez (Ain) dit projet Arc Lyonnais et entre Étrez (Ain) et Voisines (Haute-Marne) dit projet Val-de-Saône

—
Par lettre en date du **18 septembre 2012**, reçue le même jour, le directeur du Système industriel de GRT gaz a saisi la Commission nationale de projet de canalisation de transport de gaz naturel entre Saint-Avit/Tersanne (Drôme) et Étrez (Ain). Ce projet consiste en la construction d'une artère de transport de gaz naturel de diamètre nominal de 1 200 mm, sur un linéaire de 150 km environ et de ses installations de servitude pour un coût estimé à 400 millions d'euros. Il a fait l'objet d'une mention en caractères apparents précisant les lieux où le document décrivant les objectifs et les caractéristiques essentielles du projet peut être consulté dans un journal national (*Les Echos* du 11 septembre 2012) et cinq journaux régionaux ou locaux (*Le Dauphiné Libéré* et *Le Progrès* du 11 septembre 2012, *Terre dauphinoise*, *Agriculture drômoise* et *Ain agricole* du 13 septembre 2012) conformément à l'article R.121-3 du code de l'environnement. Le projet de l'Arc Lyonnais constitue, au-delà de Saint-Avit le prolongement du projet Eridan, qui consiste en la construction d'une canalisation de 1 200 mm de diamètre et d'une longueur de 220 km entre Saint-Martin-de-Cran (Bouches-du-Rhône) et Saint-Avit (Drôme) et qui a fait l'objet d'un débat public en 2009. Par ailleurs, le projet Val-de-Saône dont la Commission a été saisie le **20 décembre 2012**, consiste, dans le prolongement de l'Arc Lyonnais, à construire une nouvelle canalisation de gaz naturel

de 200 km environ et de 1 200 mm de diamètre entre Étrez (Ain) et Voisines (Haute-Marne). Le projet Arc de Dierrey, consistant à construire une nouvelle canalisation de gaz naturel de 300 km de long et de 1 200 mm de diamètre entre Voisines (Haute-Marne) et Cuvilly (Oise), a fait l'objet d'un débat public du 22 septembre 2009 au 16 janvier 2010. La Commission a décidé le **7 novembre 2012** que le projet Arc Lyonnais doit faire l'objet d'un débat public que la Commission organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière. Cette décision est fondée sur les éléments suivants : l'intérêt national du projet, dont l'objectif est de développer les capacités du réseau principal de transport de gaz naturel, d'en améliorer les conditions de fonctionnement, de répondre au développement de nouvelles capacités d'approvisionnement de gaz et de renforcer la sécurité d'alimentation en gaz naturel ; les impacts environnementaux significatifs sur le milieu naturel (corridors écologiques, zones humides et secteurs Natura 2000) ; les enjeux socio-économiques liés au chantier et aux servitudes.

Projet de centre industriel de stockage géologique pour le stockage réversible profond de déchets radioactifs en Meuse/Haute-Marne dit projet Cigeo

—
La loi n° 2006-739 du 28 juin 2006 de programme relative à la gestion durable des matières et déchets radioactifs a créé dans le code de l'environnement un article L.542-10-1 - qui dispose que «le dépôt de la demande d'autorisation de création du centre est précédé d'un débat public au sens de l'article L.121-1

du code de l'environnement sur la base d'un dossier réalisé par l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs créée à l'article L.542-12 » du même code. L'article 17 du décret n°2012-542 du 23 avril 2012 pris pour l'application de l'article L.542-1-2 du code de l'environnement précise que l'ANDRA est chargée de mener les études afin de constituer le dossier prévu au quatrième alinéa de l'article L.542-10-1 du code de l'environnement et de déposer la demande d'autorisation de création d'un stockage en formation géologique profonde. En application de ces textes, le président du Conseil d'administration et la directrice générale de l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs (ANDRA) ont saisi la Commission nationale par lettre en date du 9 octobre 2012, reçue le **10 octobre 2012**, du projet de création d'un centre de stockage réversible profond de déchets radioactifs en Meuse/Haute-Marne,



dénommé CIGEO.

Ce projet de centre, composé d'installations de surface, d'installations souterraines situées à environ 500 m de profondeur et d'infrastructures de liaison (descenderies) permettant de les relier, situées dans une zone interdépartementale de la Meuse et de la Haute-Marne, a pour objet de stocker les déchets radioactifs français de haute activité et de moyenne activité à vie longue provenant principalement du secteur de l'industrie électronucléaire et des activités de recherche associées.

À ce jour, près de 30% des déchets à haute activité (2 700 m³) et 60% des déchets à moyenne activité à vie longue (40 000 m³) sont déjà produits.

Selon ce projet, les déchets seront placés, au moyen de dispositifs automatiques, dans des alvéoles creusées au cœur de la couche d'argile à environ 500 m de profondeur. Le stockage profond devra être fermé pour assurer le confinement des déchets sur de très longues périodes de temps, sans nécessiter d'actions humaines. L'article L.542-10-1 du code de l'environnement prévoit que la réversibilité du stockage doit être assurée, à titre de précaution, pendant une durée d'au moins cent ans, sans définir à ce stade quelles seront les conditions de réversibilité.

La fermeture du Centre de stockage, selon un processus décisionnel défini dans la future loi qui fixera les conditions de réversibilité, se fera de manière progressive, zone par zone, par obturation des alvéoles de stockage, scellement et remblaiement des galeries d'accès, des puits et des descenderies.

Après fermeture du stockage, la surveillance de l'environnement sera poursuivie et un centre de la mémoire perdurera sur le site. Une évaluation arrêtée en 2005 par le

ministère en charge de l'Énergie, estimait les coûts de construction, d'exploitation et de fermeture du stockage à un montant compris entre 13,5 et 16,5 milliards d'euros.

La Commission a décidé le **7 novembre 2012** d'organiser elle-même le débat public prévu à l'article 12 de la loi du 28 juin 2006 et d'en confier l'animation à une commission particulière. Elle a nommé Claude Bernet président de la CPDP de ce projet.

Sur proposition de ce dernier, la Commission a nommé, lors de sa séance du **5 décembre 2012**, membres de la CPDP : Jean-Claude André, Ghislaine Esquiague, Bruno de Lasteyrie, Barbara Redlingshöfer, Ariane Métais.

Concertation recommandée

Projet d'augmentation des capacités du terminal méthanier de Fos Cavaou dit projet Capmax

Par lettre en date du 10 août 2012 (reçue le **16 août 2012**), le président de la société Fosmax LNG, propriétaire du terminal méthanier de Fos Cavaou, situé à Fos-sur-mer sur le domaine du Grand Port maritime de Marseille, a saisi la Commission nationale du projet de construction de deux réservoirs supplémentaires sur le site de terminal méthanier de Fos Cavaou.

Ce projet, d'un coût estimé à 500 millions d'euros (300 millions d'euros pour les bâtiments et infrastructures) a pour objet de doubler la capacité annuelle actuelle de regazéification de 8,25 milliards de mètres cubes par



an pour la porter à 16,5 milliards de mètres cubes. Il viserait à répondre à la demande de gaz naturel des clients de Fosmax LNG à l'horizon 2020 et à contribuer, avec les autres terminaux méthaniens du territoire national, à la sécurité de l'approvisionnement en gaz naturel de la France, qui importe la quasi-totalité du gaz naturel qu'elle consomme (98%) et des marchés européens interconnectés. Le gaz naturel stocké, après mise sous pression et regazéification, serait injecté sur le réseau de transport de GRTgaz. Le projet revêt un caractère d'intérêt national, en application de la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique nationale et visant à garantir la sécurité de l'approvisionnement par la diversification de ses sources. Ses enjeux socio-économiques seraient importants pour le maintien des activités du Grand Port Maritime de Marseille et ses impacts sur l'environnement

et les risques liés à l'activité seraient significatifs. Considérant toutefois que deux débats publics récents, qui se sont déroulés du 6 septembre au 17 décembre 2010, ont porté sur des projets de même nature sur le territoire de la commune de Fos-sur-mer (projet de rénovation et de prolongation de l'exploitation du terminal méthaniens de Fos Tonkin et projet de terminal méthaniens Fos Faster), la Commission nationale a décidé, le **3 octobre 2012**, qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public mais a recommandé à Fosmax LNG d'ouvrir une concertation menée sous l'égide de Sylvie Monnet, personnalité indépendante qu'elle a désignée et qui veillera au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées, en favorisant l'expression du public.

La Commission nationale a rappelé tout l'intérêt qu'elle porte à la réalisation du pacte de

concertation sur le développement durable du territoire de la zone industrio-portuaire de Fos, décidé à l'issue du débat public sur le projet Fos 2XL (extension des capacités du Pôle conteneurs de Fos), qui s'est déroulé du 14 avril au 25 juin 2004, évoqué à nouveau lors des débats publics sur le projet de terminal méthaniens Fos Faster et le projet de rénovation du terminal méthaniens de Fos Tonkin et enfin mis en œuvre depuis un an.

Saisine non recevable

Projet de centrale à cycle combiné à gaz dans l'aire de Brest

Par lettre en date du **11 août 2011**, l'association Écologie sans frontière agréée par le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire,



les associations Cohérence et Vivre dans les Monts d'Arrée agréées par le préfet de la région Bretagne et les associations Agir pour l'environnement et le développement durable et Abers nature agréées par le préfet du Finistère, ont saisi la Commission nationale du projet de centrale à cycle combiné Gaz dans l'aire de Brest. La saisine de la Commission nationale par la personne publique responsable du projet ou le maître d'ouvrage n'est obligatoire que si le coût des bâtiments et infrastructures d'un projet de centrale à cycle combiné gaz dépassait le seuil de 300 millions d'euros. La publication par la personne publique responsable du projet ou le maître d'ouvrage des objectifs et caractéristiques d'un projet de centrale à cycle combiné Gaz n'est obligatoire que si le coût des bâtiments et infrastructures dépassait le seuil de 150 millions d'euros; ouvrant dans les deux mois qui suivent la possibilité

de saisine de la Commission nationale notamment par une association agréée de protection de l'environnement exerçant son activité sur l'ensemble du territoire national. S'agissant du projet de centrale à cycle combiné à Gaz dans l'aire de Brest, si les objectifs et certaines caractéristiques du projet avaient été portés à la connaissance du public par la personne publique responsable du projet à l'occasion de l'appel d'offres lancé par l'État le 25 juin 2011 sans pour autant être publiés dans les formes prévues par le code de l'environnement, le coût prévisionnel des bâtiments et infrastructures, qui détermine les conditions de la saisine de la Commission, n'aurait été connu qu'à l'issue de l'appel d'offres. Dans ces conditions, la Commission a considéré, lors de sa séance du **5 octobre 2011**, que la saisine des associations, dont seule l'association Écologie sans frontière était habilitée à la saisir d'un projet dont les objectifs et

caractéristiques essentielles avaient été publiés, n'était pas recevable en l'état. La Commission nationale a regretté que les centrales à cycle combiné Gaz ne soient pas mentionnées en tant que telles dans la liste des catégories d'opérations visées à l'article L.121-8 du code de l'environnement. Pour de tels projets les seuils relatifs aux bâtiments et infrastructures sont trop élevés et interdisent dans les faits sa saisine obligatoire ou facultative. La Commission nationale a saisi le ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement de cette question. Elle a considéré par ailleurs que le projet d'une centrale à cycle combiné Gaz et les projets des réseaux d'alimentation en gaz et de transports d'électricité qui lui sont liés étaient artificiellement scindés.



3 / Projets publiés

Projets publiés en 2012 ayant fait l'objet d'une saisine de la CNDP

Projet de développement du Port de Brest-Bretagne

Ce projet, dont le coût est estimé à 134 millions d'euros, a pour objet d'accroître l'activité du port de Brest par une augmentation des surfaces disponibles et de permettre le développement de l'accueil d'activités nouvelles. Il a été publié dans un journal national (*Les Echos* du **4 janvier 2012**) et un journal local (*Ouest-France* du **9 février 2012**) conformément à l'article R.121-3 du code de l'environnement. Il a fait l'objet d'une saisine de la CNDP le 11 janvier 2012 par le président du conseil régional de Bretagne, autorisé par délibération du conseil régional du 16 décembre 2011 (voir p. 47).

Projet de nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport

Ce projet, d'un coût prévisionnel de 220 millions d'euros, consiste en la création d'une section de voie ferrée d'environ 6 km, construite en dérivation de la ligne Mulhouse-Bâle, et d'une gare implantée au contact immédiat de l'aérogare. Il aurait pour objectif de favoriser et de renforcer l'attractivité du territoire pour développer l'emploi local. La ville de Hégenheim a saisi le **10 juillet 2012** la Commission nationale de ce projet (voir page 34) qui a fait l'objet d'une mention en caractères apparents dans deux quotidiens nationaux (*Les Echos* du **22 mai 2012** et *Le Monde* du 22 mai 2012) et deux quotidiens locaux (*Dernières Nouvelles d'Alsace* du **22 mai 2012** et *l'Alsace* du **22 mai 2012**) conformément à l'article R.121-3 du code de l'environnement. Le **3 novembre 2012** François Leblond a été nommé en qualité



de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation.

Projet de construction d'une cité musicale sur l'île Seguin à Boulogne-Billancourt

Ce projet, d'un coût estimé à 165 millions d'euros, consiste à réaliser un équipement culturel dédié à la musique sous toutes ses formes sur la pointe aval de l'île Seguin. Il a fait l'objet d'une publication dans un journal national (*Le Monde* du 6 août 2012) et un journal local (*Le Parisien* du 6 août 2012).

Il réunit, sur une emprise de 2,35 hectares, un auditorium de 900 places, une salle de 3 500 places assises et des espaces logistiques. Ce projet a pour objectif de doter le département d'un équipement culturel à vocation musicale de très haut niveau et à fort rayonnement et de participer au développement urbain de l'île Seguin.

Ce projet a fait l'objet d'une saisine de la Commission nationale le 7 septembre 2012 par le président du conseil général des Hauts-de-Seine autorisé par la délibération du conseil général du 9 juillet 2012 (voir p. 61).

Arc Lyonnais : projet de nouvelle canalisation de gaz naturel entre Saint-Avit/Tersanne (Drôme) et Étrez (Ain)

Ce projet d'une longueur de 150 km environ, d'un diamètre de 1,2 mètre et d'un coût estimé à 400 millions d'euros, est destiné à permettre l'augmentation de la capacité de transport du gaz naturel entre Saint-Avit/Tersanne dans la Drôme et Étrez dans l'Ain, au-delà de ce que permet le gazoduc existant construit en 1985.

Il a pour objectif d'améliorer les conditions de fonctionnement du réseau de transport de gaz naturel entre la Drôme et l'Ain. Ce projet a fait l'objet d'une saisine de la Commission nationale le 19 septembre 2012 par GRTgaz (voir p. 67). Il a également fait l'objet d'une mention en caractères apparents dans un journal national (*Les Echos* du 11 septembre 2012) et un journal local (*Le Dauphiné Libéré* du 13 septembre 2012).

Projets publiés en 2012 n'ayant pas fait l'objet d'une saisine de la CNDP

Projet d'extension du Port de Cherbourg en Grande Rade

Ce projet, d'un coût estimé à 60 millions d'euros, consiste à aménager, en Grande Rade, un nouveau terre-plein de 35 hectares à l'est et au nord de la jetée des Flamands en extension des terre-pleins des Flamands et des Mielles. Les matériaux nécessaires, dont les volumes seraient de l'ordre de 4 millions de mètres cubes, seront prélevés en proximité, en Grande Rade. Le projet intègre également la reprise et l'aménagement des terre-pleins existants pour les rendre conformes aux attentes des industriels. Ce projet a pour objectif d'assurer au port de Cherbourg la capacité de répondre au développement des énergies marines renouvelables lié en particuliers à la filière hydrolienne. Ce projet a été publié le 3 août 2012 et n'a pas fait l'objet d'une saisine dans les délais légaux.



Projets publiés

NOM DU PROJET	NOMBRE DE PROJETS	DATE DE PUBLICATION	DATE DE SAISINE	DÉCISION DE LA CNDP
Arc Lyonnais : projet de nouvelle canalisation de gaz naturel entre Saint-Avit/Tersanne (Drôme) et Étrez (Ain)		11/09/12	19/09/12	Débat public
Projet de construction d'une cité musicale sur l'Île Seguin à Boulogne-Billancourt		06/08/12	07/09/12	Sans suite
Projet d'extension du Port de Cherbourg en Grande Rade		03/08/12	Pas de saisine	
Projet de nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport		22/05/12	10/07/2012	Concertation recommandée
Projet de développement du Port de Brest-Bretagne		09/02/12	11/01/2012	Concertation recommandée
Total 2012	5			
Projet d'extension du port de plaisance de Porto-Vecchio		29/07/2011	Pas de saisine	
Projet Center Parcs à Trois-Moutiers et Morton		27/07/2011	Pas de saisine	
Projet de transfert de l'École centrale Paris sur le plateau de Saclay		25/07/2011	27/07/2011	Concertation recommandée
Prolongement du T1 de la station Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles au T2 à Colombes		21/07/2011	Pas de saisine	
Projet de nouveau stade de Roland-Garros		22/06/2011	22/06/2011	Concertation recommandée
Projet MAGEO de mise au gabarit européen Vb de l'Oise entre Compiègne et Creil		22/06/2011	23/06/2011	Concertation recommandée
Projet de tramway du Grand Avignon		06/04/2011	18/04/2011	Saisine sans suite
Projet du nouveau stade de Bordeaux		15/02/2011	Pas de saisine	
Total 2011	8			
TOTAL 2011-2012	13			



Depuis 2011 et à la date de publication du présent rapport, la CNDP a eu connaissance de 13 projets publiés par des maîtres d'ouvrage, dont huit ont fait l'objet d'une saisine. En 2011-2012, cinq projets ont fait l'objet d'une concertation recommandée et un d'un débat public. Pour deux saisines sur un projet publié, la CNDP a estimé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat ou de recommander une concertation. En outre cinq projets n'ont fait l'objet d'aucune saisine.

L'article 246 du chapitre IV « Dispositions relatives à l'information et à la concertation » du titre IV « Gouvernance » de la loi Grenelle II prévoit une modification importante pour les projets publiés conformément à l'article L.121-8 créant deux obligations à la charge du maître d'ouvrage :

- préciser dans sa publication s'il compte ou non saisir la CNDP ;
- préciser les modalités de concertation qu'il engagera si la CNDP n'était pas saisie.

4 / La décision du maître d'ouvrage et l'après-débat public

L'article L.121-13 du code de l'environnement

dispose que « lorsqu'un débat public a été organisé sur un projet, le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet décide, dans un délai de trois mois après la publication du bilan du débat public, par un acte qui est publié, du principe et des conditions de la poursuite du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au projet soumis au débat public. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire du débat public. Cet acte est transmis à la Commission nationale du débat public. Lorsque le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet est une collectivité territoriale, cet acte donne lieu à une délibération ».

Décisions des maîtres d'ouvrage à l'issue du débat public

PROJETS	BILAN DE LA CNDP	DÉCISION DU MO	TEL QUEL	PROJET MODIFIÉ OU COMPLÉTÉ	CHOIX D'UNE OPTION APPARUE EN COURS DE DÉBAT OU D'UNE DES OPTIONS MISES AU DÉBAT	TOTAL
Mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine	30/03/12	29/06/12			●	
Reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Arras et Lille	30/03/12	19/06/12		●		
Stockage souterrain de gaz naturel à Salins des Landes	19/03/12	18/06/12		●		
Aménagement de la Bassée	30/03/12	14/06/12		●		
Ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon	20/03/12	07/06/12		●		
Extension du Port de Jarry à la Guadeloupe	21/03/12	11/05/12		●		
Réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte	08/02/12	07/05/12		●		
Programme d'extension du réseau hydraulique régional de Languedoc-Roussillon Aqua Domitia	08/02/12	11/04/12	●			
Ligne nouvelle Paris-Normandie	21/03/12	05/04/12		●	●	
Total 2012			1	7	2	10
Villages Nature de Val d'Europe	27/07/11	30/09/11	●			
Interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France	12/07/11	22/09/11		●		
Accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique RCEA RN79/RN70 Montmarault - Mâcon-Chalon-sur-Saône	29/03/11	24/06/11		●		
Arc Express - Projet de métro automatique en proche couronne parisienne	31/03/11	01/06/11		●	●	
Réseau de transport du Grand Paris	31/03/11	26/05/11		●	●	
Terminal méthanier Fos Faster à Fos-sur-Mer	16/02/11	13/05/11		●	●	
Construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement dans le but de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin	16/02/11	04/04/11	●			
Prolongement du RER E à l'Ouest	07/02/11	09/02/11 et 17/03/11	●			
Total 2011			3	5	3	11
TOTAL 2011-2012			4	12	5	21

Concertations post-débats publics Concertations post-débats publics organisées par le maître d'ouvrage à titre expérimental avant la loi Grenelle II du 12 juillet 2010

Projet FOS 2XL

À la suite du débat public qui s'est tenu du **14 avril au 25 juin 2004**, le Port Autonome de Marseille a rendu le **24 septembre 2004** sa décision de poursuivre le projet. Suites aux deux débats de 2010 de Fos Faster et Fos Tonkin, il a, en tant que maître d'ouvrage et aménageur de l'espace de Fos-sur-Mer, informé, par lettre du **18 mai 2011**, la CNDP de son engagement à œuvrer à la relance

effective et pérenne de la concertation continue sur le territoire de Fos-sur-Mer. Cette mission a été confiée au Conseil de développement du Grand Port Maritime de Marseille, sous le parrainage de l'État, à travers un groupe de travail mandaté sur la question d'un «projet de territoire» global et partagé sur le bassin Ouest du port de Marseille-Fos. Il a également sollicité la désignation d'une personnalité pour s'assurer de la concertation entre les différents partenaires. La CNDP a suggéré la nomination de François Bertault par lettre du **16 juin 2011**. Une première réunion a eu lieu le **20 mai 2011**.

Projet de centre de valorisation biologique et énergétique des déchets à Ivry-Paris XIII

À la suite du débat public qui s'est tenu du **4 septembre au 18 décembre 2009**, le Syctom a rendu sa décision le **12 mai 2010** de poursuivre le projet. Dans sa décision, le Comité syndical du Syctom a retenu un certain nombre de points qui ont fait l'objet de discussions approfondies dans le cadre d'une nouvelle phase de concertation non obligatoire, menée volontairement par le Syctom, sous l'égide de Pierre-Yves Guihéneuf, garant choisi d'un commun accord entre le Syctom et les partenaires de la concertation. Il a veillé à ce que le Syctom et les partenaires du projet respectent les engagements inscrits dans le cahier de la concertation mis au point par le Syctom. Le garant a par ailleurs engagé des contacts bilatéraux avec le Syctom et les partenaires de la concertation en vue de préparer les ateliers. Il a animé les ateliers de concertation en

L'article L.121-13-1 du code de l'environnement

créé par la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite «loi Grenelle II», dispose que «le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet informe la Commission nationale du débat public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, des modalités d'information et de participation du public mises en œuvre ainsi que sa contribution à l'amélioration du projet. La Commission nationale peut émettre des avis et recommandations sur ces modalités et leur mise en œuvre. Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet peut demander à la Commission de désigner un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public».

veillant à ce que chacun puisse être entendu. Enfin, il a établi un rapport sur le déroulement de la concertation qu'il a transmis à la Commission nationale en septembre 2011.

La première étape de concertation post-débat public s'est déroulée **de juillet à décembre 2010**, dans le cadre de sept ateliers. Elle a porté en particulier sur les enjeux, la modularité et l'évolutivité du centre, les conditions de son intégration urbaine et l'organisation du contrôle sur son fonctionnement. La deuxième phase de concertation s'est déroulée **du 28 avril au 30 juin 2011**. Elle a été consacrée à la charte de qualité environnementale garantissant les conditions de qualité, de sécurité et de protection de l'environnement. Mi-2011, deux groupements ont été sélectionnés par la commission d'appel d'offres du Syctom, cette phase dite de « dialogue compétitif » devrait durer jusqu'en 2013. L'enquête publique et le début des travaux sont prévus pour 2015 pour une mise en service de l'unité de valorisation organique en 2023.

Projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur

À la suite du débat public qui s'est tenu du **21 février au 8 juillet 2005**, Réseau Ferré de France a rendu public le **6 décembre 2005** sa décision de poursuivre les études sur ce projet et de mettre en place une concertation approfondie avec l'ensemble des acteurs intéressés. RFF a communiqué à la CNDP le dispositif de consultation qu'il prévoyait de mettre en œuvre comprenant une « charte de la consultation » des acteurs et d'information du public.

À sa séance du **26 juillet 2006**, sur proposition du maître d'ouvrage, la CNDP a désigné Philippe Marzolf, en qualité de garant du respect des engagements du maître d'ouvrage. La première phase de consultation s'est déroulée de **juillet 2006 à juin 2008** avec plus d'une vingtaine de réunions thématiques et techniques.

La loi Grenelle II du **12 juillet 2010** a alors précisé les modalités d'information de la CNDP par le maître d'ouvrage en ce qui concerne l'information du public et la concertation mises en œuvre après le débat public. Par lettre en date du **24 septembre 2010**, le président de RFF a sollicité le renouvellement de la mission du garant de la nouvelle étape de concertation sur le trajet retenu.

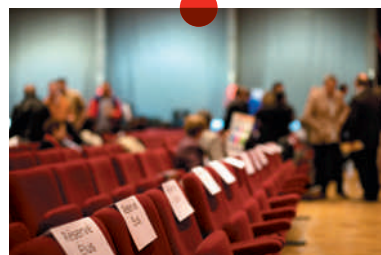
À sa séance du **6 octobre 2010**, la CNDP a désigné Philippe Marzolf garant de la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique.

Projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges

À la suite du débat public qui s'est tenu du **1^{er} septembre au 18 décembre 2006**, RFF a rendu le **8 mars 2007** sa décision de poursuivre le projet. RFF a en outre décidé de mettre en place une concertation sur les suites du projet et demandé le **29 janvier 2009** à la CNDP de désigner une personnalité indépendante comme garant de la concertation locale et du respect de la charte de la concertation établie par RFF. Michel Périgord a été nommé à cette fin.

Cette concertation s'est déroulée en trois phases :

de septembre 2008 à juillet 2009, de septembre 2009 à octobre 2010 et de novembre 2010 à juillet 2012. Des ateliers thématiques, des réunions spécifiques à destination des élus et riverains concernés et des réunions de concertations locales pour informer le public en ont été les trois piliers. Le 30 août 2010, le tracé a été validé par le Comité des financeurs du projet puis par le ministère des Transports le **6 février 2012**. Pour que l'enquête publique prévue pour la fin de l'année 2012 et la déclaration d'utilité publique prévue en 2013 puisse se faire, RFF a du ressaisir la CNDP le **27 juillet 2012**, suite au dépassement du délai de cinq ans depuis la fin du débat public. La CNDP a décidé le **5 septembre 2012** qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat, les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet n'ayant pas subi de modifications substantielles.



Projet de ligne ferroviaire entre Montpellier et Perpignan

— Suite au débat public qui s'est déroulé du **3 mars au 3 juillet 2009**, Réseau Ferré de France a sollicité, par lettre du **15 février 2010**, la désignation d'un tiers garant de la bonne mise en œuvre d'une démarche de concertation des acteurs et d'information du public, postérieure au débat public, dans le cadre d'une charte de concertation territoriale. La Commission nationale a confirmé la désignation par RFF de Jean-Pierre Richer comme personnalité indépendante garante de la concertation le **3 mars 2010**. Le **18 juin 2011**, ce dernier a présenté à la CNDP le rapport de la première étape des études du projet qui s'est déroulée de **février 2010 à janvier 2011**. Le maître d'ouvrage a, par lettre du **2 août 2011**, communiqué son compte-rendu de la concertation. Le **12 avril 2011**, le secrétaire d'État

chargé des Transports a signé le protocole définitif des études préalables à la déclaration d'utilité publique de la LGV Montpellier-Perpignan avec les représentants de Réseau Ferré de France (RFF) et huit collectivités locales.

Le **14 novembre 2011**, la définition de la zone de passage d'environ 1000 m a été validée par décision ministérielle.

La deuxième phase, portant sur la détermination du tracé en largeur, a eu lieu en novembre 2012.

La troisième phase donnera lieu à la déclaration d'utilité publique attendue en 2015. Le début des travaux est prévu pour 2016 et la mise en service en 2020.

GPSO (Grands Projets du Sud-Ouest) LGV Bordeaux-Toulouse LGV Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole

— Suite au débat public qui s'est tenu du **8 juin au 25 novembre 2005**,

RFF a rendu le **13 avril 2006** sa décision de poursuivre le projet de LGV Bordeaux-Toulouse. Suite au débat public qui s'est tenu du **30 août au 29 décembre 2006**, RFF a rendu le **8 mars 2007** sa décision de poursuivre le projet de LGV Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole.

Le 16 juillet 2007 RFF a créé la mission des Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO) regroupant ces deux projets. Le **22 juin 2009** RFF a sollicité la désignation par la CNDP de tiers garant de la bonne mise en œuvre d'une démarche de concertation des acteurs et d'information du public dans le cadre d'une « charte de concertation territoriale ». Le **1^{er} juillet 2009**, la Commission nationale a confirmé la désignation par RFF de Jean-Michel Uhaldeborde, Jean-Pierre Wolff et André Etchelecou pour cette mission.

La concertation post-débat a débuté en mai 2009. À la suite



de la première phase, qui a duré jusqu'en mai 2010, le fuseau de passage et les grandes options du projet ont été déterminés. Le ministère des Transports a approuvé le fuseau choisit le 27 septembre 2010. La deuxième étape a débuté en octobre 2010 et a porté sur le tracé des lignes nouvelles, l'évaluation de l'impact environnemental, les premiers bilans de trafics et socio-économiques. Cette phase s'est achevée le 3 décembre 2011. Le 30 mars 2012, le tracé proposé pour les deux lignes a fait l'objet d'une approbation ministérielle sur la quasi-totalité du linéaire. RFF a dû saisir une nouvelle fois la CNDP le **23 octobre 2012**. L'article L. 121-12 du code de l'environnement dispose en effet qu'une enquête publique ne peut avoir lieu plus de cinq ans après la publication du bilan du président de la CNDP. La CNDP a estimé le **5 décembre 2012** qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat. Une enquête publique est prévue en 2013 en vue d'une déclaration d'utilité publique en 2014.

tenu du **12 octobre 2009 au 28 janvier 2010**, le ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer a retenu le principe de l'achèvement de l'aménagement de la RN 154 entre Nonancourt et Allaines, y compris de la section en tronc commun avec la RN 12, par recours à la concession et a décidé de poursuivre la concertation et l'information du public sous l'égide d'un garant désigné par la Commission nationale du débat public.

Le **3 novembre 2010**, la Commission nationale, sollicitée par le préfet de la région Centre, a désigné Jean-Yves Audouin en qualité de garant de l'information et de la concertation du public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, sur ce projet. Le 3 décembre 2010, la région Centre a installé le Comité de suivi du projet regroupant 79 membres, conformément à l'article 5

Concertations post-débats publics avec garant CNDP consécutives à la loi « Grenelle II » du 12 juillet 2010

Projet d'achèvement de l'aménagement de la RN 154 par mise en concession autoroutière

Par décision du **25 juin 2010** consécutive au débat public sur le projet d'achèvement de la RN par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2x2 voies progressive qui s'est



En deux ans, à la demande des maîtres d'ouvrage, la CNDP a désigné plus d'une dizaine de personnalités en qualité de garant de la concertation et de l'information du public pendant la phase postérieure au débat.

de la décision ministérielle du **25 juin 2010**. Un site Internet a été mis à la disposition du public et huit réunions d'informations ont été organisées **de mi 2011 à début 2012**. Trois réunions d'information grand public ont également pris place de **mars à juillet 2012**. Deux autres phases de concertation ont débuté dès **septembre 2012** sur les axes préférentiels, accompagnées d'un large dispositif d'information (boîtage, réunions grand public, expositions...). L'enquête publique est attendue à la fin de l'année 2013.

Projet d'accélération de l'aménagement de la RN 126 entre Castres et Toulouse

Par décision du **25 juin 2010** consécutive au débat public sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière qui s'est tenu du **21 octobre 2009 au 28 janvier 2010**, le ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer a retenu le principe de la mise en concession et décidé de poursuivre l'information et la concertation du public sous l'égide d'un garant désigné par la Commission nationale du débat public. Le **6 octobre 2010**, la Commission nationale, sollicitée par le préfet de la région Midi-Pyrénées, a désigné Nerte Dautier en qualité de garante de l'information et de la concertation du public, pendant la phase postérieure au débat public, jusqu'à l'enquête publique. La première phase sur le choix du fuseau s'est déroulée de **janvier à mai 2011**. Deux séries de réunions publiques, trois réunions de comités de suivi et des permanences de proximité ont eu lieu. Le **28 février 2012**, Nerte Dautier a remis à la CNDP

son rapport sur la seconde phase de concertation ayant porté sur le choix du tracé. Elle s'est déroulée de **juin 2011 à février 2012**.

Cette seconde phase a vu la mise en place de cinq réunions intercommunales avec les élus et cinq permanences locales avec le public.

Projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie

À la suite du débat public qui s'est tenu du **15 avril au 31 juillet 2010** et par décision du 25 novembre 2010, Réseau Ferré de France a décidé de poursuivre les études et la concertation relatives au projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Par lettre en date du **23 février 2011**, RFF a sollicité la désignation d'un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public après le débat public. Le **2 mars 2011**, la Commission nationale a désigné Danièle Rousseau en qualité de garante de la concertation et de l'information du public, pendant cette phase. Par lettre en date du **13 décembre 2011**, le directeur régional de Réseau Ferré de France, conformément à l'article L.121-13-1 du code de l'environnement, a informé la CNDP des modalités d'information et de participation du public qu'il a proposé de mettre en œuvre pendant la concertation post-débat.

À sa séance du **4 janvier 2012**, la CNDP a approuvé ces modalités. La première étape de la phase d'études préalable à l'enquête d'utilité publique s'est déroulée de fin novembre 2011 à mi-juillet 2012. Cette étape avait pour objectif d'arrêter le programme fonctionnel de l'opération, de définir une zone



de passage préférentielle pour cette ligne nouvelle (le choix entre une option Centre et une option Sud) et de définir la nature des aménagements nécessaires sur le réseau existant entre Creil et la ligne nouvelle. Trois réunions d'information pour le public se sont tenues au début du mois de juillet 2012.

La deuxième étape (2012-2014) consistera à définir un tracé pour la ligne nouvelle et à préciser les aménagements sur le réseau existant, puis produire le dossier qui sera présenté lors de l'enquête publique. La phase d'enquête publique est prévue fin 2014. Deux nouvelles vagues de concertation relatives au tracé et aux modalités de mise en œuvre des futurs services ferroviaires sont prévues **entre novembre 2012 et mars 2013** avant une consultation formelle avec les élus, les acteurs économiques et les associations au printemps 2013.

Projet de prolongement du RER E à l'Ouest

À la suite du débat public qui s'est tenu du **1^{er} octobre au 19 décembre 2010**,

le président de Réseau Ferré de France (RFF) a sollicité, par lettre en date du **18 mars 2011**, la désignation d'un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation publique pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique. Le **6 avril 2011**, la Commission nationale a désigné Michel Gaillard en qualité de garant de cette concertation postérieure au débat public. Elle s'est déroulée **de juin à septembre 2011**. Sept réunions publiques ont été organisées présentant l'avancement

des études préparatoires à l'élaboration du projet de prolongement du RER E à l'Ouest. Le **6 octobre 2011**, le garant a rendu son rapport au maître d'ouvrage et à la Commission nationale. Cette phase de concertation préparatoire à l'élaboration du dossier d'enquête publique a permis aux porteurs du projet de revenir sur des attentes exprimées lors du débat public, ceci avec des éclairages plus approfondis, voire nouveaux, sur les questions soulevées alors : celles liées aux nuisances sonores en particulier, mais aussi celles concernant l'aménagement urbain de Nanterre, l'insertion des gares nouvelles - Porte Maillot, La Défense, La Folie - ou les aménagements de celles existantes - Mantes, Poissy. De ce point de vue, la concertation engagée a atteint correctement son objectif : poursuivre le dialogue et approfondir des questions

difficiles soulevées lors du débat public, ceci dans la perspective de finaliser le dossier d'enquête publique en intégrant au mieux les attentes du public concerné.

Projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique RN 79-RN 70 : itinéraire Montmarault-Mâcon-Chalon-sur-Saône

À la suite du débat public qui s'est tenu du **4 novembre 2010 au 4 février 2011** et en application de l'article L.121-13-1 du code de l'environnement, le préfet de la région Auvergne a sollicité la CNDP pour la désignation d'un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, sur le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la route Centre Europe Atlantique par création d'une



section autoroutière à usage payant. Le **9 novembre 2011**, la Commission nationale a désigné José Thomas en qualité de garant de la concertation postérieure au débat public. Par lettre en date du **10 février 2012**, le préfet coordonnateur de la région Auvergne, conformément à l'article L.121-13-1 du code de l'environnement, a informé la CNDP des modalités d'information et de participation du public qu'il propose de mettre en œuvre pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique sur ce projet. La CNDP en a approuvé les modalités à sa séance du **7 mars 2012**. Un comité de suivi a été mis en place par le maître d'ouvrage, ainsi que plusieurs ateliers thématiques et une dizaine de réunions publiques environ.

Projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France

—
À la suite du débat qui s'est tenu du **9 décembre 2010 au 20 mai 2011** et en application de l'article L.121-13-1 du code de l'environnement, le président de Réseau Ferré de France (RFF) a sollicité, par lettre en date du **19 octobre 2011**, la désignation d'un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, sur ce projet. Le **9 novembre 2011**, la Commission nationale a désigné Michèle Tilmont en qualité de garante de cette concertation post-débat. Le dispositif mis en place par RFF a dans un premier temps consisté à envoyer un questionnaire à un certain nombre d'acteurs des territoires concernés par le projet ainsi qu'à plusieurs

participants aux réunions publiques afin de recueillir leurs attentes, que ce soit en termes de thématiques à aborder et d'outils d'échange et de dialogue. En cours de définition, le dispositif d'information et de concertation du public sera, sous l'égide de la garante de la concertation, validé par le Comité de Pilotage. À plus court terme, il s'agit de renforcer les éléments d'analyse qui permettront une décision sur le choix du scénario retenu pour la suite du projet.

Projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Lille et Arras

—
À la suite du débat qui s'est tenu du **12 octobre 2011 au 13 février 2012** et en application de l'article L. 121-13-1 du code de l'environnement, le président de RTE (Réseau de transport d'électricité) a sollicité par lettre en date du **25 juin 2012**, la désignation d'un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique sur le projet. Le **4 juillet 2012**, la Commission nationale a désigné Alain Strebelle en qualité de garant de cette concertation postérieure au débat public. Celui-ci ayant demandé à être déchargé de cette mission, la CNDP a nommé Bernard Ferry le **5 septembre 2012** pour le remplacer.

Projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine

—
À la suite du débat qui s'est tenu du **2 novembre 2011 au 17 février 2012** et en application de l'article L.121-13-1 du code de l'environnement, le directeur général de Voies



navigable de France (VNF) a sollicité, par lettre en date du **5 juillet 2012**, la désignation d'un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, sur le projet. Le **5 septembre 2012**, la Commission nationale a désigné Paul Carriot en qualité de garant de cette concertation post-débat.

Projet d'aménagement de la Bassée

À la suite du débat qui s'est tenu du **2 novembre 2011 au 17 février 2012** et en application de l'article L.121-13-1 du code de l'environnement, le président des Grands Lacs de Seine (Institution interdépartementale de Barrages-Réservoirs du Bassin de la Seine) a sollicité, par lettre en date du **24 octobre 2012** la désignation d'un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, sur le projet d'aménagement de la Basée. La Commission nationale a désigné, le **7 novembre 2012**, Paul Carriot en qualité de garant de la concertation postérieure au débat public.

Projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon

À la suite du débat qui s'est tenu du **3 octobre 2011 au 31 janvier 2012** et en application de l'article L. 121-13-1 du code de l'environnement, le président de Réseau Ferré de France a sollicité, par lettre en date du **27 juin 2012**, la désignation d'un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public, dans

le cadre de l'étape préliminaire aux études préalables à l'enquête publique, d'une durée d'un an. Le **4 juillet 2012**, la Commission nationale a désigné Mélanie Goffi en qualité de garante de l'information et de la concertation du public pour la durée de l'étape préliminaire.

Projet de réseau de transport public du Grand Paris

À la suite du débat qui s'est tenu du **30 septembre 2010 au 31 janvier 2011** et en application de l'article L.121-13-1 du code de l'environnement, le président du directoire de la Société du Grand Paris a sollicité, par lettre en date du **12 mars 2012**, la désignation d'un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, sur une partie du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Le **4 avril 2012**, la Commission nationale a désigné Henri Watissée en qualité de garant de la concertation postérieure au débat public. Le **4 juillet 2012**, le président du directoire de SGP a informé la Commission nationale des modalités d'information et de participation du public qui seront mises en œuvre pendant la phase postérieure au débat sur le tronçon Pont-de-Sèvres/Noisy-Champs. La CNDP en a approuvé les modalités. Elle a demandé à ce que le public soit informé, pendant la concertation et à l'occasion des réunions publiques, que le dossier d'enquête publique avait déjà été transmis au préfet de région mais que le bilan de la concertation, dressé à l'issue de celle-ci, serait joint au dossier de l'enquête publique avant son ouverture. La concertation a donné lieu à une



vingtaine de réunions publiques du **13 septembre au 15 novembre 2012**. Le compte-rendu du maître d'ouvrage et le rapport du garant ont été transmis à la Commission nationale qui en a donné acte.

Projet d'extension du Port de Jarry à la Guadeloupe

À la suite du débat qui s'est tenu du **5 octobre 2011 au 31 janvier 2012** et en application de l'article L. 121-13-1 du code de l'environnement, le directeur général du Port Autonome de la Guadeloupe a sollicité, par lettre en date du **11 juin 2012**, la désignation d'un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique. Le **4 juillet 2012**, la Commission nationale a désigné Jean-Claude Degras en qualité de garant de cette concertation post-débat.

Concertations post-débats publics sans garant CNDP consécutives à la loi Grenelle II du 12 juillet 2010

L'article L.121-13-1 du code de l'environnement créé par la loi, dispose que « le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet peut demander à la Commission nationale de désigner un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public » pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique. Il peut donc choisir de mener la concertation sans demander pour autant la désignation d'un garant par la CNDP. Il doit cependant informer la CNDP des démarches mises en place pendant cette phase.



Projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement dans le but de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin

À la suite du débat public qui s'est tenu du **5 septembre au 12 décembre 2010**, Elengy a rendu le **4 avril 2011** sa décision de poursuivre le projet et de mettre en place une concertation post-débat. En application de l'article L.121-13-1 du code de l'environnement, le directeur d'Elengy a adressé, par lettre du **14 mai 2012**, le bilan des principales actions de concertation menées depuis février 2011.

Projet de construction du terminal méthanier Fos Faster à Fos-sur-Mer

À la suite du débat public qui s'est tenu du **6 septembre au 17 décembre 2010**, Fos Faster LNG Terminal a rendu le **13 mai 2011** sa décision de poursuivre le projet. Il s'est engagé à poursuivre la concertation après le débat public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique et à en informer la CNDP. Par lettre du 13 juillet 2012, Fos Faster LNG Terminal a informé la CNDP du dispositif d'information et de concertation envisagé. Par lettre du **17 juillet 2012**, la CNDP lui a demandé que les dispositions envisagées soient précisées pour que le public puisse apporter sa contribution à l'amélioration du projet.

Concertation volontaire post-concertation recommandée

Projet MAGEO de mise au gabarit européen Vb de l'Oise entre Compiègne et Creil

À la suite de la concertation qui s'est tenue du **10 janvier 2012 au 15 février 2012**, le directeur interrégional du bassin de la Seine de Voies navigables de France (VNF) a informé la CNDP, par lettre en date du **2 juillet 2012**, de sa décision de poursuivre la concertation. Il a sollicité la désignation d'un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public, pendant la phase postérieure à la concertation recommandée jusqu'à l'enquête publique, sur le projet dans le cadre d'une concertation volontaire. En effet, l'article L.121-13-1 du code de l'environnement prévoit la concertation post-débat public mais non la concertation post-concertation recommandée. Le **5 septembre 2012**, la CNDP en a pris acte et a désigné Henri Watissée à cette nouvelle mission. Le **3 octobre 2012**, la CNDP a approuvé les modalités de cette concertation sous la forme de trois ateliers thématiques (hydraulique, environnement et usages de l'eau).

Information du public après l'enquête publique jusqu'à la réception des travaux

L'article L.121-1 du code de l'environnement dispose que «la participation du public est assurée pendant toute la phase d'élaboration d'un projet, depuis l'engagement des études préliminaires jusqu'à la clôture de l'enquête publique». Il dispose également que «la Commission nationale du débat public veille au respect de bonnes conditions d'information du public **durant la phase de réalisation des projets** dont elle a été saisie jusqu'à la réception des équipements et travaux». La Commission nationale a décidé d'informer les maîtres d'ouvrage, à l'issue des concertations post-débat qu'après l'enquête publique, ils doivent informer la CNDP des dispositions qu'ils doivent mettre en œuvre pendant la période de chantier.

5 / Mission de conseil

L'article L.121-1 du code de l'environnement

précise que
«La Commission nationale conseille, à leur demande, les autorités compétentes et tout maître d'ouvrage sur toute question relative à la concertation avec le public tout au long de l'élaboration d'un projet».

Certains maîtres d'ouvrage dont les projets n'entrent pas dans le champ d'application de la saisine de la CNDP souhaitent néanmoins organiser une concertation. De même, lorsqu'elle est saisie et ne donne pas suite à la saisine, la CNDP peut être sollicitée par le maître d'ouvrage pour l'accompagner dans une concertation volontaire. L'application de cette disposition de conseil prévue dans le code de l'environnement s'est considérablement développée ces dernières années et plus particulièrement en 2012.

Projet de centrale à cycle combiné à gaz sur le parc industriel de la plaine de l'Ain

Par lettre du **23 novembre 2010**, le président de Statkraft France SAS a sollicité la CNDP afin de recueillir ses conseils sur le projet de centrale à gaz à cycle combiné sur le parc industriel de la Plaine de l'Ain. Ce projet, par ses dimensions, ne relevait ni d'une saisine de la Commission nationale ni d'une obligation de publication. Mais il présentait des enjeux importants en termes d'aménagement du territoire, d'impacts environnementaux et socio-économiques. Le groupe Statkraft a souhaité la mise en œuvre d'une stratégie de concertation locale qu'elle mènerait auprès des différentes parties prenantes concernées par le projet.

Par lettre du **21 janvier 2011**, la Commission nationale a répondu favorablement à la demande de conseil du groupe Statkraft et lui a suggéré de prendre l'attache de Claude-Sylvain Lopez, membre de la CNDP, disposé à assurer la mission de personnalité indépendante garante et conseillère de la concertation envisagée.

Par lettre du **27 octobre 2011**, le maître d'ouvrage a communiqué à la CNDP son compte-rendu de la concertation volontaire qui s'est déroulée du **13 mai au 16 juin 2011**, incluant le rapport du garant. Une réunion publique a été organisée regroupant une centaine de participants et un site Internet dédié au projet a été mis à disposition du public recensant près de 800 visiteurs.

Projet de tramway du Grand Avignon

—
Par lettre en date du 14 avril 2011, reçue le **18 avril 2011**, la présidente de la communauté d'agglomération du Grand Avignon, autorisée par délibération du conseil de communauté en date du **27 septembre 2010**, a saisi la Commission nationale d'un projet de transport en commun en site propre. Celle-ci a décidé, le **8 juin 2011**, de ne pas organiser de débat sur ce projet (voir p. 37).

Elle a néanmoins conseillé à la communauté d'agglomération du Grand Avignon de poursuivre la concertation engagée et de l'élargir notamment à l'occasion de réunions publiques, pour amplifier l'information de la population et l'expression des habitants et usagers sur les différents aspects du projet, notamment sur l'ajustement du tracé et de son insertion, l'implantation des stations et la définition des parkings relais et du garage atelier ainsi que sur les modalités d'information jusqu'à l'enquête publique et durant le chantier.

Projet de modernisation de la ligne Massy-Valenton

—
Par lettre en date du **29 juin 2011**, le président de Réseau Ferré de France a sollicité l'avis de la Commission nationale sur les modalités d'organisation de la concertation volontaire sur le projet de modernisation de

la partie ouest de la ligne actuelle Massy-Valenton et la désignation d'une personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de cette concertation annoncée à l'occasion du débat public sur le projet d'Interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France.

À sa séance du **7 septembre 2011**, la CNDP a désigné Laurence de Carlo pour ce faire.

Le **6 juin 2012**, la CNDP a donné acte à Réseau Ferré de France du compte-rendu de la concertation volontaire qui s'est déroulée du **3 novembre 2011 au 18 février 2012**, incluant le rapport de la garante. Durant cette concertation, 2 réunions publiques, 13 ateliers thématiques et 3 visites de terrain ont été organisés et près de 2000 visites du site Internet dédié au projet ont été recensées. Une seconde phase de concertation est actuellement en cours.



D'année en année, les demandes de conseil des collectivités à la CNDP se développent, montrant la prise de conscience de la nécessaire concertation avec le public et le souhait de mettre en place des concertations volontaires.

Projet de conception, de construction et d'exploitation d'un centre de tri et de méthanisation à Romainville/Bobigny

—
Le président du Syctom a sollicité la CNDP, par lettre du **16 février 2012**, en vue d'une démarche de concertation volontaire qui serait placée sous l'égide d'une personnalité indépendante, garante de la démarche de concertation, désignée par elle. Or, l'enquête publique ayant déjà été réalisée et l'autorisation d'exploiter délivrée, la décision étant déjà intervenue, la participation du public au processus d'élaboration ne pouvait plus être mise en œuvre dans l'esprit des textes. Dans son communiqué du **7 mars 2012**, la Commission nationale, conformément à sa mission définie par le code de l'environnement (art. L.121-1), s'est dite prête à apporter au Syctom tout conseil à caractère méthodologique en

ce sens et lui a suggéré de choisir une personnalité indépendante comme garant de la concertation souhaitée. Syctom a ainsi nommé Jean-Pierre Tiffon garant du moratoire sur le projet de l'audit indépendant promis par Syctom le 1^{er} février 2012.

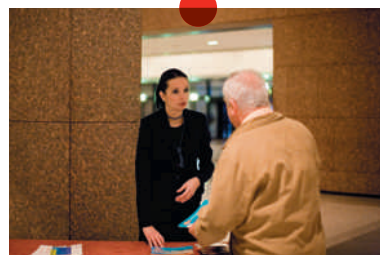
Projet Ec'eau port fluvial à Creil

—
Par lettre en date du **12 juin 2012**, le maire de Creil a sollicité la désignation d'une personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation volontaire sur le projet de création d'un port de plaisance et d'un éco-quartier à Creil. Ce projet très en deçà des seuils de saisine de la CNDP, celle-ci a néanmoins répondu favorablement à la demande du maître d'ouvrage, conscient de l'intérêt d'une action de concertation avec le public. Le **4 juillet 2012**, La Commission nationale a désigné Marie-Françoise Sevrain en qualité de

garante. La CNDP sera informée, après leur validation par la garante, des modalités, du déroulement et du calendrier de la concertation volontaire ; le compte-rendu de cette concertation sera rendu public.

Projet de construction d'une cité musicale sur l'île Seguin à Boulogne-Billancourt

—
Par lettre en date du **7 septembre 2012**, le président du conseil général des Hauts-de-Seine, a saisi la Commission nationale du projet de construction d'une cité musicale sur l'île Seguin à Boulogne-Billancourt (voir p.60). La Commission nationale a décidé, le **3 octobre 2012**, qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet mais a conseillé au conseil général des Hauts-de-Seine d'ouvrir une concertation à laquelle elle apportera, autant qu'il est souhaité, un appui méthodologique.



6 / Rôle pédagogique et méthodologique de la CNDP

La diffusion de la culture du débat public

La CNDP s'est engagée dans une série d'actions complémentaires pour diffuser la « culture du débat public », aussi bien en France qu'à l'étranger, tant par la rédaction d'articles que par sa participation à des colloques. La CNDP a participé depuis son précédent rapport à plus d'une vingtaine de colloques, conférences et séminaires sur le thème de la participation du public.

Le 8 novembre 2011, le **Centre d'analyse stratégique**, institution d'expertise et d'aide à la décision placée auprès du Premier ministre ayant pour mission d'éclairer le gouvernement dans la définition et la mise en œuvre de ses orientations stratégiques en matière économique, sociale, environnementale ou technologique, en partenariat avec le **Conseil général de l'industrie, de l'énergie et des technologies**, a invité Philippe Deslandes, président de la CNDP, à intervenir à la table ronde *Les nouvelles technologies, entre craintes et espoirs* dans le cadre du colloque *Comment débattre des nouvelles technologies ?* Patrick Legrand, vice-président de la CNDP et Jean Bergougnoux, membre de la CNDP et président de la Commission particulière du débat public sur des options générales en matière de développement et de régulation des nanotechnologies ont complété son intervention.

Le 16 novembre 2011, Jean-François Beraud, secrétaire général de la CNDP, a été invité à intervenir à la deuxième conférence annuelle *Infrastructures de transports 2011* organisée par **Les Echos Conférences**.



Poursuivant cette année encore sa mission pédagogique et méthodologique, la CNDP s'est engagée dans des actions complémentaires pour diffuser la « culture du débat public » en répondant favorablement aux sollicitations des différentes instances telles que le centre d'analyse stratégique.

Le 17 novembre 2011, la CNDP est intervenue à l'**École nationale d'administration** dans le cadre du cycle de formation continue *Modèles de développement et politiques publiques* sur le thème *Les nouveaux visages de la démocratie : démocratie locale et participation des citoyens*.

Philippe Deslandes a été invité à l'automne 2011 par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (**ACNUSA**) sur le thème des enseignements du débat public dans l'optique de faire évoluer les modalités de la concertation dans le domaine aéronautique et de la notion d'intérêt général en matière de transfert de nuisances.

L'Université Lille II - CERAPS a invité la CNDP le 8 décembre 2011 dans le cadre de son master 2 Sciences politiques sur le thème *Communication publique et concertation*.

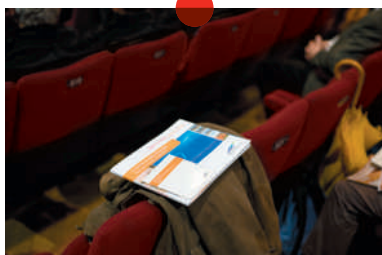
Philippe Deslandes a été invité à intervenir à la conférence de la **Commission Énergies 2050** du 21 décembre 2011 sur la thématique *Débat public et encadrement des nouvelles technologies*. La question de la méthodologie de l'organisation d'un éventuel débat public sur l'énergie a été soulevée.

À sa séance du 4 avril 2012, la Commission nationale, après avoir entendu Mesdames De Carlo et Guyot-Vigroux présenter l'activité du Comité environnement de la **Fondation de France**, a convenu de développer une coopération afin de mettre en commun les retours d'expérience dans le domaine de la concertation et de la participation citoyenne à l'élaboration des décisions. Depuis 1969, la Fondation de France soutient des projets concrets et innovants qui répondent aux besoins des personnes face aux problèmes

posés par l'évolution rapide de la société. Elle agit principalement dans trois domaines : l'aide aux personnes vulnérables, le développement de la connaissance (recherche, culture, formation) et l'environnement.

Soutien méthodologique auprès des collectivités territoriales

Le conseil régional du Nord-Pas-de-Calais a souhaité mettre en place un nouveau dispositif : « l'instance régionale de débat public ». Il a fait appel à la Commission nationale qui l'a conseillé dans l'élaboration des étapes successives de cette démarche innovante. L'instance a vu le jour à l'automne 2012. Elle a pour ambition d'éclairer



l'action publique locale en collectant et synthétisant tous les éléments d'appréciation d'un projet d'envergure, de façon neutre et indépendante.

Le 4 octobre 2012, la CNDP a été invitée à participer aux premiers ateliers du débat public organisés par la Mission débat public de la direction du développement durable, de la prospective et de l'évaluation du conseil régional Nord-Pas de Calais.

La CNDP à l'international

Dans le cadre de son partenariat avec le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), la CNDP a signé le 26 mai 2011 à Bordeaux une déclaration commune portant sur le partage des connaissances et l'échange d'expertise en matière de participation publique. Cette charte entre le BAPE, la CNDP et la

Compagnie nationale des commissaires enquêteurs (CNCE) vise à consolider les liens existants basés sur l'esprit de coopération et à contribuer à l'évolution et à l'enrichissement des dispositifs de participation du public au Québec comme en France. La CNDP a également rendu visite à ses homologues québécois à l'automne 2011. Le président Pierre Renaud et son équipe ont fait part à la Commission nationale des évolutions et progrès des procédures de consultation du public au Québec. Rappelons que le BAPE a pour mission «d'éclairer la prise de décision gouvernementale dans une perspective de développement durable (...). Il informe, enquête et consulte la population sur des projets ou des questions relatives à la qualité de l'environnement que lui soumet le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Il produit par la suite des rapports d'enquête qui sont rendus publics».



Également dans le cadre de cette collaboration franco-qubécoise, le 14 juin 2012, la CNDP a été invitée à participer au colloque international sur l'évaluation environnementale pour une gestion durable des ressources minières, énergétiques et biologiques organisé par le Secrétariat international francophone pour l'évaluation environnementale (**SIFEE**) en collaboration avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec.

Le 30 novembre et 1^{er} décembre 2011, la région Catalogne en **Espagne** (Generalitat de Catalunya - Departament de Governació i Relacions Institucionals) a invité la CNDP à participer au séminaire organisé par le programme *Innovation et qualité démocratique* sur le thème *Le débat public, un instrument pour l'amélioration de l'action politique*.

L'École nationale d'administration (ENA) a invité la CNDP à présenter la méthodologie et les principes du débat public «à la française» aux élèves de l'École nationale d'administration de **Pologne** (Krajowa Szkoła Administracji Publicznej) en décembre 2011. Philippe Deslandes est intervenu sur le thème du *processus de consultation publique dans le cadre de l'élaboration des politiques régionales en France*.

Durant l'hiver 2011, la municipalité de Côme (**Italie**) a invité la CNDP à participer à un atelier sur les alternatives possibles aux conseils de quartier, dans le cadre de la politique de la ville, tout en privilégiant et valorisant la participation citoyenne. La Commission nationale est intervenue sur la décentralisation administrative et la participation du public.

Accueil des délégations étrangères

Depuis la publication du dernier rapport d'activité, la Commission nationale a eu le plaisir d'accueillir plusieurs délégations étrangères, intéressées par les procédures de débat public et le fonctionnement de la CNDP.

En novembre 2011, la Commission **japonaise** de l'énergie atomique (JAEC) a rendu visite à la CNDP dans le cadre d'une étude sur la politique d'énergie nucléaire en France et sur l'expérience du débat public en la matière. En effet, à la suite de l'accident nucléaire de Fukushima le 11 mars 2011, le gouvernement japonais a jugé pertinent d'étudier le processus de débat public tel qu'il existe en France dans l'idée d'une éventuelle adaptation locale.

En mai 2012, la Commission nationale a également accueilli les services du Premier ministre de **Corée du Sud** accompagnés de certains membres de l'Institut d'administration publique. Ces hauts fonctionnaires ont souhaité échanger sur le rôle et les missions de la CNDP dans l'optique de mise en place d'une structure équivalente dans leur État.

En juin 2012, la ville de Turin en **Italie**, a souhaité prendre attache de la CNDP. La direction infrastructures et mobilité de la municipalité a souhaité compléter ses informations sur la procédure de débat public à la française dans l'optique de sa transposition en droit italien. Le gouvernement italien a déposé au Parlement le 31 octobre 2012 un projet de loi en ce sens.



Enfin, en octobre 2012, une délégation coréenne a de nouveau été reçue par la CNDP. Il s'agissait de deux membres de l'Anti-Corruption and Civil Rights Commission (ACRC).

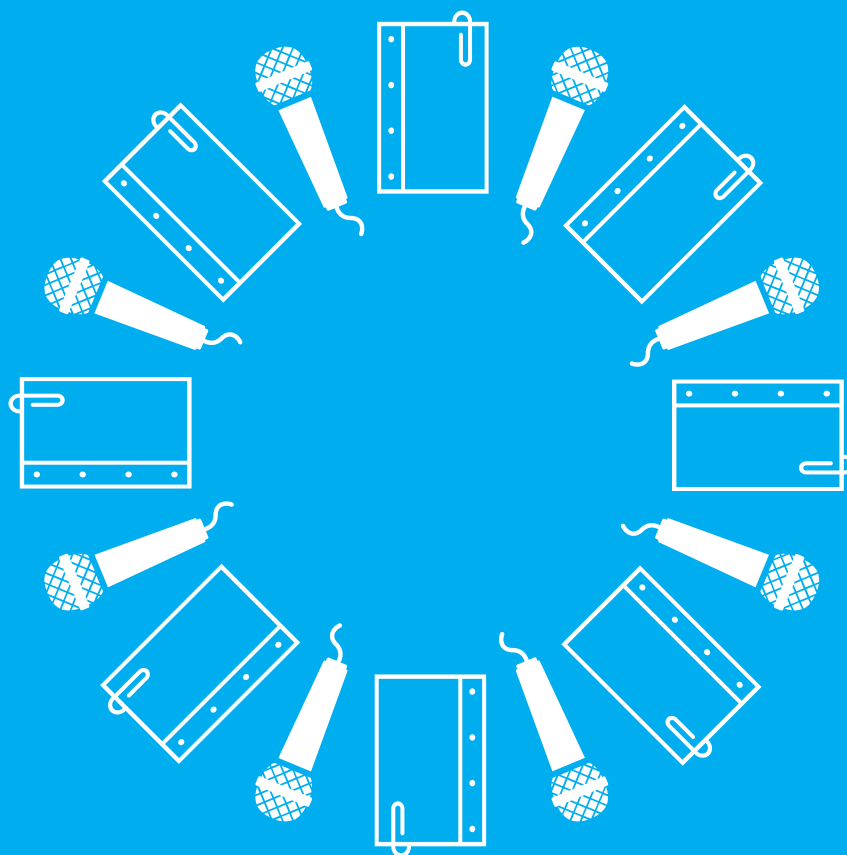
La Corée du Sud, dans la diversité de ses représentants, est, comme en témoigne les nombreuses visites effectuées, très motivée pour mettre en oeuvre l'organisation de la participation du public à l'élaboration des décisions.

L'objet de la visite de ces délégations étrangères était commun : la connaissance des procédures employées par la France en matière de participation du public.

Les contacts, encore modestes, avec les pays étrangers, que la Commission nationale souhaite développer, laissent apparaître que le modèle français de débat public sur les grands projets et les grandes options, structure

aujourd'hui rodée, intéresse ceux qui - à l'étranger - sont souvent encore dans une phase de réflexion et d'ébauche de solution. Notre système formalisé n'est certainement pas à transposer tel quel, mais il conforte ceux qui, parmi nos visiteurs, souhaitent trouver les méthodes pour développer chez eux ce qui semble aujourd'hui une nécessité : la participation du public. Une étude comparative des procédures d'application de la Convention d'Aarhus de 2011 a en effet montré que la France reste bien placée en matière de mise en place et de respect des processus participatifs citoyens en comparaison avec les autres pays européens, notamment les pays du nord de l'Europe souvent cités en exemple.





Panorama des saisines

En 2011-2012, la Commission nationale a été saisie de 42 dossiers. Elle en a examiné 39*, relatifs à de grands projets d'aménagement ou d'équipement. Ces dossiers examinés le furent soit après une saisine obligatoire conformément à la loi (31), soit après une saisine consécutive à la publication du projet par le maître d'ouvrage (8).

P.97 – Transports terrestres

P.98 – Autres projets

* 3 saisines feront l'objet d'une décision en 2013.

Projets d'aménagement et d'équipement

La répartition des saisines en 2011-2012 est la suivante : la CNDP a été saisie 19 fois en 2011 et 23 fois en 2012. Il convient de constater que le nombre de saisines de la Commission nationale a augmenté en 2011 : elle a été saisie 10 fois en 2010. Le nombre de saisine en 2012 est élevé compte tenu des échéances électorales importantes. Même si trois saisines sont dues au dépassement du délai de cinq ans entre le débat public et le début de l'enquête publique obligeant à une nouvelle saisine de la CNDP, il ne semble pas que les échéances électorales aient impactées outre mesure le nombre de saisine. Parmi les treize catégories de projet susceptibles de faire l'objet d'une saisine de la CNDP définies par l'article R. 121-2 du code de l'environnement, la répartition

des saisines en 2011-2012 est la suivante :

- trois catégories n'ont fait l'objet d'aucune saisine (création ou extension d'infrastructures de piste d'aérodromes, création de ligne électrique et transfert d'eau de bassin fluvial) ;
- deux catégories ont fait l'objet d'une seule saisine (création d'une installation nucléaire de base et création de barrages hydroélectriques ou de barrages-réservoirs) ;
- cinq catégories ont fait l'objet d'un nombre limité de saisines : création d'autoroutes, de routes express ou de routes à doubles voies à chaussées séparées (2), élargissement d'une route existante à deux ou trois voies pour en faire une route à 2x2 voies ou plus à chaussées séparées (2), création d'une voie navigable ou mise à grand gabarit de canaux existants (2), création ou extension d'infrastructures portuaires (3) et création de canalisation de

ou de produits chimiques (2).

Dès lors trois catégories concentrent la majorité des saisines, presque 70 % à elles trois.

Deux d'entre elles ont eu un

nombre assez élevé de saisines :

- 6 équipements culturels, sportifs, scientifiques ou touristiques ;
- 7 équipements industriels.

La dernière catégorie, création ou amélioration de lignes ferroviaires, représente, avec 16 saisines, près de 40 % des saisines de la CNDP en 2011-2012.

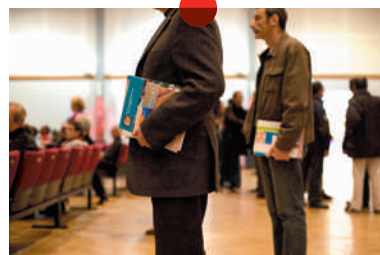


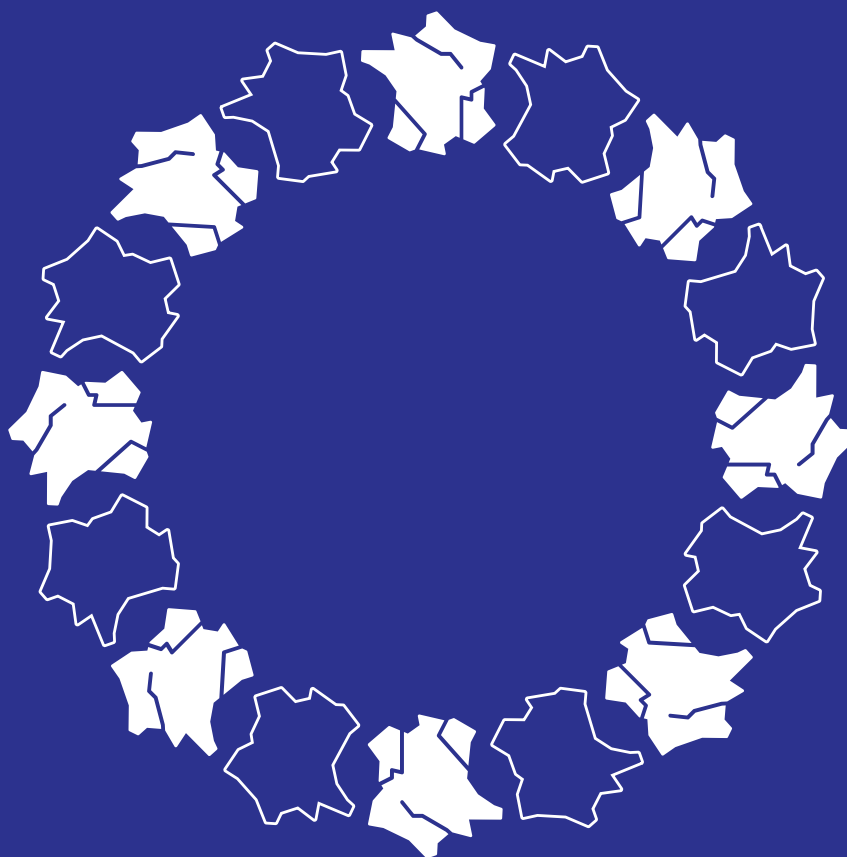
Tableau 1 – Transports terrestres

PROJETS	DATE DE SAISINE	TOTAL DES SAISINES	CRÉATION D'AUTO-ROUTES, DE ROUTES EXPRESS OU DE ROUTES À 2X2 VOIES	ÉLARGISSEMENT D'UNE ROUTE EXISTANTE À 2 OU 3 VOIES POUR EN FAIRE 1 ROUTE À 2X2 VOIES OU +	CRÉATION OU AMÉLIORATION DE LIGNES FERROVIAIRES	CRÉATION D'UNE VOIE NAVIGABLE OU MISE À GRAND GABARIT DE CANAUX EXISTANTS
Liaisons nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire	13/12/12				●	
Prolongement de la ligne B du métro de l'agglomération toulousaine à Labège Innopole	21/11/12				●	
Ligne à grande vitesse Bordeaux-Espagne	23/10/12				●	
Ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse	23/10/12				●	
Ligne Orange du Grand Paris Express	17/10/12				●	
Ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges	27/07/12				●	
Tramway Antony-Clamart	20/07/12				●	
Nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport	10/07/12				●	
Tramway Paris-Orly ville	26/04/12				●	
Mise en œuvre d'un réseau tram-train sur le territoire de Lille Métropole Communauté Urbaine	12/04/12				●	
Anneau des Sciences - Tronçon ouest du périphérique de Lyon	07/03/12		●			
Total 2012		11	1		10	
Aménagement de l'Avenue du Parisis - Section Soisy-sous-Montmorency - Gonesse	22/12/11			●		
Amélioration de la liaison ferroviaire entre Nice et l'Italie	31/08/11				●	
Mise au gabarit européen Vb de l'Oise entre Compiègne et Creil - MAGEO	23/06/11					●
Extension du réseau de tramway de l'agglomération de Montpellier	17/05/11				●	
Tramway du Grand Avignon	18/04/11				●	
Raccordement ferroviaire RER D - RER B - Barreau de Gonesse	18/04/11				●	
Ligne nouvelle Paris-Normandie	02/03/11				●	
RN1 - Nouvelle route du Littoral à la Réunion	15/02/11		●			
Ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon	17/01/11				●	
Mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine	13/01/11					●
Déplacement court de l'A9 au droit de Montpellier	12/01/11			●		
Total 2011		11	1	2	6	2
TOTAL 2011-2012		22	2	2	16	2

Tableau 2 – Autres projets

PROJETS	DATE DE SAISINE	TOTAL DES SAISINES	CRÉATION OU EXTENSION D'INFRASTRUCTURES PORTUAIRES	CRÉATION DE CANALISATIONS DE TRANSPORT DE GAZ, D'HYDROCARBURES OU DE PRODUITS CHIMIQUES	CRÉATION D'UNE INSTALLATION NUCLÉAIRE DE BASE	CRÉATION DE BARRAGES HYDRO-ÉLECTRIQUES OU DE BARRAGES RÉSERVOIRS	ÉQUIPEMENTS CULTURELS, SPORTIFS, SCIENTIFIQUES OU TOURISTIQUES	ÉQUIPEMENTS INDUSTRIELS
Val de Saône : nouvelles infrastructures de transport de gaz naturel entre Étrez (Ain) et Voisines (Haute-Marne)	20/12/12			●				
Grand stade de la Fédération française de rugby	08/11/12						●	
CIGEO - centre industriel de stockage géologique pour le stockage réversible profond de déchets radioactifs en Meuse/Haute-Marne	10/10/12				●			
Arc Lyonnais : projet de nouvelle canalisation de gaz naturel entre Saint-Avit/Tersane (Drôme) et Étrez (Ain)	19/09/12			●				
Construction d'une cité musicale sur l'île Seguin à Boulogne-Billancourt	07/09/12						●	
Capmax - Augmentation des capacités du terminal méthanier de Fos Cavaou	16/08/12							●
Projet éolien en mer de la baie de Saint-Brieuc	20/07/12							●
Parc éolien en mer de Courseulles-sur-Mer	12/06/12							●
Parc éolien en mer de Fécamp	12/06/12							●
Parc éolien en mer de Saint-Nazaire	12/06/12							●
Parc des expositions Toulouse Midi-Pyrénées	20/03/12						●	
Développement du Port de Brest-Bretagne	11/01/12		●					
Total 2012		12	1	2	1		3	5

PROJETS	DATE DE SAISINE	TOTAL DES SAISINES	CRÉATION OU EXTENSION D'INFRA- STRUCTURES PORTUAIRES	CRÉATION DE CANALISA- TIONS DE TRANSPORT DE GAZ, D'HYDROCAR- BURES OU DE PRODUITS CHIMIQUES	CRÉATION D'UNE INSTALLATION NUCLÉAIRE DE BASE	CRÉATION DE BARRA- GES HYDRO- ÉLEC- TRIQUES OU DE BARRAGES RÉSER- VOIRS	ÉQUIPE- MENTS CULTURELS, SPORTIFS, SCIENTI- FIQUES OU TOURIS- TIQUES	ÉQUIPE- MENTS INDUS- TRIELS
Aménagement de la Plaine du Var	16/11/11						●	
Port régional de Port-La Nouvelle	21/09/11		●					
Centrale à cycle combiné à gaz dans l'aire de Brest	11/08/11							●
Transfert de l'École Centrale Paris sur le plateau de Saclay	27/07/11						●	
Nouveau stade de Roland-Garros	22/06/11						●	
Stockage souterrain de gaz naturel à Salins des Landes	20/04/11							●
Extension du Port de Jarry à la Guadeloupe	25/03/11		●					
Aménagement de la Bassée	26/01/11					●		
Total 2011		8	2			1	3	2
TOTAL 2011-2012		20	3	2	1	1	6	7



Panorama des modes de participation du public

En 2011-2012, la Commission nationale du débat public a pris 155 décisions. Sur les 39 décisions prises pour décider d'organiser ou non un débat public ou pour recommander une concertation, 19 le furent en 2011 et 20 en 2012. La Commission nationale a répondu, toujours dans le respect des délais prescrits par la loi, en utilisant tous les types de réponses dont elle dispose. Elle a décidé une participation du public sous forme de débat dans 38 % des cas ou sous forme de concertation recommandée dans 31 % des cas. On constate donc que c'est plus d'une saisine sur trois qui a conduit à l'organisation d'un débat public mené par la CNDP durant cette période. Dans 31 % des cas, elle n'a pas donné suite à la saisine.

P.102 – Tableau des modes de participation du public

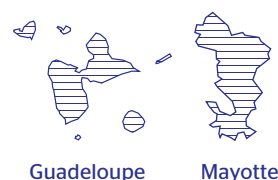
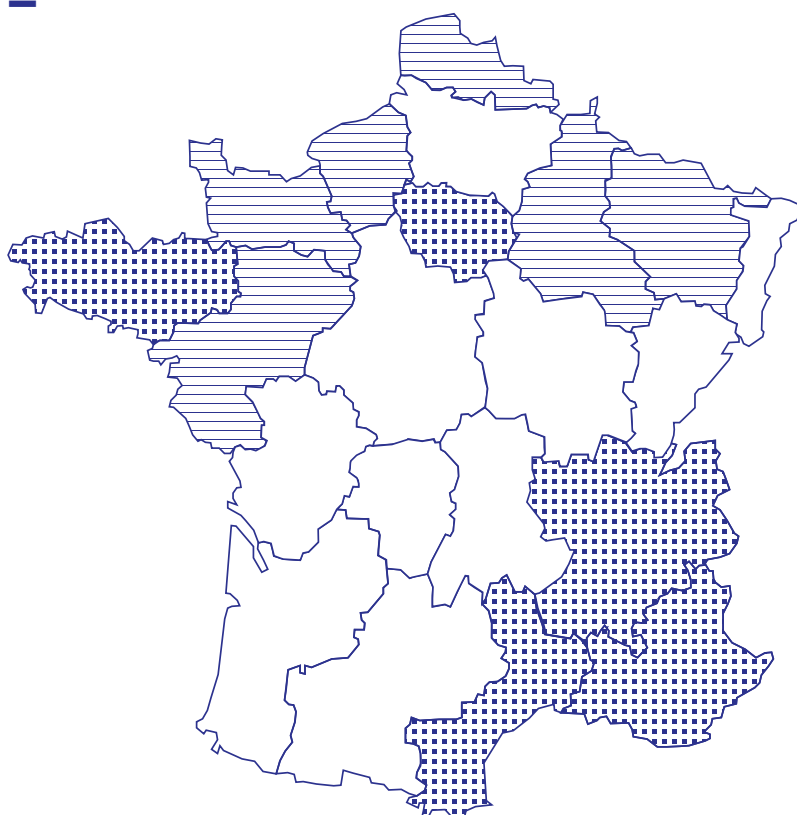
P.103 – Répartition géographique des modes de participation du public

Modes de participation du public

PROJETS	SAISINE DE LA CNDP	DÉCISION DE LA CNDP	TOTAL	DÉBAT PUBLIC CPDP	CONCER- TATION RECOM- MANDÉE	SAISINE SANS SUITE OU NON RECEVABLE
Grand stade de la Fédération Française de Rugby	08/11/12	05/12/12		●		●
Ligne à grande vitesse Bordeaux-Espagne	23/10/12	05/12/12				●
Ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse	23/10/12	05/12/12				●
Ligne Orange du Grand Paris Express	17/10/12	05/12/12			●	
CIGEO - centre industriel de stockage géologique pour le stockage réversible profond de déchets radioactifs en Meuse/Haute-Marne	10/10/12	07/11/12		●		
Arc Lyonnais : projet de nouvelle canalisation de gaz naturel entre Saint-Avit/Tersane (Drôme) et Étrez (Ain)	19/09/12	07/11/12		●		
Construction d'une cité musicale sur l'île Seguin à Boulogne-Billancourt	07/09/12	03/10/12				●
Capmax - Augmentation des capacités du terminal méthanier de Fos Cavaou	16/08/12	05/09/12			●	
Ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges	27/07/12	05/09/12				●
Tramway Antony-Clamart	20/07/12	05/09/12				●
Parc éolien en mer de Saint-Brieuc	20/07/12	05/09/12		●		
Nouvelle liaison EuroAirport	10/07/12	05/09/12			●	
Parc éolien en mer de Courseulles-sur-Mer	12/06/12	04/07/12		●		
Parc éolien en mer de Fécamp	12/06/12	04/07/12		●		
Parc éolien en mer de Saint-Nazaire	12/06/12	04/07/12		●		
Tramway Paris-Orly Ville	26/04/12	06/06/12				●
Mise en œuvre d'un réseau tram-train sur le territoire de Lille Métropole Communauté Urbaine	12/04/12	03/05/12			●	
Parc des expositions Toulouse Midi-Pyrénées	20/03/12	03/05/12				●
Anneau des Sciences - Tronçon Ouest du périphérique de Lyon	07/03/12	04/04/12		●		
Développement du Port de Brest-Bretagne	11/01/12	07/03/12			●	
Total 2012			20	8	5	7
Aménagement de l'Avenue du Parisis section Soisy-sous-Montmorency - Gonesse	22/12/11	04/01/12			●	
Aménagement de la Plaine du Var	16/11/11	07/12/11				●
Port régional de Port-La Nouvelle	21/09/11	09/11/11		●		
Amélioration de la liaison ferroviaire entre Nice et l'Italie	31/08/11	05/10/11			●	
Centrale à cycle combiné à gaz dans l'aire de Brest	11/08/11	05/10/11				●
Transfert de l'École centrale Paris sur le plateau de Saclay	27/07/11	07/09/11			●	
Mise au gabarit européen Vb de l'Oise entre Compiègne et Creil - MAGEO	23/06/11	06/07/11			●	
Nouveau stade de Roland-Garros	22/06/11	06/07/11			●	
Extension du réseau de tramway de l'agglomération de Montpellier	17/05/11	08/06/11				●
Stockage souterrain de gaz naturel à Salins des Landes	20/04/11	04/05/11		●		
Tramway du Grand Avignon	18/04/11	08/06/11				●
Raccordement ferroviaire RER D-RER B - Barreau de Gonesse	18/04/11	08/06/11			●	
Extension du Port de Jarry à la Guadeloupe	25/03/11	06/04/11		●		
Ligne nouvelle Paris-Normandie	02/03/11	06/04/11		●		
RN1 - Nouvelle route du Littoral à la Réunion	15/02/11	06/04/11				●
Aménagement de la Bassée	26/01/11	02/03/11		●		
Ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon	17/01/11	06/04/11		●		
Mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine	13/01/11	02/03/11		●		
Déplacement court de l'A9 au droit de Montpellier	12/01/11	02/03/11			●	
Total 2011			19	7	7	5
TOTAL 2011-2012			39	15	12	12

Débats publics - Concertations recommandées

Répartition géographique des modes de participation du public décidés par la CNDP en France par régions depuis le dernier rapport d'activité



Nombre de débats publics ou concertations recommandées décidés dans chaque région



Légende

DP : débat organisé par une Commission particulière
CR : concertation recommandée

ILE-DE-FRANCE

- Projet d'aménagement de l'Avenue du Parisis (CR)
- Projet de construction d'une cité musicale sur l'Île Seguin à Boulogne Billancourt (CR)
- Projet de Ligne Orange du Grand Paris Express (CR)
- Projet de réalisation du Grand stade de la Fédération Française de Rugby (DP)

LANGUEDOC-ROUSSILLON

- Projet de port régional de Port-la-Nouvelle (DP)
- Projet d'amélioration de la liaison ferroviaire entre Nice et l'Italie (CR)

LORRAINE

- Projet de centre industriel de stockage géologique pour le stockage réversible profond de déchets radioactifs en Meuse/Haute-Marne dit projet Cigeo (DP)

NORD-PAS-DE-CALAIS

- Projet de mise en œuvre d'un réseau tram-train sur le territoire de Lille Métropole Communauté Urbaine (CR)

PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

- Projet d'augmentation des capacités du terminal méthanier de Fos Cavaou (CR)
- Projet d'amélioration de la liaison ferroviaire entre Nice et l'Italie (CR)

RHÔNE-ALPES

- Projet Anneau des Sciences - Tronçon Ouest du périphérique de Lyon (DP)
- Projet de nouvelle canalisation de gaz naturel entre Saint-Avit/Tersane (Drôme) et Étrez (Ain) dit Arc lyonnais (DP)

GUADELOUPE

- Projet d'extension du port de Jarry (DP)

MAYOTTE

- Projet de desserte aérienne de Mayotte (DP)

BASSE-NORMANDIE

- Projet de parc éolien en mer de Courseulles-sur-Mer (DP)

BRETAGNE

- Projet éolien en mer de Saint-Brieuc (DP)
- Projet de développement du Port de Brest-Bretagne (CR)

CHAMPAGNE-ARDENNE

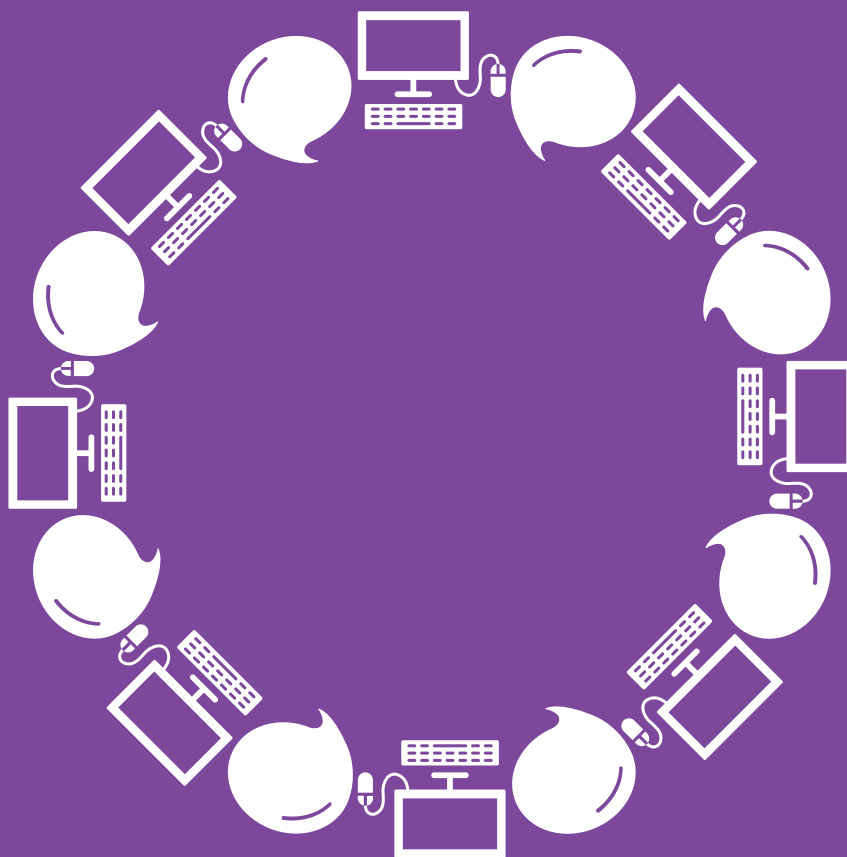
- Projet de centre industriel de stockage géologique pour le stockage réversible profond de déchets radioactifs en Meuse/Haute-Marne dit projet Cigeo (DP)

HAUTE-NORMANDIE

- Projet de parc éolien en mer de Fécamp (DP)

PAYS DE LA LOIRE

- Projet de parc éolien en mer de Saint-Nazaire (DP)



Moyens d'organisation des débats publics

Les outils de communication des débats publics développés par les Commissions particulières du débat public ont favorisé aussi bien l'information du public que sa participation.

P.106 – Les sites Internet des CPDP

P.107 – Les réunions publiques et le système questions-réponses

P.108 – Les moyens financiers

Les sites Internet des CPDP

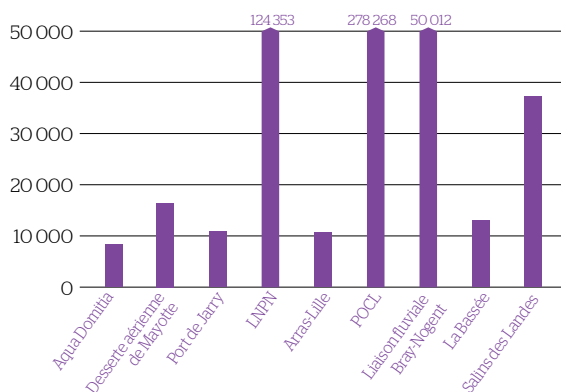
Les sites Internet des Commissions particulières représentent une interface essentielle durant le temps du débat mais également après le débat. L'information du public sur le projet y est développée, le recueil de ses opinions et avis y est grandement facilité.

La présentation unifiée des sites de chaque débat renforce la connaissance de la CNDP et de son rôle en offrant au public une documentation très complète tout en assurant une forte cohérence avec le site de la Commission nationale et avec ceux des autres débats.

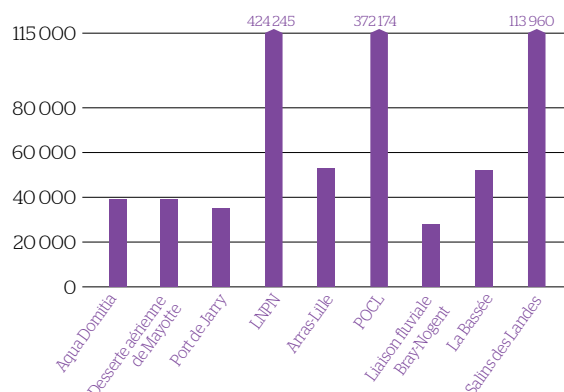
Les chiffres ci-après montrent, tant par le nombre de visites que par le nombre de pages consultées,

que la fréquentation des sites est importante. Il est néanmoins difficile de considérer cette utilisation des sites en fonction d'un critère particulier (par exemple l'étendue du périmètre du débat) ou du croisement d'une multitude de critères qui dès lors rendent chaque débat spécifique, et par voie de conséquence l'utilisation du site Internet...

Visites sur les sites des CPDP



Pages consultées sur les sites des CPDP



Nombre total de visiteurs et de pages pour les sites des CPDP *

NOM DU PROJET	VISITEURS	PAGES
Stockage souterrain de gaz naturel à Salin des Landes	37 201	113 960
Aménagement de la Bassée	12 962	52 100
Mise à grand gabarit de liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur Seine	50 012	27 992
Ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon	278 268	372 174
Reconstruction de la ligne de grand transport électrique Arras - Lille	10 544	52 835
Ligne nouvelle Paris - Normandie	124 353	424 245
Extension du Port de Jarry à la Guadeloupe	10 777	39 159
Réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte	16 305	35 218
Extension du réseau hydraulique régional de Languedoc-Roussillon - Aqua Domitia	8 186	39 012

* Le nombre de visiteurs et de pages visitées s'étend de l'ouverture du site à sa clôture consécutive à la clôture du débat.

Les réunions publiques et le système questions-réponses

Le système questions-réponses permet de comprendre les attentes du public mais aussi l'évolution de sa perception des commissions particulières du débat public. Ainsi 82% des questions portent sur le projet lui-même, 6% sur le débat et 12% des questions ne rentrent pas dans ces catégories.

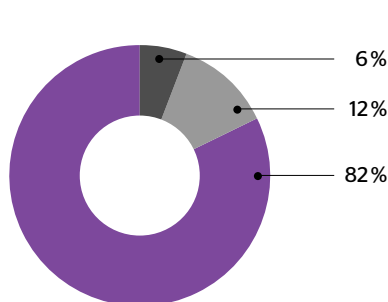
Les questions portant sur le débat se concentrent sur les procédures et le fonctionnement de celui-ci (80% des questions), le reste des questions porte sur les suites du débat public. Il est intéressant de noter que le nombre de questions portant sur la composition et l'indépendance des CPDP est faible en 2011-2012, preuve que cette procédure est désormais bien comprise.

L'essentiel des questions porte donc sur le projet lui-même. Les alternatives au projet ne font l'objet que de 3% des questions, à

titre de comparaison entre 2003 et 2009, elles représentaient 11% des questions. Les questions se concentrent principalement sur les caractéristiques du projet (60% des questions posées sur le projet et quasiment 50% des questions posées au total). L'impact sur l'environnement et la santé représentent aussi un sujet de préoccupation des participants (environ 25% des questions).

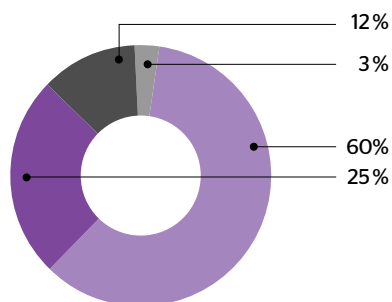
Analyse des questions-réponses évoquées dans le cadre des débats sur la période 2011-2012

Nature des questions



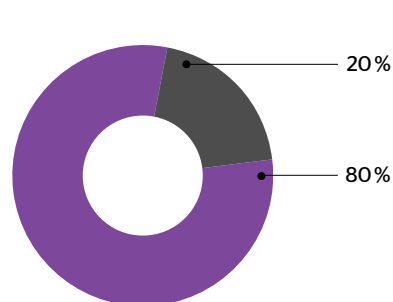
- Questions portant sur le projet
- Questions portant sur le débat
- Autres

Principales thématiques concernant le projet



- Coût du projet
- Alternatives au projet
- Caractéristiques du projet
- Impacts sur l'environnement et la santé

Principales thématiques concernant l'organisation du débat



- Utilité du débat
- Organisation du débat

Les moyens financiers

Le code de l'environnement précise dans son article 121-9§3 que les dépenses relatives à l'organisation matérielle du débat sont à la charge du maître d'ouvrage, à l'exception des expertises complémentaires qui sont à la charge de la CNDP, ainsi que les indemnités et frais de transport et de séjour des membres des Commissions particulières en vertu des articles 15 et 16 du décret du 22 octobre 2002.

Dès lors, le « coût du débat » est la somme des dépenses d'organisation matérielle à la charge du maître d'ouvrage, et de celle des expertises complémentaires éventuelles, indemnités et frais de transport et de séjour à la charge de la CNDP.

Le tableau ci-contre récapitule ce coût pour quelques débats : il varie de 480 000 à 2 millions d'euros.

Pour mémoire, depuis 2002 sur 62 débats analysés 24 ont un coût supérieur à 1 million d'euros. Si le coût moyen d'un débat pour le maître d'ouvrage est d'environ

1 million, il est de 60 000 euros pour la Commission nationale, variable en fonction des expertises complémentaires éventuelles. On remarque donc que, sur 2011-2012, hors débats particulièrement importants (LGV Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon et Ligne Nouvelle Paris Normandie), les coûts des débats ont fortement diminué, tant pour le maître d'ouvrage que pour la Commission nationale.

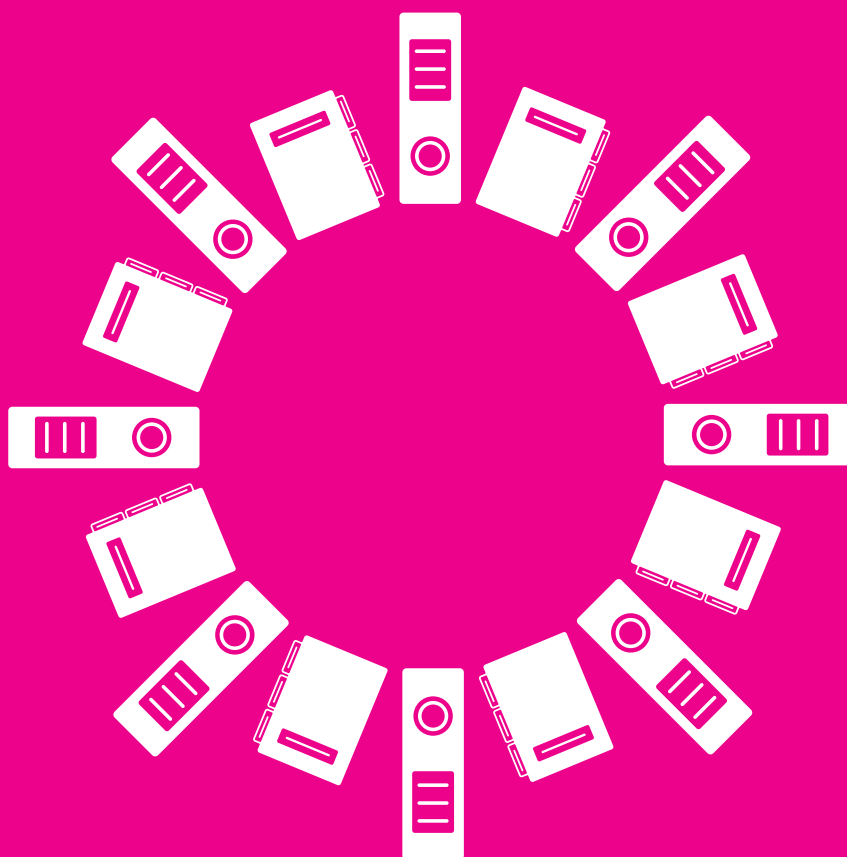


Sur la période 2011-2012, le coût moyen d'un débat pour le maître d'ouvrage est d'environ 675 000 euros (hors débats particulièrement coûteux), il est d'environ 35 000 euros pour la CNDP, variable en fonction des expertises complémentaires éventuelles.

Tableau 4 – Coûts des débats organisés par la CNDP et clos, 2011-2012

NOM DU PROJET	DÉPENSES À LA CHARGE DU MAÎTRE D'OUVRAGE (A)	DÉPENSES À LA CHARGE DE LA CNDP (B)	(A) + (B)	COÛT DU PROJET EN EUROS	COÛT DU DÉBAT/ COÛT DU PROJET EN %
Mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine	729 000	45 000	774 000	200 000 000	0,39
Aménagement de la Bassée	742 000	29 000	771 000	495 000 000	0,16
Ligne nouvelle Paris-Normandie*	1 510 000	123 000	1 633 000	12 500 000 000	0,01
Stockage souterrain de gaz naturel à Salins des Landes	608 000	45 000	653 000	650 000 000	0,10
Extension du Port de Jarry à la Guadeloupe	446 000	38 000	484 000	160 000 000	0,30
Reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Arras et Lille	733 000	58 000	791 000	95 000 000	0,83
Ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon*	1 955 000	78 000	2 033 000	13 100 000 000	0,02
Programme d'extension du réseau hydraulique régional de Languedoc-Roussillon - Aqua Domitia	766 000	50 000	816 000	200 000 000	0,41
Réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long courriers à Mayotte	713 000	5 000	718 000	230 000 000	0,31
Moyenne	676 714	38 571	715 286	290 000 000	0,25

* Exclut du calcul des moyennes en raison de la spécificité des débats et de leurs coûts particuliers.



Les annexes

P.112 – 1/ Décisions de la CNDP
P.144 – 2/ Décisions des maîtres d'ouvrage

1 / Décisions de la CNDP

SÉANCE DU 5 OCTOBRE 2011

Décision n° 2011/68/LFNI/1

Projet d'amélioration de la liaison ferroviaire Nice-Italie

La Commission nationale du débat public,

– vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,

– vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R. 121-3, R.121-7, et R.121-9,

– vu la lettre de saisine en date du 31 août 2011 du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet d'amélioration de la liaison ferroviaire Nice-Italie,

– vu le bilan du débat public sur le projet de ligne à Grande vitesse PACA publié le 20 juillet 2005,

après en avoir délibéré,

– considérant que le projet, permettant de développer les échanges internationaux avec l'Italie, revêt un caractère d'intérêt national,

– considérant que les impacts du projet sur l'environnement sont significatifs, la zone traversée comportant des points de captage

d'eau potable et des zones inondables, des sites d'intérêt communautaire et des sites inscrits et classés au titre du patrimoine et des paysages et présentant, s'agissant du milieu souterrain, des risques géologiques,

– considérant toutefois que l'opportunité du projet a déjà été débattue à l'occasion du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse PACA qui s'est déroulé du 21 février au 8 juillet 2005,

décide :

Article 1

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet d'amélioration de la liaison ferroviaire Nice-Italie.

Article 2

Il est recommandé à Réseau Ferré de France d'ouvrir une concertation selon les modalités suivantes :

– elle sera menée sous l'égide d'une personnalité indépendante que la Commission nationale désignera et qui, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en sera le garant,

– elle fera une large place à l'information du public, par une publicité élargie, et à l'expression du public, notamment à l'occasion de réunions publiques,

– elle fera l'objet d'un compte-

rendu à la Commission nationale, qui sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2011/69/LFNI/2

Projet d'amélioration de la liaison ferroviaire Nice-Italie

La Commission nationale du débat public,

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7 et R.121-9,

– vu la lettre de saisine en date du 31 août 2011 du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet d'amélioration de la liaison ferroviaire Nice-Italie,

– vu sa décision n° 2011/68/LFNI/1 du 5 octobre 2011 décidant de ne pas organiser de débat public sur ce projet mais recommandant à Réseau Ferré de France d'ouvrir une concertation, menée sous l'égide d'une personnalité indépendante qu'elle désignera,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De désigner Philippe Marzolf en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation recommandée sur le projet d'amélioration de la liaison ferroviaire Nice-Italie.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/70/SDL/ 4
Projet de stockage souterrain
de gaz naturel Salins des Landes
—

La Commission nationale
du débat public,

— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
— vu la lettre de saisine en date du 20 avril 2011, reçue le 20 avril 2011, du président-directeur général d'EDF et le dossier joint relatif au projet de stockage souterrain de gaz naturel de Salins des Landes,
— vu sa décision n° 2011/35/SDL/1 du 4 mai 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/36/SDL/2 du 4 mai 2011 nommant Claude Bernet président de la Commission particulière,
— vu la lettre en date du 15 septembre 2011 du Directeur Infrastructure Gaz d'EDF transmettant le dossier du maître d'ouvrage,

sur proposition de Claude Bernet,
après en avoir délibéré,

décide :

Article 1

La Commission considère le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public sous réserve que soit explicitée la composition de la saumure.

Article 2

Le débat public aura lieu du 20 octobre 2011 au 31 janvier 2012.

Article 3

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.
Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/71/BASS/6
Projet d'aménagement
de la Bassée
—

—
La Commission nationale
du débat public,

— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
— vu la lettre de saisine du président des Grands Lacs de Seine (Institution interdépartementale des Barrages-Réservoirs du Bassin de la Seine) en date du 24 janvier 2011, reçue le 26 janvier 2011 et le dossier joint relatif au projet d'aménagement de la Bassée,
— vu sa décision n° 2011/13/BASS/1 du 2 mars 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/14/BASS/2 du 2 mars 2011 nommant Patrick Legrand président de la Commission particulière,
— vu la lettre en date du 4 octobre 2011 du président des Grands Lacs de Seine transmettant le dossier du maître d'ouvrage,

sur proposition de
Patrick Legrand,
après en avoir délibéré,

décide :

Article 1

La Commission considère le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Article 2

Le débat public aura lieu du 2 novembre 2011 au 17 février 2012.

Article 3

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.
Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/72/BRNO/8
Projet de mise à grand gabarit
de la liaison fluviale entre Bray-
sur-Seine et Nogent-sur-Seine
—

La Commission nationale
du débat public,

— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
— vu la lettre de saisine en date du 6 janvier 2011 du directeur général de Voies navigables de France (VNF) et le dossier joint relatif au projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine,
— vu sa décision n° 2011/15/BRNO/1 du 2 mars 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/16/BRNO/2 du 2 mars 2011 nommant Patrick Legrand président de la Commission particulière,
— vu la lettre en date du 23 septembre 2011 du directeur général de Voies navigables de France transmettant le dossier du maître d'ouvrage,

sur proposition de
Patrick Legrand,
après en avoir délibéré,

décide :

Article 1

La Commission considère le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Article 2

Le débat public aura lieu du 2 novembre 2011 au 17 février 2012.

Article 3

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.
Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/73/A9/3
Projet de déplacement
court de l'autoroute A9 au droit
de Montpellier
—

La Commission nationale
du débat public,

— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7 et R. 121-9,

– vu la lettre de saisine de la ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement en date du 7 janvier 2011, reçue le 12 janvier 2011, et le dossier joint relatif au projet de déplacement court de l'autoroute A9 au droit de Montpellier,

– vu sa décision n° 2011/11/A9/1 du 2 mars 2011 recommandant au ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement d'ouvrir une concertation placée sous l'égide d'une personnalité indépendante qu'elle désignera,

– vu la lettre du préfet de la région Languedoc-Roussillon en date du 8 septembre 2011 transmettant le compte-rendu de la concertation,

après en avoir délibéré,

– considérant que ce compte-rendu démontre que la recommandation de la Commission a été convenablement suivie par le préfet de région,

décide :

Article unique

De donner acte au préfet de la région Languedoc-Roussillon du compte-rendu de la concertation menée du 15 juin au 15 juillet 2011 sur le projet de déplacement court de l'autoroute A9 au droit de Montpellier.

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2011/74/CEB/1

Projet de centrale à cycle combiné gaz dans l'aire de Brest

—

La Commission nationale du débat public,

– vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice

en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,

– vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-2 et R.121-3,

– vu la lettre de saisine conjointe en date du 11 août 2011 de l'association Écologie sans frontière agréée par le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, des associations Cohérence et Vivre dans les Monts d'Arrée agréées par le préfet de la région Bretagne et les associations Agir pour l'environnement et le développement durable et Abers nature agréées par le préfet du Finistère sur le projet de centrale à cycle combiné gaz dans l'aire de Brest,

après en avoir délibéré,

– considérant que, si les objectifs et certaines caractéristiques du projet ont été portés à la connaissance du public par la personne publique responsable du projet à l'occasion de l'appel d'offres lancé par l'État le 25 juin 2011 sans être pour autant publiés dans les formes prévues par le code de l'environnement, le coût prévisionnel des bâtiments et infrastructures, qui détermine les conditions de la saisine de la Commission, ne sera connu qu'à l'issue de l'appel d'offres,

– considérant que la Commission nationale ne peut ni s'autosaisir ni élargir l'objet de la saisine d'un projet à d'autres projets qui lui seraient liés,

décide :

Article unique

La saisine de l'association Écologie sans Frontière, exerçant son activité sur l'ensemble du territoire national, et des associations Cohérence, Vivre dans les Monts d'Arrée, Agir pour l'environnement et le développement durable et Abers nature n'est pas recevable en l'état.

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2011/75 MAYO/10

Projet de réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte

—

La Commission nationale du débat public,

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,

– vu la lettre de saisine conjointe en date du 14 avril 2010, reçue le 16 avril 2010, du ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, de la ministre chargée de l'Outre-mer, du secrétaire d'État chargé des Transports et de la secrétaire d'État chargée de l'Écologie et le dossier joint relatif au projet de réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte,

– vu sa décision n° 2010/37/MAYO/1 du 2 juin 2010 décidant l'organisation d'un débat public, sa décision n° 2010/54/MAYO/2 du 7 juillet 2010 nommant Anziza Moustoifa présidente de la Commission particulière et ses décisions n° 2011/43/MAYO/8 du 8 juin 2011 et n° 2011/60/MAYO/9 du 7 septembre 2011 fixant le calendrier du débat,

sur proposition de
Anziza Moustoifa,
après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

La date de clôture du débat, initialement prévue au 6 novembre 2011, est fixée au 20 novembre 2011.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2011/76/LNPN/5

Projet de ligne nouvelle Paris-Normandie

La Commission nationale du débat public,

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,

– vu la lettre de saisine en date du 1er mars 2011, reçue le 2 mars 2011, du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de ligne nouvelle Paris-Normandie,

– vu sa décision n° 2011/21/LNPN/1 du 6 avril 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/22/LNPN/2 du 6 avril 2011 nommant Olivier Guérin président de la Commission particulière,

– vu la lettre en date du 4 octobre 2011 des présidents de groupe EELV des conseils régionaux de Haute-Normandie, Basse-Normandie et Ile-de-France au président de la Commission particulière sollicitant une expertise complémentaire sur des solutions alternatives,

sur proposition d'Olivier Guérin, après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De faire procéder à une expertise complémentaire :

– sur la nature des travaux et le chiffrage d'une modernisation de la ligne Rouen Le Havre permettant une vitesse de 200 km/h ou 220 km/h, la

réalisation d'évitements fret long pour fluidifier le trafic,

– sur le chiffrage des shunts du plan Bussereau pour la ligne Mantes-Caen, l'amélioration en temps qui en découle et l'augmentation de la fiabilité,

– sur le chiffrage d'un projet alternatif de type TER rapide entre Caen, Rouen et Le Havre vers une véritable métropole normande.

Le président
Philippe Deslandes

SÉANCE DU 9 NOVEMBRE 2011

Décision n° 2011/77/PPN/1

Projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-la-Nouvelle

La Commission nationale du débat public,

– vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,

– vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7,

– vu la lettre de saisine en date du 8 septembre 2011 reçue le 16 septembre 2011, du président du conseil régional du Languedoc-Roussillon,

– vu le dossier de saisine relatif au projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-la-Nouvelle transmis le 20 septembre 2011,

– vu la délibération du 1er septembre 2011 du conseil régional du Languedoc-Roussillon,

après en avoir délibéré,

– considérant que le projet, en élargissant la zone de chalandise à la Région Midi-Pyrénées et à la Principauté d'Andorre et en favorisant les échanges internationaux, revêt un caractère d'intérêt national,

– considérant que les enjeux socio-économiques du projet sont importants, tant en matière d'emplois induits par l'augmentation du trafic que sur le plan du développement des entreprises régionales en favorisant leur compétitivité notamment dans le domaine des exportations,

– considérant que les impacts sur l'environnement sont significatifs, s'agissant des échanges sédimentaires entraînés le long de la côte et entre l'étang de Bages-Sigean et le port, des effets sur la conservation de la biodiversité marine et sur les migrations animales, le projet étant partiellement situé dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), une zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO) et une zone de protection spéciale (ZPS) en mer,

décide :

Article 1

Le projet doit faire l'objet d'un débat public que la Commission organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Article 2

Le dossier du débat devra notamment expliciter la nature des activités des différents opérateurs motivant l'extension.

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2011/78/RCEA/6

Projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la route Centre Europe Atlantique (RN79-RN70 et RN80) par création d'une section autoroutière à usage payant Montmarault (03) - Mâcon (71) - Chalon-sur-Saône (71)

—

La Commission nationale du débat public,

— vu le code de l'environnement en son article L.121-13-1,
— vu sa décision n° 2010/20/RÉA/1 du 7 avril 2010 décidant l'organisation d'un débat public sur le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la route Centre Europe Atlantique entre l'autoroute A6 et l'autoroute A71 sur l'itinéraire Montmarault-Paray-le-Monial-Mâcon et Paray-le-Monial-Châlon-sur-Saône par création d'une section autoroutière à usage payant,
— vu le bilan établi par le président de la Commission nationale du débat public et le compte-rendu présenté par le président de la Commission particulière du débat public, publiés le 29 mars 2011 sur le débat public relatif au projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la route Centre Europe Atlantique entre les autoroutes A6 et A71,
— vu la décision en date du 24 juin de la ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, consécutive au débat public susvisé,
— vu la lettre en date du 14 octobre 2011 du préfet de la région Auvergne sollicitant la désignation d'un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De désigner José Thomas en qualité de garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public sur le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la route Centre Europe Atlantique par création d'une section autoroutière à usage payant.

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2011/79/ISUD/6

Projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France

—

La Commission nationale du débat public,

— vu le code de l'environnement en son article L.121-13-1
— vu sa décision n° 2010/30/ISUD/1 du 5 mai 2010 décidant l'organisation d'un débat public sur le projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France,
— vu le bilan établi par le président de la Commission nationale du débat public et le compte-rendu présenté par le président de la Commission particulière du débat public, publiés le 12 juillet 2011 sur le débat public relatif au projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France,
— vu la décision du Conseil d'administration de RFF en date du 22 septembre 2011 consécutive au débat public susvisé,
— vu la lettre en date du 19 octobre 2011 du président de Réseau Ferré de France sollicitant la désignation d'un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De désigner Michèle Tilmont en qualité de garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique sur le projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France.

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2011/80/MAYO/11

Projet de réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte

—

La Commission nationale du débat public,

— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
— vu la lettre de saisine conjointe en date du 14 avril 2010, reçue le 16 avril 2010, du ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, de la ministre chargée de l'Outre-mer, du secrétaire d'État chargé des Transports et de la secrétaire d'État chargée de l'Écologie et le dossier joint relatif au projet de réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte,
— vu sa décision n° 2010/37/MAYO/1 du 2 juin 2010 décidant l'organisation d'un débat public, sa décision n° 2010/54/MAYO/2 du 7 juillet 2010 nommant Anziza Moustoifa présidente de la Commission particulière et ses décisions n° 2011/43/MAYO/8 du 8 juin 2011, n° 2011/60/MAYO/9 du 7 septembre 2011 et n° 2011/75/MAYO/10 du 5 octobre 2011 fixant le calendrier du débat,

sur proposition de
Anziza Moustoifa,
après en avoir délibéré,

– considérant que les réunions
publiques sont suspendues depuis
le 27 septembre 2011 en raison des
événements locaux,

décide :

Article unique

La date de clôture du débat,
prévue au 20 novembre 2011,
est fixée au 11 décembre 2011.

Le président
Philippe Deslandes

SÉANCE DU 7 DÉCEMBRE 2011

–

Décision n° 2011/81/EPV/1 Projet d'opérations d'aménagement de la plaine du Var

–

La Commission nationale du débat public,

– vu la Convention d'Aarhus
du 25 juin 1998 sur l'accès à
l'information, la participation du
public au processus décisionnel
et l'accès à la justice en matière
d'environnement, approuvée
par la loi n° 2002-285 du 28 février
2002,

– vu les directives du Parlement
et du Conseil 2003/4/CE
du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE
du 26 mai 2003,

– vu le code de l'environnement
en ses articles L.121-1 et suivants
et ses articles R.121-2 et R.121-3,

– vu la lettre de saisine en date
du 10 novembre 2011, reçue le
16 novembre 2011, du président
de France Nature Environnement
demandant l'organisation d'un
débat public sur l'ensemble
des opérations d'intérêt national
« EcoVallée » de la plaine du Var
(Alpes-Maritimes),

– vu la lettre de saisine en date
du 21 novembre 2011, reçue

le 23 novembre 2011, du président
du conseil régional de la région
Provence-Alpes-Côte-d'Azur,
dûment mandaté par délibération
du 21 octobre 2011, demandant
l'organisation d'un débat public
sur le grand projet d'aménagement
de l'opération d'intérêt national
« EcoVallée »,

après en avoir délibéré,

– considérant que le décret
n° 2008-229 du 7 mars 2008
inscrit les opérations
d'aménagement de la plaine du
Var parmi les opérations d'intérêt
national mentionnées à l'article
R. 121-4-1 du code de l'urbanisme,
– considérant qu'au titre de
ces opérations le projet de
construction d'un stade
multifonctionnel de
35 000 places a fait l'objet d'une
publication le 11 août 2010 et que
la Commission n'a pas été saisie
d'une demande de débat public
dans le délai de deux mois suivant
cette publication,

– considérant que la Commission,
qui ne peut pas s'autosaisir,
n'a pas été saisie du projet global
d'aménagement de la plaine
du Var par le ministre chargé
de l'environnement en vue
de l'organisation d'un débat public
sur une option générale
d'intérêt national en matière
d'environnement, de
développement durable ou
d'aménagement, en application
de l'article L. 121-10 du code de
l'environnement,
– considérant qu'à cette date
aucune autre opération que celle
déjà mentionnée n'a fait l'objet ni
d'une publication ni d'une saisine
du maître d'ouvrage.

décide :

Article unique

La saisine de l'association France
Nature Environnement et la
saisine du conseil régional

Provence-Alpes-Côte-d'Azur sur le
projet d'aménagement EcoVallée
de la plaine du Var ne sont pas
recevables en l'état.

Le président
Philippe Deslandes

–

Décision n° 2011/82/PPN/2 Projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-la-Nouvelle

–

La Commission nationale du débat public,

– vu le code de l'environnement
en ses articles L.121-1 et suivants
et ses articles R.121-7,

– vu la lettre de saisine en date
du 8 septembre 2011, reçue
le 16 septembre 2011, du président
du conseil régional du Languedoc-
Roussillon,

– vu le dossier de saisine relatif
au projet d'extension de
l'infrastructure portuaire de
Port-la-Nouvelle transmis
le 20 septembre 2011,

– vu sa décision n° 2011/77/PPN/1
du 9 novembre 2011 décidant
l'organisation d'un débat public,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer Pierre-Frédéric
Ténière-Buchot président de la
Commission particulière du débat
public sur le projet d'extension de
l'infrastructure portuaire de
Port-la-Nouvelle.

Le président
Philippe Deslandes

–

Décision n° 2011/83/SRG/3 Projet d'extension du stade de Roland Garros

–

La Commission nationale du débat public,

– vu le code de l'environnement
en ses articles L.121-1 et suivants et
ses articles R.121-7 et R. 121-9,
– vu la lettre de saisine en date du

22 juin 2011, reçue le 22 juin 2011, du directeur général de la Fédération française de tennis et le dossier joint relatif au projet d'extension du stade de Roland Garros,

– vu la lettre de saisine en date du 30 juin 2011, reçue le 4 juillet 2011, du président de France Nature Environnement,

– vu sa décision n° 2011/48/SRG/1 du 6 juillet 2011 recommandant à la Fédération française de tennis d'ouvrir une concertation placée sous l'égide d'une personnalité indépendante qu'elle désignera,

– vu le compte-rendu de la concertation transmis le 1^{er} décembre par la Fédération française de tennis,

après en avoir délibéré,

– considérant que ce compte-rendu démontre que les recommandations de la Commission ont été convenablement suivies à l'exception de celles relatives à l'adéquation des transports publics et aux modalités d'information du public jusqu'à l'enquête publique et durant le chantier,

décide :

Article 1

La Commission accuse réception du compte-rendu de la concertation, incluant le rapport du garant.

Article 2

La Commission recommande à la Fédération française de tennis d'organiser deux nouvelles réunions publiques, en présence du garant :

– la première portant sur l'adéquation des transports publics et conduite avec le concours des villes de Boulogne-Billancourt et de Paris,

– la seconde portant sur les

modalités d'information du public jusqu'à l'enquête publique et pendant le chantier.

Article 3

Le compte-rendu de ces deux réunions et le rapport complémentaire du garant seront adressés à la Commission nationale et joints au dossier de l'enquête publique.

Le président
Philippe Deslandes

SÉANCE DU 4 JANVIER 2012

Décision n° 2012/01/AP/2

Projet de liaison routière à 2x2 voies entre l'A15 et l'A1 avec intégration d'un transport en commun en site propre : aménagement de l'avenue du Parisis

La Commission nationale du débat public,

– vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,

– vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7 et R.121-9,

– vu la lettre de saisine du président du conseil général du Val d'Oise en date du 7 février 2006 et le dossier joint relatif au projet de liaison routière entre les autoroutes A15 et A1 (avenue du Parisis),

– vu sa décision n° 2006/16/AP/1 du 5 avril 2006 décidant de ne pas organiser de débat public sur ce projet mais recommandant au conseil général du Val d'Oise

d'élargir la concertation engagée et de la placer sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant,

– vu la lettre de saisine du président du conseil général du Val d'Oise en date du 22 décembre 2011 et le dossier joint relatif au projet de liaison routière entre l'A15 et l'A1 de type boulevard urbain, avec intégration d'un transport en commun en site propre,

après en avoir délibéré,

– considérant que l'intégration d'un transport en commun en site propre ne change pas de façon significative la nature du projet qui a donné lieu à la décision susvisée,

– considérant que le projet ne revêt pas un caractère national,

décide :

Article 1

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de liaison routière à 2x2 voies entre l'A15 et l'A1 avec intégration d'un transport en commun en site propre.

Article 2

De confirmer sa décision n° 2006/16/AP/1 du 5 avril 2006 et de recommander au conseil général du Val d'Oise d'ouvrir une concertation selon les modalités suivantes :

– elle sera menée sous l'égide d'une personnalité indépendante que la Commission nationale désignera et qui, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en sera le garant,

– elle fera une large place à l'information du public, par une publicité élargie, et à l'expression du public, notamment à l'occasion de réunions publiques,

– elle fera l'objet d'un compte-rendu à la Commission nationale, qui sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

Le président
Philippe Deslandes

–
Décision n° 2012/02/AP/3
Projet de liaison routière à 2x2 voies entre l'A15 et l'A1 avec intégration d'un transport en commun en site propre : aménagement de l'avenue du Parisis

–
La Commission nationale du débat public,

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7 et R.121-9,
– vu la lettre de saisine du président du conseil général du Val d'Oise en date du 22 décembre 2011 et le dossier joint relatif au projet de liaison routière entre l'A15 et l'A1 de type boulevard urbain, avec intégration d'un transport en commun en site propre,
– vu sa décision n° 2012/01/AP/2 du 4 janvier 2012 décidant de ne pas organiser de débat public sur ce projet mais recommandant au conseil général du Val d'Oise d'ouvrir une concertation menée sous l'égide d'une personnalité indépendante qu'elle désignera,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De désigner François Nau en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation recommandée sur le projet de liaison routière à 2x2 voies entre l'A15 et l'A1 avec intégration d'un transport en commun en site propre.

Le président
Philippe Deslandes

–
Décision n° 2012/03/ECP/3
Projet de transfert de l'École centrale Paris sur le plateau de Saclay

–
La Commission nationale du débat public,

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7, et R.121-9,
– vu la lettre de saisine en date du 27 juin 2011 du directeur général pour l'enseignement supérieur et l'insertion professionnelle du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche et le dossier joint relatif au transfert de l'École centrale Paris sur le plateau de Saclay,
– vu sa décision n° 2011/56/ECP/1 du 7 septembre 2011 décidant de ne pas organiser de débat public sur ce projet mais recommandant à la direction générale pour l'enseignement supérieur et l'insertion professionnelle d'ouvrir une concertation, menée sous l'égide d'une personnalité indépendante qu'elle désignera,
– vu le compte-rendu de la concertation transmis le 3 janvier 2012 par le directeur général pour l'enseignement supérieur et l'insertion professionnelle,

après en avoir délibéré,

– considérant que ce compte-rendu démontre que les recommandations de la Commission ont été suivies,

décide :

Article unique

De donner acte au directeur général pour l'enseignement supérieur et l'insertion professionnelle du compte-rendu de la concertation qui sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

Le président
Philippe Deslandes

–
Décision n° 2012/04/LFRP/6
Projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie

–
La Commission nationale du débat public,

– vu le code de l'environnement en son article L.121-13-1,
– vu la décision de Réseau Ferré de France en date du 25 novembre 2010 de poursuivre, à la suite du débat public, les études et la concertation relatives au projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie,
– vu la lettre en date du 23 février du président de Réseau Ferré de France sollicitant la désignation d'un garant de la concertation et de l'information du public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique,
– vu sa décision n° 2011/19/LFRP/5 du 2 mars 2011 désignant Danièle Rousseau en qualité de garante,
– vu la lettre du directeur régional de Réseau Ferré de France en date du 13 décembre 2011 informant la Commission nationale des modalités d'information et de participation du public que Réseau Ferré de France propose de mettre en œuvre pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

D'approuver les modalités d'information et de participation du public qui seront mises en œuvre pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique sur le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2012/05/LELA/5
Projet de reconstruction
de la ligne de grand transport
d'électricité entre Lille et Arras

—

La Commission nationale
du débat public,

— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
— vu la lettre de saisine en date du 29 novembre 2010, reçue le 30 novembre 2010 du président de RTE (Réseau de transport d'électricité) et le dossier joint relatif au projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité (400 000 volts) entre Lille (poste d'Avelin) et Arras (poste de Gravelle),
— vu sa décision n° 2011/01LELA/01 du 5 janvier 2011 décidant l'organisation d'un débat public, sa décision n° 2011/05/LELA/02 du 2 février 2011 nommant Michel Giacobino, président de la Commission particulière et sa décision n° 2011/53/LELA/4 du 6 juillet 2011 fixant le calendrier du débat,

sur proposition
de Michel Giacobino,
après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De reporter la date de clôture du débat du 3 février 2012 au 13 février 2012.

Le président
Philippe Deslandes

SÉANCE DU 1^{er} FÉVRIER 2012

—

Décision n° 2012/06/COND/3
Projet de création du Campus
Condorcet

—

La Commission nationale
du débat public,

— vu le code de l'environnement

en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7 et R.121-9,
— vu la lettre de saisine du président de la Fondation de coopération scientifique Campus Condorcet en date du 15 mars 2010, reçue le 18 mars 2010, et le dossier joint relatif à un projet de création d'un campus universitaire sur les sites d'Aubervilliers (93) et de Paris (Porte de la Chapelle),
— vu sa décision n° 2010/31/COND/1 du 5 mai 2010 recommandant à la Fondation Campus Condorcet d'ouvrir une concertation placée sous l'égide d'un garant,
— vu le compte-rendu de la concertation transmis le 11 janvier 2012 par le président de la Fondation Campus Condorcet,

après en avoir délibéré,

— considérant que ce compte-rendu démontre que les recommandations de la Commission ont été suivies,

décide :

Article unique

De donner acte au président de la Fondation Campus Condorcet du compte-rendu de la concertation sur le projet de création du campus universitaire Condorcet, qui sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2012/07/LECR/3
Projet de reconstruction
de la ligne de grand transport
d'électricité entre Charleville-
Mézières et Reims

—

La Commission nationale
du débat public,

— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7 et R.121-9,

— vu la lettre de saisine en date du 15 septembre 2010, reçue le 20 septembre 2010, du président de RTE (Réseau de transport d'électricité) et le dossier joint relatif au projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité (400 000 volts) entre Charleville-Mézières (poste de Lonny) et Reims (poste de Vesle),
— vu sa décision n° 2010/66/LECR/1 du 3 novembre 2010 recommandant à RTE d'ouvrir une concertation placée sous l'égide d'un garant,
— vu le compte-rendu de la concertation transmis le 6 janvier 2012 par le président de RTE,

après en avoir délibéré,

— considérant que ce compte-rendu démontre que les recommandations de la Commission ont été suivies,

décide :

Article unique

De donner acte au président de RTE du compte-rendu de la concertation sur le projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Charleville-Mézières et Reims qui sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2012/08/SRG/4
Projet d'extension
du stade de Roland Garros

—

La Commission nationale
du débat public,

— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7 et R.121-9,
— vu la lettre de saisine en date du 22 juin 2011, reçue le 22 juin 2011, du directeur général de la Fédération française de tennis et le dossier joint relatif au projet d'extension

du stade de Roland Garros,
– vu la lettre de saisine en date du 30 juin 2011, reçue le 4 juillet 2011, du président de France Nature Environnement,
– vu sa décision n° 2011/48/SRG/1 du 6 juillet 2011 recommandant à la Fédération française de tennis d'ouvrir une concertation placée sous l'égide d'une personnalité indépendante qu'elle désignera,
– vu le compte-rendu de la concertation transmis le 1er décembre 2011 par la Fédération française de tennis,
– vu sa décision n° 2011/83/SRG/3 du 7 décembre 2011 recommandant à la Fédération française de tennis d'organiser deux nouvelles réunions publiques en présence du garant,
– vu le compte-rendu complémentaire transmis par lettre en date du 30 janvier 2012 du président de la Fédération française de tennis,

après en avoir délibéré,

– considérant que ces compte-rendus démontrent que les recommandations de la Commission ont été suivies par la Fédération française de tennis,

décide :

Article unique

De donner acte à la Fédération française de tennis du compte-rendu de la concertation menée du 8 octobre au 23 novembre 2011 et du 17 au 24 janvier 2012 sur le projet d'extension du stade de Roland Garros.

Le président
Philippe Deslandes

SÉANCE DU 7 MARS 2012

Décision n°2012/09/PBB/1

Projet de développement du port de Brest-Bretagne

La Commission nationale du débat public,

– vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
– vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003-1935/CE du 26 mai 2003,
– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7 et R.121-9,
– vu la lettre de saisine du président du conseil régional de Bretagne en date du 13 février 2012 et le dossier joint relatif au projet de développement du port de Brest-Bretagne,
– vu la délibération du conseil régional de Bretagne du 16 décembre 2011,

après en avoir délibéré,

– considérant que le projet ne revêt pas un caractère d'intérêt national,
– considérant toutefois que les enjeux socio-économiques du projet sont importants pour le développement de l'activité du port de Brest, tant en matière d'accroissement de trafic que sur le plan de l'accueil de nouvelles activités industrielles,
– considérant que les impacts sur l'environnement sont significatifs, notamment sur la qualité des eaux littorales dans la rade de Brest,

décide :

Article 1

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de développement du port de Brest-Bretagne.

Article 2

Il est recommandé au conseil

régional de Bretagne d'ouvrir une concertation selon les modalités suivantes :
– elle sera menée sous l'égide d'une personnalité indépendante que la Commission nationale désignera et qui, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en sera le garant,
– elle fera une large place à l'information du public, par une publicité élargie, et à l'expression du public, notamment à l'occasion de réunions publiques,
– elle fera l'objet d'un compte-rendu à la Commission nationale, qui sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2012/10/PBB/2

Projet de développement du port de Brest-Bretagne

La Commission nationale du débat public,

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7 et R.121-9,
– vu la lettre de saisine du président du conseil régional de Bretagne en date du 13 février 2012 et le dossier joint relatif au projet de développement du port de Brest-Bretagne,
– vu la délibération du conseil régional de Bretagne du 16 décembre 2011,
– vu sa décision n° 2012/09/PBB/1 du 7 mars 2012 décidant de ne pas organiser de débat public sur ce projet mais recommandant au conseil régional de Bretagne d'ouvrir une concertation, menée sous l'égide d'une personnalité indépendante qu'elle désignera,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De désigner Claude Bernet en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation recommandée sur le projet de développement au port de Brest-Bretagne.

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2012/11/RCEA/7

Projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la route Centre Europe Atlantique (RN79-RN70 et RN80) par création d'une section autoroutière à usage payant Montmarault (03) - Mâcon (71) - Chalon-sur-Saône (71)

—

La Commission nationale du débat public,

— vu le code de l'environnement en son article L.121-13-1,
— vu sa décision n° 2010/20/RÉA/1 du 7 avril 2010 décidant l'organisation d'un débat public sur le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la route Centre Europe Atlantique entre l'autoroute A6 et l'autoroute A71 sur l'itinéraire Montmarault-Paray-le-Monial-Mâcon et Paray-le-Monial-Chalon-sur-Saône par création d'une section autoroutière à usage payant,
— vu le bilan établi par le président de la Commission nationale du débat public et le compte-rendu présenté par le président de la Commission particulière publiés le 29 mars 2011,
— vu la décision en date du 24 juin 2011 de la ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, consécutive au débat public susvisé,
— vu la lettre du préfet de la région Auvergne en date du 14 octobre 2011 sollicitant la désignation d'un garant de la concertation et de l'information du public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique,

— vu sa décision n° 2011/78/RÉA/6 du 9 novembre 2011 désignant José Thomas en qualité de garant,
— vu la lettre du préfet de région Auvergne en date du 10 février 2012 informant la Commission nationale des modalités d'information et de participation du public qu'il propose de mettre en œuvre pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

D'approuver les modalités d'information et de participation du public qui seront mises en œuvre pendant la phase postérieure au débat public sur le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la route Centre Europe Atlantique par création d'une section autoroutière à usage payant.

Le président
Philippe Deslandes

SÉANCE DU 4 AVRIL 2012

—

Décision n° 2012/12/TOPAS/1

Projet de bouclage du périphérique de Lyon : Anneau des Sciences (tronçon ouest du périphérique)

—

La Commission nationale du débat public,

— vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
— vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,
— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants

et son article R.121-7,
— vu la lettre de saisine conjointe du président de la communauté urbaine du Grand Lyon et du président du conseil général du Rhône en date du 2 mars 2012, reçue le 7 mars 2012, et le dossier joint relatif au projet de bouclage du périphérique de Lyon, dénommé « Anneau des Sciences »,
— vu la délibération du conseil de communauté du Grand Lyon du 31 mai 2010,
— vu la délibération du conseil général du Rhône du 11 juin 2010,

après en avoir délibéré,

— considérant que le projet de bouclage du périphérique de Lyon, visant au déclassement et à la requalification urbaine des autoroutes A6 et A7 traversant l'agglomération, sous réserve que soit réalisé par l'État le contournement autoroutier de l'agglomération, revêt un caractère d'intérêt national,
— considérant que les enjeux socio-économiques du projet pour l'amélioration des mobilités internes de l'agglomération sont importants,
— considérant que les impacts du projet sur l'environnement, susceptibles d'aggraver les risques d'inondation et les risques technologiques et de porter atteinte à la préservation des milieux naturels, sont significatifs,

décide :

Article unique

Le projet de bouclage du périphérique de Lyon doit faire l'objet d'un débat public que la Commission organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2012/13/TOPAS/2
Projet de bouclage du
périphérique de Lyon : Anneau
des Sciences (tronçon ouest
du périphérique)

—

La Commission nationale
du débat public,

— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
— vu la lettre de saisine conjointe du président de la communauté urbaine du Grand Lyon et du président du conseil général du Rhône en date du 2 mars 2012 et le dossier joint relatif au projet de bouclage du périphérique de Lyon, dénommé « Anneau des Sciences »,
— vu sa décision n° 2012/12/TOPAS/1 du 4 avril 2012 décidant l'organisation d'un débat public,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer Philippe Marzolf président de la Commission particulière du débat public sur le projet de bouclage du périphérique de Lyon, dénommé « Anneau des Sciences ».

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2012/14/TOPAS/3
Projet de bouclage du
périphérique de Lyon : Anneau
des Sciences (tronçon ouest
du périphérique)

—

La Commission nationale
du débat public,

— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
— vu la lettre de saisine conjointe du président de la communauté urbaine du Grand Lyon et du président du conseil général du Rhône en date du 2 mars 2012 et le

dossier joint relatif au projet de bouclage du périphérique de Lyon, dénommé « Anneau des Sciences »,
— vu ses décisions n° 2012/12/TOPAS/1 du 4 avril 2012 décidant l'organisation d'un débat public et n° 2012/13/TOPAS/2 du 4 avril 2012 nommant Philippe Marzolf président de la Commission particulière,

sur proposition de
Philippe Marzolf,
après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer membre de la Commission particulière du débat public sur le projet de bouclage du périphérique de Lyon, dénommé « Anneau des Sciences » :
— Jean-Stéphane Devisse,
— Jean-Paul Puyfaucher,
— Chantal Sayaret,
— Cécile Valverde

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2012/15/RTPGP/5
Projet de réseau de transport
public du Grand Paris

—

La Commission nationale
du débat public,

— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-13-1,
— vu l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
— vu le bilan établi par le président de la Commission nationale du débat public et le compte-rendu présenté par le président de la Commission particulière du débat public publiés le 31 mars 2011 sur le débat public relatif au projet de réseau de transport public du Grand Paris,
— vu la délibération n° CS 2011-4 du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 26 mai 2011,
— vu le décret 2011-1011 du 24 août

2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris,
— vu la lettre en date du 12 mars 2012 du président du directoire de la Société du Grand Paris sollicitant la désignation d'un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De désigner Henri Watissée en qualité de garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le président
Philippe Deslandes

SÉANCE DU 3 MAI 2012

—

Décision n° 2012/16/PETM/1
Projet de réalisation d'un nouveau
parc des expositions Toulouse
Midi-Pyrénées

—

La Commission nationale
du débat public,

— vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
— vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,
— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants

et son article R.121-7,

– vu la lettre de saisine du président de la société publique locale d'aménagement du Grand Toulouse en date du 13 mars 2012, reçue le 20 mars 2012, et le dossier joint relatif au projet de réalisation d'un nouveau parc des expositions Toulouse Midi-Pyrénées,

– vu les délibérations n° DEL-12-092 du 9 février 2012 et n° DEL-12-232 du 29 mars 2012 du conseil de communauté de la communauté urbaine du Grand Toulouse,

après en avoir délibéré,

– considérant que ce projet, dont l'objectif est de remplacer en vue de le développer l'actuel parc des expositions, situé en zone inondable, ne revêt pas un caractère d'intérêt national,

– considérant que le lieu d'implantation du nouveau parc est principalement situé dans la réserve foncière destinée à l'extension et à l'accueil d'activités économiques et déclarée d'utilité publique par le préfet le 14 août 2003 et que la déclaration d'utilité publique a été prorogée de 5 ans le 24 juin 2008,

décide :

Article unique

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de réalisation d'un nouveau parc des expositions Toulouse Midi-Pyrénées.

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2012/17/TTLM/1
Projet de réalisation d'un réseau de tram-train sur le territoire de Lille-Métropole

—

La Commission nationale du débat public,

– vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du

public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,

– vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7 et R. 121-9,

– vu la lettre de la présidente de la communauté urbaine de Lille Métropole en date du 4 avril 2012, reçue le 12 avril 2012, et le dossier joint relatif au projet de réalisation d'un réseau de tram-train sur le territoire de la communauté urbaine de Lille-Métropole,

– vu la délibération en date du 21 octobre 2011 du conseil de communauté de la communauté urbaine de Lille-Métropole,

après en avoir délibéré,

– considérant que le projet, s'il constitue un élément majeur de mise en œuvre du plan de déplacement urbain de l'agglomération de Lille, ne revêt pas cependant un caractère d'intérêt national, mais

– considérant que l'importance des enjeux socio-économiques du projet pour la communauté urbaine de Lille-Métropole justifie que soient pleinement assurées l'information et la participation du public,

décide :

Article 1

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de réalisation d'un réseau de tram-train sur le territoire de Lille-Métropole.

Article 2

Il est recommandé à la communauté urbaine de Lille-Métropole d'ouvrir une concertation selon les modalités

suivantes :

– elle sera menée sous l'égide d'une personnalité indépendante que la Commission nationale désignera et qui, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en sera le garant,

– elle fera une large place à l'information du public par une publicité élargie et à l'expression du public, notamment à l'occasion de réunions publiques,

– elle fera l'objet d'un compte-rendu à la Commission nationale, qui sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2012/18/PPN/3
Projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-la-Nouvelle

—

La Commission nationale du débat public,

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,

– vu la lettre de saisine en date du 8 septembre 2011 reçue le 16 septembre 2011, du président du conseil régional du Languedoc-Roussillon et le dossier de saisine relatif au projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-la-Nouvelle,

– vu sa décision n° 2011/77/PPN/1 du 9 novembre 2011, publiée le 22 novembre 2011 décidant l'organisation d'un débat public, et sa décision n° 2011/82/PPN/2 du 7 décembre 2011 nommant Pierre-Frédéric Ténier-Buchot président de la Commission particulière,

– vu la lettre en date du 5 avril 2012 du président du conseil régional de Languedoc-Roussillon sollicitant un délai supplémentaire de 6 mois pour la constitution du dossier du débat,

sur proposition de Pierre-Frédéric Ténrière-Buchot,
après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

Le délai de 6 mois prévu à l'article R.121-7 II du code de l'environnement est prolongé de 6 mois.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2012/19/GON/3
Projet de raccordement ferroviaire entre le RER D et le RER B

—
La Commission nationale du débat public,

— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-9,
— vu la lettre de saisine conjointe en date du 18 avril 2011, reçue le 18 avril 2011, de la directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), et du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de raccordement ferroviaire entre le RER D et le RER B (barreau de Gonesse),
— vu sa décision n° 2011/40/GON/1 du 8 juin 2011 recommandant au Syndicat des transports d'Ile-de-France et à Réseau Ferré de France une concertation,
— vu la lettre conjointe de la directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France et du directeur régional de Réseau Ferré de France en date du 20 avril 2012 transmettant le compte-rendu de la concertation,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De donner acte au Syndicat des transports d'Ile-de-France et à Réseau Ferré de France du

compte-rendu de la concertation, incluant le rapport du garant, sur le projet de raccordement ferroviaire entre le RER D et le RER B (Barreau de Gonesse). Ce compte-rendu sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

Le président
Philippe Deslandes

SÉANCE DU 6 JUIN 2012

—
Décision n° 2012/20/TRAMPO/1
Projet de réalisation d'un tramway entre Paris et Orly-Ville

—
La Commission nationale du débat public,

— vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
— vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,
— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
— vu la lettre de saisine de la directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) en date du 20 avril 2012, reçue le 24 avril 2012, et le dossier joint sur le projet de réalisation d'un tramway entre Paris et Orly-Ville,
— vu la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 11 avril 2012,

après en avoir délibéré,

— considérant qu'il n'apparaît pas que le projet présente un caractère d'intérêt national au sens des dispositions susvisées du code de l'environnement,
— considérant que les modalités

de concertation proposées par le Syndicat des transports d'Ile-de-France sont de nature à assurer la bonne information et la participation du public,

décide :

Article unique

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de réalisation d'un tramway entre Paris et Orly-Ville.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2012/21/PPN/4
Projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-la-Nouvelle

—
La Commission nationale du débat public,

— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
— vu la lettre de saisine en date du 8 septembre 2011 reçue le 16 septembre 2011, du président du conseil régional du Languedoc-Roussillon et le dossier de saisine relatif au projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-la-Nouvelle,
— vu sa décision n° 2011/77/PPN/1 du 9 novembre 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/82/PPN/2 du 7 décembre 2011 nommant Pierre-Frédéric Ténrière-Buchot président de la Commission particulière,

— sur proposition de Pierre-Frédéric Ténrière-Buchot,
— après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer membres de la Commission particulière du débat public sur le projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-la-Nouvelle :

- Étienne Baland,
- Patricia Brossier,
- François Perdrizet,
- Camille Saisset,
- Gabriel Ullmann.

Le président
Philippe Deslandes

–

Décision n° 2012/22 /MAGEO/3
Projet MAGEO de mise
au gabarit européen Vb de l'Oise
entre Compiègne et Creil

–

La Commission nationale
du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R. 121-9,
- vu la lettre de saisine en date du 22 juin 2011, reçue le 23 juin 2011 du directeur interrégional du bassin de la Seine de Voies navigables de France (VNF) et le dossier joint relatif au projet de mise au gabarit européen Vb de l'Oise entre Compiègne et Creil (projet MAGEO),
- vu sa décision n° 2011/50/ MAGEO/1 du 6 juillet 2011 recommandant une concertation,
- vu la lettre du directeur interrégional du bassin de la Seine de Voies navigables de France en date du 29 mai 2012 transmettant le compte-rendu de la concertation,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De donner acte à Voies Navigables de France du compte-rendu de la concertation, incluant le rapport du garant, sur le projet de mise à gabarit européen Vb de l'Oise entre Compiègne et Creil. Ce compte-rendu sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

Le président
Philippe Deslandes

–

Décision n° 2012/23/MAVA/2
Projet de modernisation
de la ligne Massy-Valenton

–

La Commission nationale
du débat public,

- vu le code de l'environnement en son article L.121-1,
- vu la lettre en date du 29 juin 2011 du président de Réseau Ferré de France sollicitant l'avis de la Commission nationale sur les modalités d'organisation de la concertation volontaire sur le projet de modernisation de la partie ouest de la ligne actuelle Massy-Valenton et la désignation d'une personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation,
- vu sa décision n° 2011/67/ MAVA/1 du 7 septembre 2011 désignant Laurence de Carlo en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation volontaire,
- vu la lettre en date du 14 mai 2012 du directeur régional de Réseau Ferré de France transmettant le compte-rendu de la concertation volontaire et le rapport de la garante,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De donner acte à Réseau Ferré de France (RFF) du compte-rendu de la concertation volontaire, incluant le rapport de la garante, sur le projet de modernisation de la partie ouest de la ligne actuelle Massy-Valenton.

Le président
Philippe Deslandes

SÉANCE DU 4 JUILLET 2012

–

Décision n° 2012/24/PEFEC/1
Projet de parc éolien
en mer de Fécamp

–

La Commission nationale
du débat public,

- vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
- vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,
- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du président d'Éolien Maritime France SAS en date du 11 juin 2012, reçue le 12 juin 2012, et le dossier joint relatif au projet de parc éolien en mer de Fécamp (Seine-Maritime),

après en avoir délibéré,

- considérant que le projet revêt un caractère d'intérêt national en raison de la disposition de la loi n° 2009-970 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement fixant à au moins 23 % la part des énergies renouvelables dans la consommation énergétique nationale d'ici 2020 et de l'objectif de l'arrêté du 15 décembre 2009 relatif à la programmation pluriannuelle des investissements de production d'électricité fixant à 6000 MW les installations éoliennes en mer et d'énergies marines à l'horizon 2020,
- considérant que les impacts du projet sur l'environnement, l'avifaune, les mammifères marins, la visibilité et le paysage sont

significatifs,
– considérant que les impacts des aménagements connexes (raccordement au réseau électrique national et installations portuaires) sur l'environnement sont significatifs,
– considérant que les enjeux socio-économiques du projet sont importants, en raison de l'activité générée pendant la construction du parc et la création d'une filière industrielle et de ses impacts sur la navigation maritime, la pêche et le tourisme,

décide :

Article 1

Le projet de parc éolien en mer de Fécamp doit faire l'objet d'un débat public que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une Commission particulière.

Article 2

Le dossier du débat devra expliciter les projets d'aménagements connexes (raccordement au réseau électrique national et installations portuaires).

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2012/25/PEFEC/2

Projet de parc éolien en mer de Fécamp

La Commission nationale du débat public,

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine du président d'Éolien Maritime France SAS en date du 11 juin 2012, reçue le 12 juin 2012, et le dossier joint relatif au projet de parc éolien en mer de Fécamp (Seine-Maritime),
– vu sa décision n° 2012/24/PEFEC/1 du 4 juillet 2012 décidant l'organisation d'un débat public,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer Olivier Guérin président de la Commission particulière du débat public sur le projet de parc éolien en mer de Fécamp.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2012/26/PECSM/1

Projet de parc éolien en mer de Courseulles-sur-Mer

La Commission nationale du débat public,

– vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
– vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,
– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine du président d'Éolien Maritime France SAS en date du 11 juin 2012, reçue le 12 juin 2012, et le dossier joint relatif au projet de parc éolien en mer de Courseulles-sur-Mer (Calvados),

après en avoir délibéré,
– considérant que le projet revêt un caractère d'intérêt national en raison de la disposition de la loi n°2009-970 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement fixant à au moins 23 % la part des énergies renouvelables dans la consommation énergétique nationale d'ici 2020 et de l'objectif de l'arrêté du 15 décembre 2009 relatif

à la programmation pluriannuelle des investissements de production d'électricité fixant à 6000 MW les installations éoliennes en mer et d'énergies marines à l'horizon 2020,
– considérant que les impacts du projet sur l'environnement, l'avifaune, les mammifères marins, la visibilité et le paysage sont significatifs,
– considérant que les impacts des aménagements connexes (raccordement au réseau électrique national et installations portuaires) sur l'environnement sont significatifs,
– considérant que les enjeux socio-économiques du projet sont importants, en raison de l'activité générée pendant la construction du parc et la création d'une filière industrielle et de ses impacts sur la navigation maritime, la pêche et le tourisme,

décide :

Article 1

Le projet de parc éolien en mer de Courseulles-sur-Mer doit faire l'objet d'un débat public que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Article 2

Le dossier du débat devra expliciter les projets d'aménagements connexes (raccordement au réseau électrique national et installations portuaires).

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2012/27/PECSM/2

Projet de parc éolien en mer de Courseulles-sur-Mer

La Commission nationale du débat public,

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,

– vu la lettre de saisine du président d'Éolien Maritime France SAS en date du 11 juin 2012, reçue le 12 juin 2012, et le dossier joint relatif au projet de parc éolien en mer de Courseulles-sur-Mer (Calvados),
– vu sa décision n° 2012/26/PECSM/1 du 4 juillet 2012 décidant l'organisation du débat public, après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer Claude Brévan présidente de la Commission particulière du débat public sur le projet de parc éolien en mer de Courseulles-sur-Mer.

Le président
Philippe Deslandes

–
Décision n° 2012/28/PESN/1
Projet de parc éolien
en mer de Saint-Nazaire

–
La Commission nationale
du débat public,

– vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
– vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,
– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine du président d'Éolien Maritime France SAS en date du 11 juin 2012, reçue le 12 juin 2012, et le dossier joint relatif au projet de parc éolien en mer de Saint-Nazaire (Loire-Atlantique),

après en avoir délibéré,

– considérant que le projet revêt un caractère d'intérêt national en raison

de la disposition de la loi n° 2009-970 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement fixant à au moins 23 % la part des énergies renouvelables dans la consommation énergétique nationale d'ici 2020 et de l'objectif de l'arrêté du 15 décembre 2009 relatif à la programmation pluriannuelle des investissements de production d'électricité fixant à 6 000 MW les installations éoliennes en mer et d'énergies marines à l'horizon 2020,
– considérant que les impacts du projet sur l'environnement, l'avifaune, les mammifères marins, la visibilité et le paysage sont significatifs,

– considérant que les impacts des aménagements connexes (raccordement au réseau électrique national et installations portuaires) sur l'environnement sont significatifs,
– considérant que les enjeux socio-économiques du projet sont importants, en raison de l'activité générée pendant la construction du parc et la création d'une filière industrielle et de ses impacts sur la navigation maritime, la pêche et le tourisme,

décide :

Article 1

Le projet de parc éolien en mer de Saint-Nazaire doit faire l'objet d'un débat public que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Article 2

Le dossier du débat devra expliciter les projets d'aménagements connexes (raccordement au réseau électrique national et installations portuaires).

Le président
Philippe Deslandes

–
Décision n° 2012/29/PESN/2
Projet de parc éolien
en mer de Saint-Nazaire

–
La Commission nationale
du débat public,

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine du président d'Éolien Maritime France SAS en date du 11 juin 2012, reçue le 12 juin 2012, et le dossier joint relatif au projet de parc éolien en mer de Saint-Nazaire (Loire-Atlantique),
– vu sa décision n° 2012/28/PESN/1 du 4 juillet 2012 décidant l'organisation d'un débat public,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer Chantal Sayaret présidente de la Commission particulière du débat public sur le projet de parc éolien en mer de Saint-Nazaire.

Le président
Philippe Deslandes

–
Décision n° 2012/30/TTLM/2
Projet de réalisation d'un réseau
de tram-train sur le territoire
de Lille-Métropole

–
La Commission nationale
du débat public,

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7 et R.121-9,
– vu la lettre de la présidente de la communauté urbaine de Lille-Métropole en date du 4 avril 2012, reçue le 12 avril 2012, et le dossier joint relatif au projet de réalisation d'un réseau de tram-train sur le territoire de la communauté urbaine de Lille-Métropole,
– vu la délibération en date du 21 octobre 2011 du conseil de

communauté de la communauté urbaine de Lille-Métropole,
– vu sa décision n° 2012/17/TTLM/1 du 3 mai 2012 décidant de ne pas organiser de débat public sur ce projet mais recommandant à la communauté urbaine de Lille-Métropole d'ouvrir une concertation, menée sous l'égide d'une personnalité indépendante qu'elle désignera,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De désigner Pierre-Gérard Merlette en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation recommandée sur le projet de réalisation d'un réseau de tram-train sur le territoire de la communauté urbaine de Lille-Métropole.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2012/31/PAG/5

Projet d'extension du port de Jarry Port Autonome de la Guadeloupe

La Commission nationale du débat public,

– vu le code de l'environnement en son article L.121-13-1,
– vu la décision du Port Autonome de la Guadeloupe en date du 11 mai 2012 relative au principe et aux conditions de la poursuite du projet d'extension du port de Jarry, à la suite du débat public,
– vu la lettre en date du 11 juin 2012 du directeur général du Port Autonome de la Guadeloupe sollicitant la désignation d'un garant,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De désigner Jean-Claude Degras en qualité de garant de la

concertation et de l'information du public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, sur le projet d'extension du port de Jarry.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2012/32/POCL/7

Projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon

La Commission nationale du débat public,

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-13-1,
– vu la décision de Réseau Ferré de France en date du 7 juin 2012 relative au principe et aux conditions de la poursuite du projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, à la suite du débat public,
– vu la lettre en date du 27 juin 2012 du président de Réseau Ferré de France sollicitant la désignation d'un garant,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De désigner Mélanie Goffi en qualité de garante de la concertation et de l'information du public dans le cadre de l'étape préliminaire aux études préalables à l'enquête d'utilité publique, d'une durée d'un an.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2012/33/LELA/6

Projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Lille et Arras

La Commission nationale du débat public,

– vu le code de l'environnement en son article L.121-13-1,
– vu la décision de RTE (Réseau de transport d'électricité) en date du

22 juin 2012 relative au principe et aux conditions de la poursuite du projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Lille et Arras, à la suite du débat public,
– vu la lettre en date du 25 juin 2012 du président de RTE sollicitant la désignation d'un garant,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De désigner Alain Strebelle en qualité de garant de la concertation et de l'information du public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, sur le projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Lille et Arras.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2012/34/RTPGP/6

Projet de réseau de transport public du Grand Paris

La Commission nationale du débat public,

– vu le code de l'environnement en son article L.121-13-1,
– vu l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
– vu la délibération n° CS 2011-4 du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 26 mai 2011,
– vu le décret 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris,
– vu la lettre en date du 12 mars 2012 du président du directoire de la Société du Grand Paris sollicitant la désignation d'un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase

postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique,
– vu sa décision n° 2012/15/RTPGP/5 du 4 avril 2012 désignant Henri Watissée en qualité de garant,
– vu la lettre en date du 27 juin 2012 du président du directoire de la Société du Grand Paris informant la Commission des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique,
après en avoir délibéré,

décide :

Article 1

D'approuver les modalités d'information et de participation du public qui seront mises en œuvre pendant la phase postérieure au débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris (tronçon Pont-de-Sèvres/Noisy-Champs).

Article 2

Elle demande que le public soit informé, pendant la concertation et à l'occasion des réunions publiques, que le dossier d'enquête publique a déjà été transmis au préfet de région mais que le bilan de la concertation, dressé à l'issue de celle-ci, sera joint au dossier de l'enquête publique avant son ouverture.

Le président
Philippe Deslandes

–
Décision n° 2012/35/EC'/1
Projet Ec'eau port fluvial

–
La Commission nationale du débat public,
– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1,
– vu la lettre en date du 12 juin 2012 du maire de Creil (Oise) sollicitant la désignation d'une personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation volontaire sur le projet de création d'un port de plaisance et d'un écoquartier (Ec'eau port fluvial),

après en avoir délibéré,

décide :

Article 1

Marie-Françoise Sevrain est désignée en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation volontaire sur le projet « Ec'eau port fluvial ».

Article 2

La Commission nationale sera informée, après leur validation par le garant, des modalités, du déroulement et du calendrier de la concertation volontaire.

Article 3

Le compte-rendu de la concertation sera rendu public et adressé à la Commission nationale.

Le président
Philippe Deslandes

SÉANCE DU 5 SEPTEMBRE 2012

–
Décision n° 2012 / 36 / EAP / 1
Projet de nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (Euroairport)

–
La Commission nationale du débat public,
– vu la Convention d'Aarhus

du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
– vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,
– vu la Convention d'Espoo sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière approuvée par la loi n° 200-328 du 14 avril 2000,
– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-3, R.121-4, R.121-5 et R.121-9,
– vu la lettre conjointe en date du 14 mai 2012 du président de Réseau Ferré de France (RFF), du président du Conseil d'administration de l'aéroport de Bâle-Mulhouse et du président du conseil régional d'Alsace transmettant à la Commission le dossier de publication des objectifs et caractéristiques essentielles du projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport et indiquant leur décision de ne pas saisir la Commission nationale du débat public,
– vu l'avis publié le 22 mai 2012 de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse et de Réseau Ferré de France, maîtres d'ouvrage, et de la Région Alsace, Autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, précisant les caractéristiques du projet ainsi que les modalités de consultation du dossier d'objectifs et caractéristiques essentielles,
– vu la délibération du conseil municipal de Hégenheim (Haut-Rhin) en date du 12 juin 2012,
– vu la lettre de saisine du sénateur-maire de Hégenheim en date du 4 juillet 2012, reçue le 10 juillet 2012,
– vu la lettre en date du 7 août 2012 du président de RFF, transmettant

le dossier de saisine du projet de nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport (Aéroport Basel-Mulhouse-Freiburg),

après en avoir délibéré,

– considérant qu'en raison des enjeux liés au contexte trinational dans lequel il s'inscrit le projet revêt un caractère d'intérêt national,

– considérant qu'en raison des enjeux économiques du projet, notamment en matière de développement local, et des impacts sur l'environnement, notamment la question du bruit aérien dans l'hypothèse d'une augmentation du trafic aérien, il importe d'assurer l'information et la participation du public,

décide :

Article 1

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport (aéroport de Bâle-Mulhouse).

Article 2

Il est recommandé à Réseau Ferré de France et à l'Aéroport de Bâle-Mulhouse d'ouvrir une concertation sur le projet de nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport selon les modalités suivantes :

– elle sera menée sous l'égide d'une personnalité indépendante que la Commission nationale désignera et qui, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en sera le garant,
– elle fera une large place à l'information du public par une publicité élargie et à l'expression du public, notamment à l'occasion de réunions publiques,

dans les trois pays concernés conformément à la Convention d'Espoo,

– elle fera l'objet d'un compte-rendu à la Commission nationale, qui sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2012 / 37 / PESB / 1

Projet de parc éolien en mer de Saint-Brieuc

—

La Commission nationale du débat public,

– vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
– vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,
– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine en date du 20 juillet 2012, reçue le 20 juillet 2012, du président d'Ailes Marines SAS et le dossier joint relatif au projet de parc éolien en mer de Saint-Brieuc (Côtes-d'Armor),

après en avoir délibéré,

– considérant que le projet revêt un caractère d'intérêt national en raison de la disposition de la loi n° 2009-970 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement fixant à au moins 23% la part des énergies renouvelables dans la consommation énergétique nationale d'ici à 2020 et de l'objectif de l'arrêté du 15 décembre 2009 relatif à la programmation pluriannuelle des investissements de production d'électricité fixant à 6000 MW les installations

éoliennes en mer et d'énergies marines à l'horizon 2020,

– considérant que les impacts du projet sur l'environnement, l'avifaune, les mammifères marins, la visibilité et le paysage sont significatifs,

– considérant qu'il en va de même pour les impacts des aménagements connexes (raccordement au réseau électrique national et installations portuaires) sur l'environnement,
– considérant que les enjeux socio-économiques du projet sont importants, en raison de l'activité générée pendant la construction du parc et la création d'une filière industrielle et de ses impacts sur la navigation maritime, la pêche et le tourisme,

décide :

Article 1

Le projet de parc éolien en mer de Saint-Brieuc doit faire l'objet d'un débat public que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Article 2

Le dossier du débat devra notamment expliciter les projets d'aménagements connexes (raccordement au réseau électrique national et installations portuaires).

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2012 / 38 / PESB / 2

Projet de parc éolien en mer de Saint-Brieuc

—

La Commission nationale du débat public,

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine en date du 20 juillet 2012 du président d'Ailes Marines SAS et le dossier

joint relatif au projet de parc éolien en mer de Saint-Brieuc (Côtes-d'Armor),
– vu sa décision n° 2012/ 37 / PESB/1 du 5 septembre 2012 décidant l'organisation d'un débat public,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer Antoine Dubout président de la Commission particulière du débat public sur le projet de parc éolien en mer de Saint-Brieuc.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2012 / 39 / TAC / 1

Projet de réalisation d'un tramway entre Antony et Clamart (Hauts-de-Seine)

La Commission nationale du débat public,

– vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
– vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,
– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-9,
– vu la lettre de saisine de la directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) en date du 19 juillet 2012, reçue le 20 juillet 2012, et le dossier joint sur le projet de réalisation d'un tramway entre Antony et Clamart (Hauts-de-Seine),
– vu la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 11 juillet 2012,

après en avoir délibéré,

– considérant qu'il n'apparaît pas que le projet présente un caractère d'intérêt national au sens des dispositions susvisées du code de l'environnement,
– considérant que la concertation envisagée par le Syndicat des transports d'Ile-de-France est de nature à assurer l'information et la participation du public,

décide :

Article unique

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de réalisation d'un tramway entre Antony et Clamart (Hauts-de-Seine).

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2012 / 40 / LGVPL / 6

Projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges

La Commission nationale du débat public,

– vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
– vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,
– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et notamment son article L.121-12,
– vu la lettre de saisine en date du 23 juillet 2012, reçue le 27 juillet 2012, du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges,

après en avoir délibéré,

– considérant que le projet a déjà fait l'objet d'un débat public, qui s'est déroulé du 1^{er} septembre au 18 décembre 2006,
– considérant que le bilan du débat a été publié le 30 janvier 2007,
– considérant que les circonstances de fait ou de droit n'ont pas subi des modifications substantielles,

décide :

Article unique

Il n'y a pas lieu d'organiser un nouveau débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2012 / 41 / PPN / 5

Projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-la-Nouvelle

La Commission nationale du débat public,

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine en date du 8 septembre 2011 reçue le 16 septembre 2011, du président du conseil régional du Languedoc-Roussillon et le dossier de saisine relatif au projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-la-Nouvelle,
– vu sa décision n° 2011/77/PPN/1 du 9 novembre 2011 décidant l'organisation d'un débat public, sa décision n° 2011/82/PPN/2 du 7 décembre 2011 nommant Pierre-Frédéric Tenière-Buchot président de la Commission particulière et sa décision n° 2012/21/PPN/4 du 6 juin 2012 nommant les membres de la Commission particulière,
– vu la lettre de démission en date du 10 juillet 2012 de Gabriel Ullmann.

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De donner acte de la démission de la Commission particulière du débat public sur le projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-la-Nouvelle de Gabriel Ullmann.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2012 / 42 / PEFEC / 3

Projet de parc éolien en mer de Fécamp

—
La Commission nationale du débat public,

— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
— vu la lettre de saisine du président d'Eolien Maritime France SAS en date du 11 juin 2012, reçue le 12 juin 2012, et le dossier joint relatif au projet de parc éolien en mer de Fécamp (Seine-Maritime),
— vu sa décision n° 2012/24/PEFEC/1 du 4 juillet 2012 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2012/25/PEFEC/1 du 4 juillet 2012 décidant nommant Olivier Guérin président de la Commission particulière,

sur proposition d'Olivier Guérin,
après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer membres de la Commission particulière du débat public sur le projet de parc éolien en mer de Fécamp :
— Alain Capmas,
— Jean-Paul Escande,
— Joëlle Fodor Eskenazi,
— Dominique Planchon.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2012 / 43 / PECSM / 3

Projet de parc éolien en mer de Courseulles-sur-Mer

—
La Commission nationale du débat public,

— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
— vu la lettre de saisine du président d'Eolien Maritime France SAS en date du 11 juin 2012, reçue le 12 juin 2012, et le dossier joint relatif au projet de parc éolien en mer de Courseulles-sur-mer (Calvados),
— vu sa décision n° 2012/26/PECSM/1 du 4 juillet 2012 décidant l'organisation du débat public et sa décision n° 2012/27/PECSM/2 du 4 juillet 2012 nommant Claude Brevan présidente de la commission particulière,

sur proposition de Claude Brevan,
après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer membres de la Commission particulière du débat public sur le projet de parc éolien en mer de Courseulles-sur-Mer :
— Jean-Louis Cherel,
— Roger Sihol,
— Mireille Leteur.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2012 / 44 / LSA / 4

Projet de liaison sud d'Angers

—
La Commission nationale du débat public,

— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-9,
— vu la lettre du président de la Communauté d'agglomération Angers Loire Métropole en date du 15 février 2010 relative au projet de liaison Sud d'Angers,
— vu la délibération du

10 novembre 2009 du Conseil de Communauté,

— vu sa décision n° 2010/17/LSA/2 du 3 mars 2010 décidant de ne pas organiser de débat public sur ce projet mais recommandant à la Communauté d'agglomération Angers Loire Métropole d'ouvrir une concertation, menée sous l'égide d'une personnalité indépendante,
— vu sa décision n° 2010/45/LSA/3 du 2 juin 2010 désignant Pierre-Gérard Merlette garant de la concertation,
— vu la lettre en date du 16 août 2012 du vice-président de la Communauté d'agglomération Angers Loire Métropole transmettant le compte-rendu de la concertation,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De donner acte au président de la Communauté d'agglomération Angers Loire Métropole du compte-rendu de la concertation, incluant le rapport du garant, sur le projet de liaison Sud d'Angers. Ce compte-rendu sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2012 / 45 / ANB / 3

Projet d'aménagement des routes départementales RD 16 et RD 164 sur l'itinéraire Ancenis-Nort-sur Erdre-Bouvron (Loire-Atlantique)

—
La Commission nationale du débat public,

— vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants et ses articles R.121-2 et R. 121-9,
— vu la lettre en date du 4 août 2009, reçue le 12 août 2009, du vice-président délégué du conseil général de Loire-Atlantique et

le dossier joint relatif au projet d'aménagement des routes départementales 16 et 164 sur l'itinéraire Ancenis-Nort-sur-Erdre-Bouvron,
 – vu sa décision n°2009/51/ANB/1 du 7 octobre 2009 recommandant une concertation placée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant et sa décision n° 2009/67/ANB/2 du 2 décembre 2009 nommant Pierre-Gérard Merlette garant de la concertation,
 – vu la lettre en date du 12 juillet 2012 du vice-président du conseil général de Loire-Atlantique informant la Commission que l'aménagement de l'itinéraire susvisé est limité à 2x1 voie,
 – vu la délibération en date du 25 juin 2012 du conseil général de Loire-Atlantique approuvant le nouveau schéma routier,

après en avoir délibéré,

– considérant que l'aménagement en 2x1 voie des routes départementales RD 16 et RD 164 sur l'itinéraire Ancenis-Nort-sur-Erdre-Bouvron ne relève pas des catégories d'opérations relatives aux projets d'aménagement ou d'équipement dont la Commission est saisie de droit,

décide :

Article unique

D'abroger sa décision n°2009/51/ANB/1 du 7 octobre 2009 recommandant au conseil général de Loire-Atlantique d'ouvrir une concertation sous l'égide d'un garant sur le projet d'aménagement des routes départementales RD 16 et RD 164 sur l'itinéraire Ancenis-Nort-sur-Erdre-Bouvron (Loire-Atlantique).

Le président
Philippe Deslandes

– Décision n° 2012 / 46 / BRNO / 9

Projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine

–
La Commission nationale du débat public,
 – vu le code de l'environnement en son article L.121-13-1,
 – vu la décision de Voies navigables de France (VNF) en date du 29 juin 2012 relative au principe et aux conditions de la poursuite du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine,
 – vu la lettre en date du 5 juillet 2012 du directeur général de Voies navigables de France sollicitant la désignation d'un garant,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De désigner Paul Carriot en qualité de garant de la concertation et de l'information du public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, sur le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.

Le président
Philippe Deslandes

– Décision n° 2012 / 47 / MAGEO / 4

Projet MAGEO de mise au gabarit européen Vb de l'Oise entre Compiègne et Creil

–
La Commission nationale du débat public,
 – vu le code de l'environnement en ses articles L.121-13-1,
 – vu sa décision n° 2011/50/MAGEO/1 du 6 juillet 2011 recommandant une concertation et sa décision n° 2012/22/MAGEO/3 du 6 juin 2012 donnant acte à

Voies Navigables de France (VNF) du compte-rendu de la concertation recommandée,
 – vu la lettre en date du 2 juillet 2012 du directeur interrégional du bassin de la Seine de Voies navigables de France informant la Commission nationale de la poursuite de la concertation et sollicitant la désignation d'un garant,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De désigner Henri Watissée en qualité de garant de la concertation volontaire et de l'information du public, pendant la phase postérieure à la concertation recommandée jusqu'à l'enquête publique, sur le projet de mise à gabarit européen Vb de l'Oise entre Compiègne et Creil (Oise).

Le président
Philippe Deslandes

– Décision n° 2012 / 48 / LELA / 7

Projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Lille et Arras

–
La Commission nationale du débat public,
 – vu le code de l'environnement en son article L.121-13-1,
 – vu la décision de RTE (Réseau de transport d'électricité) en date du 22 juin 2012 relative au principe et aux conditions de la poursuite du projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Lille et Arras, à la suite du débat public,
 – vu la lettre en date du 25 juin 2012 du président de RTE sollicitant la désignation d'un garant,
 – vu sa décision n° 2012/33/LELE/6 du 4 juillet 2012 désignant Alain Strebelle en qualité de garant,

– vu la lettre de démission en date du 27 août 2012 d'Alain Strebel pour raison de santé,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De désigner Bernard Féry en qualité de garant de la concertation et de l'information du public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, sur le projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Lille et Arras.

Le président
Philippe Deslandes

SÉANCE DU 3 OCTOBRE 2012

—

Décision n° 2012 / 49 / CAPMAX / 1 **Projet de construction de deux réservoirs supplémentaires sur le site du terminal méthanier de Fos Cavaou projet CAPMAX**

—

La Commission nationale du débat public,

– vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
– vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,
– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-9,
– vu la lettre de saisine en date du 10 août 2012, reçue le 16 août 2012, du président de Fosmax LNG et le dossier joint relatif au projet d'augmentation des capacités du terminal méthanier de Fos Cavaou, dénommé projet CAPMAX,

après en avoir délibéré,

– considérant que le projet revêt un caractère d'intérêt national, en application des dispositions de la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique nationale et visant à garantir la sécurité de l'approvisionnement par la diversification de ses sources,
– considérant que les enjeux socio-économiques du projet sont importants, tant à l'échelle nationale et européenne par la diversification des sources d'énergie et des opérateurs qu'au niveau local pour le développement des activités du Grand Port Maritime de Marseille,
– considérant que les impacts possibles sur l'environnement et les risques liés à l'activité sont significatifs,
– considérant toutefois que deux débats publics récents (6 septembre au 17 décembre 2010) ont porté sur des projets de même nature sur le territoire de la commune de Fos-sur-Mer (projet de terminal méthanier Fos Faster et projet de rénovation et de prolongation de l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin),

décide :

Article 1

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de construction de deux réservoirs supplémentaires sur le site du terminal méthanier de Fos Cavaou.

Article 2

Il est recommandé à Fosmax LNG d'ouvrir une concertation sur le projet de construction de deux réservoirs supplémentaires sur le site de terminal méthanier de Fos Cavaou selon les modalités suivantes :
– elle sera menée sous l'égide

d'une personnalité indépendante que la Commission nationale désignera et qui, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en sera le garant,
– elle fera une large place à l'information du public par une publicité élargie et à l'expression du public, notamment à l'occasion de réunions publiques,
– elle fera l'objet d'un compte-rendu à la Commission nationale, qui sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2012 / 50 / CAPMAX / 2 **Projet de construction de deux réservoirs supplémentaires sur le site du terminal méthanier de Fos Cavaou projet CAPMAX**

—

La Commission nationale du débat public,

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7 et R.121-9,
– vu la lettre de saisine en date du 10 août 2012, reçue le 16 août 2012, du président de Fosmax LNG et le dossier joint relatif au projet d'augmentation des capacités du terminal méthanier de Fos Cavaou, dénommé projet CAPMAX,
– vu sa décision n° 21012/49/ CAPMAX/1 du 3 octobre 2012 décidant de ne pas organiser de débat public sur ce projet mais recommandant à Fosmax LNG d'ouvrir une concertation menée sous l'égide d'une personnalité indépendante qu'elle désignera,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De désigner
Sylvie Monnet en qualité de

personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation recommandée sur le projet de construction de deux réservoirs supplémentaires sur le site du terminal méthanier de Fos Cavaou (projet CAPMAX).

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2012 / 51 / CMIS / 1
Projet de construction de la cité musicale de l'Ile Seguin

—
La Commission nationale du débat public,

— vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
— vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,
— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-9,
— vu l'avis publié le 6 août 2012 par le Conseil général des Hauts-de-Seine précisant les objectifs et les caractéristiques essentielles du projet de construction de la cité musicale de l'Ile Seguin,
— vu la lettre de saisine en date du 7 septembre 2012 du président du Conseil général des Hauts-de-Seine et le dossier joint relatif au projet de construction de la cité musicale de l'Ile Seguin,
— vu la délibération n° 12-492 CP du Conseil général des Hauts-de-Seine en date du 12 juillet 2012,

après en avoir délibéré,

— considérant que le projet, qui vise à doter le département des Hauts-de-Seine d'un équipement culturel à vocation musicale de haut niveau, revêt un caractère d'intérêt régional,

— considérant toutefois :

- que les questions relatives à l'accessibilité nécessitent une concertation,
- que les enjeux socio-économiques du projet sont liés à la vie culturelle de la cité musicale et aux effets indirects que génère l'activité des lieux de spectacle,
- que les impacts du projet sur l'environnement sont réels, s'agissant des nuisances sonores,

décide :

Article 1

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de construction de la cité musicale de l'Ile Seguin.

Article 2

Il est conseillé au Conseil général des Hauts-de-Seine d'ouvrir sur ce projet une concertation à laquelle la Commission apportera autant que souhaité son appui méthodologique.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2012 / 52 / PECSM / 4
Projet de parc éolien en mer de Courseulles-sur-Mer

—
La Commission nationale du débat public,

— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
— vu la lettre de saisine du président d'Eolien Maritime France SAS en date du 11 juin 2012, reçue le 12 juin 2012, et le dossier joint relatif au projet de parc éolien en mer de Courseulles-sur-mer (Calvados),
— vu sa décision n° 2012/26/PECSM/1 du 4 juillet 2012 décidant l'organisation du débat public et sa décision n° 2012/27//PECSM/2 du 4 juillet 2012 nommant Claude Brevan présidente de la commission particulière,

sur proposition de
Claude Brevan,
après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer Laurent Pavard membre de la commission particulière du débat public sur le projet de parc éolien en mer de Courseulles-sur-Mer.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2012 / 53 / PESN / 3
Projet de parc éolien en mer de Saint-Nazaire

—
La Commission nationale du débat public,

— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
— vu la lettre de saisine du président d'Eolien Maritime France SAS en date du 11 juin 2012, reçue le 12 juin 2012, et le dossier joint relatif au projet de parc éolien en mer de Saint-Nazaire (Loire Atlantique),
— vu sa décision n° 2012/28/PESN/1 du 4 juillet 2012 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2012/29/PESN/2 du 4 juillet 2012 nommant Chantal Sayaret présidente de la commission particulière,

sur proposition de
Chantal Sayaret,
après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer membres de la commission particulière du débat public sur le projet de parc éolien en mer de Saint-Nazaire :
— Nicolas Benvegna,
— Dorothée Benoit Browaeyns,
— Dorothée Briaumont,
— Jean-Louis Laure,
— Bruno Leprat

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2012 / 54 / PESB / 3

**Projet de parc éolien en mer
de Saint-Brieuc**

—

**La Commission nationale
du débat public,**

— vu le code de l'environnement
en ses articles L.121-1 et suivants et
son article R.121-7,

— vu la lettre de saisine en date du
20 juillet 2012 du président d'Ailes
Marines SAS et le dossier joint
relatif au projet de parc éolien en
mer de Saint-Brieuc (Côtes-
d'Armor),

— vu sa décision n° 2012/ 37 /
PESB/1 du 5 septembre 2012
décidant l'organisation d'un débat
public et sa décision n° 2012/38/
PESB/2 du 5 septembre 2012
nommant Antoine Dubout
président de la commission
particulière,

sur proposition d'Antoine Dubout,
après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer membres de la
commission particulière du débat
public sur le projet de parc éolien
en mer de Saint-Brieuc :

- Sophie Chegaray,
- Claire de Loynes,
- Joseph Moysan,
- Alain Radureau,
- Michel Steiner,
- Bruno de Tremiolles

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2012 / 55 / EAP / 2

**Projet de nouvelle liaison
ferroviaire EuroAirport
Basel-Mulhouse-Freiburg
(EuroAirport)**

—

**La Commission nationale
du débat public,**

— vu le code de l'environnement

en ses articles L.121-1 et suivants et
ses articles R.121-7 et R.121-9,

— vu la lettre en date du 7 août 2012
du président de RFF, transmettant
le dossier de saisine du projet de
nouvelle liaison ferroviaire
EuroAirport (Aéroport Basel-
Mulhouse-Freiburg),
— vu sa décision n° 2012/36/EAP/1
du 5 septembre 2012 décidant de
ne pas organiser de débat public
sur ce projet mais recommandant
à Réseau Ferré de France et à
l'Aéroport de Bâle-Mulhouse
d'ouvrir une concertation menée
sous l'égide d'une personnalité
indépendante qu'elle désignera,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De désigner François Leblond en
qualité de personnalité
indépendante garante de la mise
en œuvre de la concertation
recommandée sur le projet de
nouvelle liaison ferroviaire
EuroAirport (Basel-Mulhouse-
Freiburg).

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2012 / 56 / MAGEO / 5

**Projet MAGEO de mise au gabarit
européen vb de l'Oise entre
Compiègne et Creil**

—

**La Commission nationale
du débat public,**

— vu le code de l'environnement
en ses articles L.121-13-1,
— vu sa décision n° 2011/50/
MAGEO/1 du 6 juillet 2011
recommandant une concertation
et sa décision n° 2012/22/MAGEO/3
du 6 juin 2012 donnant acte à
Voies Navigables de France (VNF)
du compte rendu de la
concertation recommandée,
— vu la lettre en date du 2 juillet
2012 du directeur interrégional
du bassin de la Seine de Voies
navigables de France informant

la Commission nationale de
la poursuite de la concertation et
sollicitant la désignation d'un
garant,

— vu sa décision n° 2012/47/
MAGEO/4 du 5 septembre 2012
désignant Henri Watissée
en qualité de garant,
— vu la lettre en date du
26 septembre 2012 du directeur
interrégional du bassin de la Seine
de Voies Navigables de France
sollicitant l'avis de la Commission
nationale sur les modalités
de cette nouvelle phase de
concertation,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

D'approuver les modalités,
sous forme d'ateliers thématiques,
de la nouvelle phase de
concertation sur le projet de mise
à gabarit européen Vb de l'Oise
entre Compiègne et Creil (projet
MAGEO).

Le président
Philippe Deslandes

SÉANCE DU 7 NOVEMBRE 2012

—

Décision n° 2012 / 57 / ARCLYO / 1

**Projet de canalisation de
transport de gaz naturel entre
Saint-Avit/Tersanne (Drôme) et
Étrepz (Ain) (projet Arc Lyonnais)**

—

**La Commission nationale
du débat public,**

— vu la Convention d'Aarhus
du 25 juin 1998 sur l'accès à
l'information, la participation du
public au processus décisionnel et
l'accès à la justice en matière
d'environnement, approuvée par
la loi n°2002-285 du
28 février 2002,
— vu les directives du Parlement
et du Conseil 2003/4/CE du
28 janvier 2003 et 2003/35/CE du
26 mai 2003,

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-3 et R.121-7,
– vu l'avis publié les 11 et 13 septembre 2012 par GRTgaz mentionnant les lieux où le document décrivant les objectifs et les caractéristiques essentielles du projet peut être consulté,
– vu la lettre de saisine du directeur du système industriel de GRTgaz en date du 18 septembre 2012, reçue le 18 septembre 2012, et le dossier joint relatif au projet de canalisation de transport de gaz naturel entre Saint-Avit/Tersanne (Drôme) et Étrez (Ain),

après en avoir délibéré,

– considérant que le projet, dont l'objectif est de développer les capacités du réseau principal de transport de gaz naturel, d'en améliorer les conditions de fonctionnement, de répondre au développement de nouvelles capacités d'approvisionnement de gaz et de renforcer la sécurité d'alimentation en gaz naturel en assurant l'interconnexion des sources d'approvisionnement, revêt un caractère d'intérêt national,
– considérant que les impacts du projet sur le milieu naturel (corridors écologiques, zones humides et zones Natura 2000) sont significatifs,
– considérant que les enjeux socio-économiques liés au chantier et aux servitudes sont importants,

décide :

Article unique

Le projet de canalisation de transport de gaz naturel entre Saint-Avit (Drôme) et Étrez (Ain) doit faire l'objet d'un débat public que la Commission organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2012 / 58 / CIGEO / 1 **Projet de création d'un centre de stockage réversible profond de déchets radioactifs en Meuse/Haute-Marne (projet CIGEO)**

—

La Commission nationale du débat public,

– vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
– vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,
– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
– vu l'article 12 de la loi n° 2006-739 du 28 juin 2006 de programme relative à la gestion durable des matières et déchets radioactifs,
– vu l'article 11 du décret 2008-375 du 16 avril 2008,
– vu la lettre de saisine du président du Conseil d'administration et de la directrice générale de l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs (ANDRA) en date du 9 octobre 2012, reçue le 10 octobre 2012, et le dossier joint relatif au projet de création d'un centre de stockage réversible profond de déchets radioactifs en Meuse/Haute-Marne, dénommé projet CIGEO,

après en avoir délibéré,

– considérant que l'article 12 de la loi susvisée dispose que la demande d'autorisation de création du centre de stockage est précédée d'un débat public au sens de l'article L.121-1 du code de l'environnement,
– considérant que l'article 11 du

décret susvisé dispose que l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs doit déposer la demande d'autorisation au plus tard le 31 décembre 2014,

décide :

Article unique

La Commission nationale a décidé d'organiser elle-même le débat public sur le projet de création d'un centre de stockage réversible profond des déchets radioactifs en Meuse/Haute-Marne (projet CIGEO) et d'en confier l'animation à une commission particulière.

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2012 / 59 / CIGEO / 2 **Projet de création d'un centre de stockage réversible profond de déchets radioactifs en Meuse/Haute-Marne (projet CIGEO)**

—

La Commission nationale du débat public,

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine du président du Conseil d'administration et de la directrice générale de l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs (ANDRA) en date du 9 octobre 2012, reçue le 10 octobre 2012, et le dossier joint relatif au projet de création d'un centre de stockage réversible profond de déchets radioactifs en Meuse/Haute-Marne, dénommé projet CIGEO,
– vu sa décision n° 2012/58/ CIGEO/1 du 7 novembre 2012 décidant d'organiser elle-même le débat public sur ce projet,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

Claude BERNET est nommé

président de la commission particulière du débat public sur le projet de création d'un centre de stockage réversible profond de déchets radioactifs en Meuse/ Haute-Marne (projet CIGEO).

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2012 / 60 / PPN / 6
Projet d'extension de
l'infrastructure portuaire
de Port-la-Nouvelle

—
La Commission nationale
du débat public,

— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
— vu la lettre de saisine en date du 8 septembre 2011, reçue le 16 septembre 2011, du président du conseil régional du Languedoc-Roussillon et le dossier joint relatif au projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-la-Nouvelle,
— vu sa décision n° 2011/77/PPN/1 du 9 novembre 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/82/PPN/2 du 7 décembre 2011 nommant Pierre-Frédéric Tenière-Buchot président de la commission particulière,
— vu la lettre en date du 5 avril 2012 du président du conseil régional de Languedoc-Roussillon sollicitant un délai supplémentaire de 6 mois pour la constitution du dossier du débat,
— vu sa décision n° 2012/18/PPN/3 du 3 mai 2012 décidant une prolongation de 6 mois du délai de préparation du dossier du débat,
— vu la lettre en date 27 septembre 2012 du président du conseil régional de Languedoc-Roussillon transmettant le dossier du maître d'ouvrage,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

La Commission nationale demande que le dossier du maître d'ouvrage soit développé sur les points suivants pour le considérer comme suffisamment complet pour être soumis au débat public :
— évolution du trafic de 2000 à 2011,
— présentation détaillée des chiffres d'affaires actuels et à venir directs, indirects et induits et des emplois correspondants,
— présentation du parc logistique envisagé dans le cadre du projet

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2012 / 61 / TOPAS / 4
Projet de Bouclage du
périphérique de Lyon
Anneau des Sciences (Tronçon
Ouest du périphérique)

—
La Commission nationale
du débat public,

— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
— vu la lettre de saisine conjointe du président de la Communauté urbaine de Lyon et du président du conseil général du Rhône en date du 2 mars 2012 et le dossier joint relatif au projet de bouclage du périphérique de Lyon, dénommé « Anneau des Sciences »,
— vu sa décision n° 2012/12/TOPAS/1 du 4 avril 2012 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2012/13/TOPAS/2 du 4 avril 2012 nommant Philippe Marzolf président de la commission particulière,
— vu la lettre en date du 21 septembre 2012 du président de la Communauté urbaine de Lyon transmettant le dossier du maître d'ouvrage,

— sur proposition de
Philippe Marzolf,
— après en avoir délibéré,

décide :

Article 1

La Commission considère le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Article 2

Le débat public aura lieu du 10 novembre 2012 au 28 février 2013.

Article 3

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011 / 62 / BASS / 7
Projet d'aménagement
de la Bassée

—
La Commission nationale
du débat public,

— vu le code de l'environnement en son article L.121-13-1,
— vu la décision des Grands Lacs de Seine (Institution interdépartementale des Barrages - Réservoirs du Bassin de la Seine) relative aux conditions de poursuite du projet d'aménagement de la Bassée,
— vu la lettre en date du 24 octobre 2012 du président des Grands Lacs de Seine sollicitant la désignation d'un garant,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De désigner Paul Carriot en qualité de garant de la concertation et de l'information du public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, sur le projet d'aménagement de la Bassée.

Le président
Philippe Deslandes

SÉANCE DU 5 DÉCEMBRE 2012

Décision n° 2012 / 63 / LOGPE / 1

Projet de Ligne Orange du Grand Paris Express

La Commission nationale du débat public,

– vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,

– vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7 et R.121-9,

– vu la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,

– vu le décret 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris,

– vu la lettre de saisine de la directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France en date du 15 octobre 2012, reçue le 17 octobre 2012, et le dossier joint relatif au projet de Ligne Orange du Grand Paris Express,

– vu la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 10 octobre 2012,

– vu les bilans des débats publics sur le projet Arc Express et sur le projet du réseau de transport public du Grand Paris, publiés le 31 mars 2011,

après en avoir délibéré,

décide :

Article 1

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de Ligne Orange du Grand Paris Express.

Article 2

Il est recommandé au Syndicat des transports d'Ile-de-France d'ouvrir une concertation selon les modalités suivantes :

– elle sera menée sous l'égide d'une personnalité indépendante que la Commission nationale désignera et qui, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en sera le garant,

– elle fera une large part à l'information du public par une publicité élargie et à l'expression du public, notamment à l'occasion de réunions publiques,

– elle fera l'objet d'un compte rendu à la Commission nationale, qui sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2012 / 64 / LGV BT / 7

Projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse

La Commission nationale du débat public,

– vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,

– vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et notamment son article L.121-12,

– vu la lettre de saisine du président de Réseau Ferré de France (RFF) en date du 23 octobre 2012, reçue le 23 octobre 2012, et le dossier joint relatif au projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse,

après en avoir délibéré,

– considérant que le projet a déjà fait l'objet d'un débat public, qui s'est déroulé du 8 juin au 14 juillet et du 1^{er} septembre au 25 novembre 2005,

– considérant que le bilan du débat a été publié le 18 janvier 2006,

– considérant que par décision du 13 avril 2006 le Conseil d'administration de RFF a décidé de poursuivre le projet,

– considérant que, parallèlement à la poursuite des études, RFF mène depuis avril 2009 une concertation postérieure au débat public avec garant dans le cadre d'une charte définissant les modalités de participation, de consultation et d'information,

– considérant que la hausse du coût estimé ne constitue pas à elle seule en l'espèce une modification de nature à justifier un nouveau débat,

décide :

Article unique

Il n'y a pas lieu d'organiser un nouveau débat public sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2012 / 65 / PLGV BE / 5

Projet de ligne nouvelle Bordeaux-Espagne

La Commission nationale du débat public,

– vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,

– vu les directives du Parlement et

du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,
– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et notamment son article L.121-12,
– vu la lettre de saisine du président de Réseau Ferré de France (RFF) en date du 23 octobre 2012, reçue le 23 octobre 2012, et le dossier joint relatif au projet de ligne nouvelle Bordeaux-Espagne,

après en avoir délibéré,

– considérant que le projet a déjà fait l'objet d'un débat public, qui s'est déroulé du 30 août au 29 décembre 2006,
– considérant que le bilan du débat a été publié le 31 janvier 2007,
– considérant que par décision du 8 mars 2007 le Conseil d'administration de RFF a décidé de poursuivre le projet,
– considérant que, parallèlement à la poursuite des études, RFF mène une concertation postérieure au débat public dans le cadre d'une charte définissant les modalités de participation, de consultation et d'information,
– considérant que la hausse du coût estimé ne constitue pas à elle seule et en l'espèce une modification de nature à justifier un nouveau débat,

décide :

Article unique

Il n'y a pas lieu d'organiser un nouveau débat public sur le projet de ligne nouvelle entre Bordeaux et l'Espagne.

Le Président
Philippe DESLANDES

Décision n° 2012 / 66 / GSFFR / 1 **Projet de Grand Stade de la** **Fédération française de rugby**

La Commission nationale **du débat public,**

– vu la Convention d'Aarhus du

25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
– vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,
– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine en date du 7 novembre 2012, reçue le 8 novembre 2012, du président de la Fédération française de rugby et la lettre de saisine conjointe du président du conseil général de l'Essonne, du président de la Communauté d'Agglomération Évry Centre Essonne, des maires de Ris-Orangis et de Bondoufle, et le dossier joint relatif au projet de réalisation d'un Grand Stade,

après en avoir délibéré,

– considérant que le rayonnement international des rencontres qui y seraient organisées et sa très grande capacité d'accueil confèrent au projet de stade un caractère d'intérêt national,
– considérant que les enjeux socio-économiques du projet sont importants pour le territoire concerné,
– considérant que les impacts sur l'environnement et l'aménagement sont significatifs,

décide :

Article unique

Le projet de Grand Stade de la Fédération française de rugby doit faire l'objet d'un débat public que la Commission organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2012 / 67 / PPN / 7 **Projet d'extension de** **l'infrastructure portuaire** **de Port-la-Nouvelle**

La Commission nationale **du débat public,**

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine en date du 8 septembre 2011 du président du conseil régional de Languedoc-Roussillon et le dossier joint relatif au projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-la-Nouvelle,
– vu sa décision n° 2011/77/PPN/1 du 9 novembre 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/82/PPN/2 du 7 décembre 2011 nommant Pierre-Frédéric Tenière-Buchot président de la Commission particulière,
– vu la lettre en date du 5 avril 2012 du président du conseil régional de Languedoc-Roussillon sollicitant un délai supplémentaire de six mois pour la constitution du dossier du débat,
– vu sa décision n° 2012/18/PPN/3 du 3 mai 2012 décidant une prolongation de six mois du délai de préparation du débat,
– vu la lettre en date du 27 septembre 2012 du président du conseil régional de Languedoc-Roussillon transmettant le dossier du maître d'ouvrage,
– vu sa décision n° 2012/60/PPN/6 du 7 novembre 2012 demandant des éléments d'information complémentaires pour compléter le dossier du débat,
– vu la lettre en date du 19 novembre 2012 du président du conseil régional de Languedoc-Roussillon transmettant les éléments d'information complémentaires,
– sur proposition de Pierre-Frédéric Tenière-Buchot,

après en avoir délibéré,

décide :

Article 1

La Commission nationale considère le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Article 2

Le débat public aura lieu du 17 décembre 2012 au 16 avril 2013.

Article 3

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2012 / 68 / CIGEO / 3
Projet de création d'un centre de stockage réversible profond de déchets radioactifs en Meuse/Haute-Marne (projet CIGEO)

—
La Commission nationale du débat public,

— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
— vu la lettre de saisine du président du Conseil d'administration et de la directrice générale de l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs (ANDRA) en date du 9 octobre 2012, reçue le 10 octobre 2012, et le dossier joint relatif au projet de création d'un centre de stockage réversible profond de déchets radioactifs en Meuse/Haute-Marne, dénommé projet CIGEO,
— vu sa décision n° 2012/58/CIGEO/1 du 7 novembre 2012 décidant d'organiser un débat public et sa décision n° 2012/59/CIGEO/2 du 7 novembre 2012 nommant Claude Bernet président de la commission particulière,
— sur proposition de Claude Bernet,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer membre de la commission particulière du débat public sur le projet de création d'un centre de stockage réversible profond de déchets radioactifs en Meuse/Haute-Marne :

- Jean-Claude André,
- Ghislaine Esquiague,
- Bruno de Lasteyrie,
- Barbara Redlingshöfer,
- Ariane Métais.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2012 / 69 / ARCLYO / 2
Projet de canalisation de transport de gaz naturel entre Saint-Avit/Tersanne (Drôme) et Étrez (Ain) (projet Arc lyonnais)

—
La Commission nationale du débat public,

— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
— vu la lettre de saisine du directeur du système industriel de GRTgaz en date du 18 septembre 2012, reçue le 18 septembre 2012, et le dossier joint relatif au projet de canalisation de transport de gaz naturel entre Saint-Avit/Tersanne (Drôme) et Étrez (Ain),
— vu sa décision n° 2012/57/ARCLYO/1 du 7 novembre 2012 décidant d'organiser un débat public sur ce projet,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

Jean-Yves Ollivier est nommé président de la Commission particulière du débat public sur le projet de canalisation de transport

de gaz naturel entre Saint-Avit (Drôme) et Étrez (Ain)

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2012 / 70 / LFNI / 3
Projet d'amélioration de la liaison ferroviaire Nice-Italie

—
La Commission nationale du débat public,

— vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-9,
— vu la lettre de saisine en date du 31 août 2011 du Président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet d'amélioration de la liaison ferroviaire Nice-Italie,
— vu sa décision n° 2011/68/LFNI/1 du 5 octobre 2011 décidant de ne pas organiser de débat public sur ce projet mais recommandant à Réseau Ferré de France d'ouvrir une concertation, menée sous l'égide d'une personnalité indépendante,
— vu sa décision n° 2011/69/LFNI/2 du 5 octobre 2011 désignant Philippe Marzolf garant de la concertation,
— vu la lettre en date du 18 octobre 2012 du président de Réseau Ferré de France transmettant le compte-rendu de la concertation,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De donner acte au président de Réseau Ferré de France du compte-rendu de la concertation incluant le rapport du garant, sur le projet d'amélioration de la liaison ferroviaire Nice-Italie. Ce compte-rendu sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

Le président
Philippe Deslandes

–
Décision n° 2012 / 71 / TTLM / 3
Projet de réalisation de tram-tram
sur le territoire de Lille-Métropole
–

La Commission nationale
du débat public,

– vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7 et R.121-9,
– vu la lettre de la présidente de la Communauté urbaine de Lille-Métropole en date du 4 avril 2012, reçue le 12 avril 2012, et le dossier joint relatif au projet de réalisation d'un réseau de tram-train sur le territoire de la Communauté urbaine de Lille-Métropole,
– vu sa décision n° 2012/17/TTLM/1 du 3 mai 2012 décidant de ne pas organiser de débat public sur ce projet mais recommandant à la Communauté urbaine de Lille-Métropole d'ouvrir une concertation, menée sous l'égide d'une personnalité indépendante qu'elle désignera,
– vu sa décision n° 2012/30/TTLM/2 du 14 juillet 2012 désignant Pierre-Gérard Merlette en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation,
– vu la lettre en date du 2 novembre 2012 du vice-président délégué de la Communauté urbaine de Lille-Métropole informant la Commission de la décision de la Communauté urbaine de reporter au-delà des prochaines élections municipales la phase de concertation,

après en avoir délibéré,

– prenant acte de la décision de report de la Communauté urbaine de Lille-Métropole,

décide :

Article 1

La décision n° 2012/30/TTLM/2 du 4 juillet 2012 désignant le garant est abrogée.

Article 2

La Communauté urbaine de Lille-Métropole informera la Commission nationale du nouveau calendrier de concertation.

Article 3

Dès lors qu'elle sera informée de ce calendrier, la Commission procédera à la désignation du garant.

Le président
Philippe Deslandes

–
Décision n° 2012 / 72 / RA
Projet de rapport annuel d'activité
de la Commission nationale du
débat public
–

La Commission nationale
du débat public,

– vu le code de l'environnement en son article L.121-7,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

D'approuver le projet de rapport annuel d'activité 2011 - 2012.

Le président
Philippe Deslandes

2 / Décisions des maîtres d'ouvrage

Interconnexion sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France

—
**Décision du Conseil
d'administration de Réseau
Ferré de France**
NOR : TRAT1127636V

Le 22 septembre 2011,

— vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.121-13 et L. 121-13-1,
— vu le décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, notamment ses articles 11 et 12,
— vu la décision n° 2010730/ISUD/1 de la Commission nationale du débat public sur l'organisation d'un débat public sur le projet d'interconnexion Sud des LGV en Ile-de-France,
— vu le compte-rendu présenté par le président de la Commission particulière du débat public et le bilan établi par le président de la Commission nationale du débat public en date du 12 juillet 2011,
— vu la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement faisant figurer le projet dans la liste des lignes ferroviaires dont la réalisation doit être lancée d'ici à 2020.

Considérant que :

— le débat public a confirmé l'opportunité du projet ainsi que le bien-fondé de ses principaux

objectifs et fonctionnalités, tant au niveau national que francilien.

Considérant, sur la question des scénarios, que :

— les acteurs se sont exprimés lors du débat public en faveur des scénarios A et C, avec une demande de vigilance sur la maîtrise des impacts des tunnels en milieu urbain et dans la traversée des espaces naturels, et se sont plutôt opposés au scénario B, partiellement en surface, bien que ce scénario réponde aux fonctionnalités du projet au moindre coût ;
— le scénario C préserve mieux la faisabilité de développer le réseau à grande vitesse, par le doublement du tronçon de la LGV Sud-Est entre Coubert et Crisenoy, emprunté à la fois par les TGV radiaux et les TGV intersecteurs, s'il s'avérait nécessaire d'en augmenter la capacité, notamment pour répondre à la demande d'acteurs franciliens de permettre, à plus long terme, des services régionaux à grande vitesse.

Considérant, sur la question des gares, que :

— le débat public a montré l'intérêt de créer deux gares nouvelles, en plus de celle de Massy-TGV, ce qui améliore la desserte du territoire et les gains de trafic, malgré des coûts d'investissement plus élevés et un allongement des temps de parcours province-province ;

— la création d'une première gare, dans la mesure du possible, au plus près des aérogares de l'aéroport Paris-Orly, a recueilli une large adhésion de la part des acteurs ; néanmoins, si celle-ci était localisée au cœur de l'emprise aéroportuaire, son coût élevé nécessiterait un financement spécifique assuré par ses bénéficiaires et son accessibilité multimodale depuis le territoire devrait être garantie ;
— concernant la seconde gare nouvelle, le débat s'est focalisé sur les localisations sur le RER D, au niveau de la station Villeneuve-Saint-Georges ou Lieusaint-Moissy et il en ressort que :

- une gare à Villeneuve-Saint-Georges serait située dans un milieu urbain dense, connectée aux deux branches sud du RER D, mais caractérisée par une insertion sous la Seine et une accessibilité routière difficiles, ainsi qu'une grande proximité avec la gare nouvelle d'Orly ;
- une gare TGV à Sénart est cohérente avec le projet de Schéma directeur de la région Ile-de-France, et dessert un bassin de population et d'emploi vaste, encore éloigné de la grande vitesse, mais n'est connectée qu'à une seule branche du RER D ;
- la gare de Sénart a fait l'objet d'un soutien unanime des acteurs locaux territorialement intéressés à la différence de la gare de Villeneuve-Saint-Georges.

Considérant, sur la question du financement, que :

- le débat public a permis de sensibiliser l'ensemble des acteurs à l'importance de l'enjeu du financement et à l'intérêt d'approfondir la valorisation des avantages du projet ;
- le niveau de l'implication financière de RFF dépendra peu du nombre et de l'implantation des gares créées dans le cadre du projet ;
- en conséquence, le niveau de l'implication financière des partenaires conditionnera fortement les choix en la matière.

Considérant, sur le projet d'aménagement de la ligne actuelle Massy-Valenton, que :

- il est important d'aménager la ligne actuelle, afin de répondre à court terme aux besoins de capacité et de robustesse du réseau, avant la mise en service du projet d'interconnexion Sud qui se situe à une échéance plus lointaine ;
- RFF engagera à l'automne une concertation sur la partie ouest du projet d'aménagement de la ligne actuelle afin de rechercher, avec l'ensemble des acteurs, une solution partagée et qui permette en particulier d'améliorer l'insertion de la ligne dans son environnement urbain.

décide :

A pris acte des conclusions du débat public qui a permis d'identifier les forces et les faiblesses des différents scénarios en présence et a décidé de poursuivre le projet d'interconnexion Sud, par le lancement des études préalables à l'enquête d'utilité publique, sur la base des orientations suivantes :

1) Assurer dans un premier temps la faisabilité du financement du projet :

- en approfondissant, dès la première étape des études préalables à l'enquête d'utilité publique, l'évaluation de l'économie des différents scénarios dont les coûts, les avantages et les bénéficiaires sont fortement contrastés ;
- en retenant le maintien de la gare actuelle de Massy-TGV et le principe d'une gare nouvelle à Orly, dans la mesure du possible proche des aéroports. Le secteur de Sénart, qui est une opération d'intérêt national, est retenu comme localisation d'une éventuelle gare nouvelle supplémentaire.
- en travaillant de façon partenariale sur les principes d'un financement et des contributions attendues ;
- en faisant, à l'issue de cette première étape, un choix définitif du scénario retenu, intégrant éventuellement des solutions de phasage.

2) Approfondir sur ces bases les sujets suivants :

- l'insertion environnementale, en étudiant les mesures à prendre pour éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les impacts du projet ;
- l'accessibilité des gares nouvelles depuis leurs territoires respectifs en articulation avec les projets locaux de transport en commun ;
- l'articulation avec l'aménagement de la ligne Massy-Valenton, qui sera poursuivi, la modernisation du réseau, notamment pour les lignes de RER, et les projets de développement du réseau à grande vitesse ;
- la recherche d'autres solutions pour permettre l'accès, depuis la Normandie, à l'aéroport Paris-Orly, en retenant comme une option le raccordement envisagé initialement à Wissous.

3) Déployer un dispositif d'information et de concertation sur l'avancement du projet permettant d'associer les différents interlocuteurs de RFF ; le fonctionnement de ce dispositif sera encadré par une charte de la concertation et un garant, dont la désignation sera demandée à la Commission nationale du débat public.

Catherine Berger-Lefebvre
Secrétaire du Conseil
d'administration
de Réseau Ferré de France

Villages Nature de Val d'Europe

—
Décision de la société Les Villages Nature de Val d'Europe SAS et de l'Établissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée EPAFRANCE
NOR : DEVX1129996S

Le 30 septembre 2011,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 à L121-15, et R.121-1 à R121-16,
- vu la saisine conjointe, en date du 13 septembre 2010, de la Commission nationale du débat public par les deux maîtres d'ouvrage du projet Villages Nature, la société Les Villages Nature de Val d'Europe SAS et l'Établissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée EPAFRANCE,
- vu la décision de la Commission nationale du débat public du 6 octobre 2010 d'organiser un débat public sur le projet Villages Nature et d'en confier l'organisation aux deux maîtres d'ouvrage du projet, le suivi au vice-président de la Commission nationale, Patrick Legrand, et l'animation à un président du débat, Pierre Gervason (nommé le 1^{er} décembre 2010),
- vu la décision de la Commission nationale du débat public

du 6 avril 2011 validant le dossier du débat et approuvant les modalités de mise en œuvre du débat public,

– vu le compte-rendu du débat public du 21 juillet 2011 rédigé par les maîtres d'ouvrage et publié le 28 juillet 2011,

– vu le bilan du débat public du 21 juillet 2011 dressé par le président de la Commission nationale du débat public et publié le 27 juillet 2011.

Considérant que :

– le débat public sur le projet Villages Nature qui s'est déroulé du 12 avril au 23 juin 2011 a permis une forte participation et une large expression du public au travers, notamment, de huit réunions publiques générales et thématiques, d'un site Internet dédié, et de onze cahiers d'acteurs et contributions écrites ;

– ce débat public a favorisé des échanges très riches et de nombreuses interactions entre participants de toutes catégories, sans qu'ait émergé d'hostilité à l'encontre du projet et ce, malgré quelques réticences ou un certain scepticisme rencontrés au départ quant au principe même du débat ou aux caractéristiques propres du projet, et qui se sont progressivement atténuées ;

– ce débat public a finalement traduit un intérêt certain d'un large public, qui s'est manifesté aussi bien pour le projet lui-même qu'à l'égard de ses conséquences et mesures d'accompagnement pour son territoire d'accueil, dont le projet pourra d'ailleurs contribuer à maîtriser le développement, particulièrement au sud de l'autoroute A4 ;

– ce débat public a été l'occasion pour les maîtres d'ouvrage de constater le soutien réitéré des élus et des acteurs économiques régionaux, départementaux et locaux pour le projet et son ancrage territorial ;

– en résumé, ce débat public a démontré la pertinence d'une mise en valeur de ce projet comme levier identitaire pour un territoire rural en mutation, car soumis à la métropolisation et confronté à des difficultés de transports et d'évolution de l'affectation des sols.

décident :

Article 1

Prendre acte de la teneur du compte-rendu et du bilan du débat public sur le projet Villages Nature.

Article 2

Opter pour la poursuite du projet Villages Nature dans ses caractéristiques essentielles présentées au cours du débat public.

Article 3

Tenir compte des observations formulées par le public au cours du débat en s'engageant à poursuivre le projet selon les six séries de dispositions suivantes :

1) Renforcer l'adaptation de la conception du projet à l'intérêt écologique de plusieurs sites inclus dans son périmètre, tels que mis en lumière par un cahier d'acteurs et diverses interventions d'associations de protection de l'environnement, et comme cela est détaillé plus bas ; ceci afin qu'il en soit tenu compte, notamment, dans les études jointes aux dossiers de demandes d'autorisations du projet (déclaration d'utilité publique, autorisation au titre de la loi sur l'eau, défrichement, permis de construire...).

2) Poursuivre, d'ici à l'ouverture de la destination, la concertation et le travail en commun, aussi bien au plan institutionnel qu'opérationnel, avec les interlocuteurs avec lesquels le dialogue s'était déjà

précédemment engagé

– notamment les élus locaux, les organismes consulaires et les associations locales de protection de l'environnement et du cadre de vie – mais également avec de nouvelles parties prenantes qui ont pu s'identifier au cours

du débat public et ce, afin de les associer autant que possible à l'élaboration du projet.

Dans cette perspective, les maîtres d'ouvrage s'efforceront :

– de travailler avec les représentants de filières professionnelles locales, notamment agricoles et horticoles, afin de favoriser l'émergence de futurs partenariats locaux dans leurs domaines d'intervention respectifs ;

– de maintenir l'espace agricole dans la périphérie du projet, en offrant aux agriculteurs qui le souhaitent une opportunité de préserver et de développer leur outil de travail et d'évoluer éventuellement vers une agriculture de proximité favorisant des circuits d'approvisionnement « courts » ; une telle démarche trouvant son fondement dans le fait que Villages Nature est un projet écotouristique peu dense en constructions (environ 10 % de sa surface) et qu'il s'inscrit dans le cadre d'un aménagement public-privé maîtrisé qui qualifie durablement l'espace et lève donc des incertitudes sur l'affectation future des sols.

3) Élargir progressivement cette concertation à d'autres acteurs publics et privés qui souhaiteront s'engager dans cette dynamique, en vue d'assurer le renforcement de l'ancrage territorial du projet en matière :

– d'emploi local, par exemple en créant, en partenariat avec Pôle Emploi, une plateforme régionale de ressources humaines ou en

favorisant l'emploi des personnes handicapées ;

- de synergies touristiques avec les autres sites patrimoniaux seine-et-marnais ;
- de matériaux locaux de construction en intégrant, dans les consultations des entreprises lors des appels d'offres de construction, des entreprises locales susceptibles de répondre au cahier des charges du projet.

4) Intégrer les demandes et préoccupations formulées au cours du débat dans les études de transports et d'accessibilité relatives au projet, notamment :

- en les soutenant activement auprès du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) s'agissant des transports en commun qui desserviront Villages Nature ;
- en les incluant aux études portant sur le tracé des cheminements publics qui traverseront le projet et seront raccordés à Villeneuve-le-Comte au-delà de la RD231, au Bois de Grains, ainsi qu'à la trame verte et bleue du Val d'Europe ;
- en les incluant aux études portant sur l'organisation et les accès du chantier de construction, afin de limiter au maximum son impact aux heures de pointe sur la RD231.

5) S'agissant des dessertes routières du projet et de celles situées à sa périphérie, et comme cela est prévu en concertation avec l'État, la SANEF et le conseil général, procéder aux adaptations nécessaires des infrastructures existantes et à la réalisation de celles projetées : extension de l'échangeur n° 14 de Bailly-Romainvilliers, réalisation du barreau Est de raccordement de l'autoroute A4 à la RN36, réalisation d'un by-pass (voie de contournement) au niveau du rond-point du CD231 sur la commune de Villeneuve-le-Comte.

6) Maintenir et faire progressivement évoluer un canal d'information et d'interaction avec le public concernant le projet au travers, notamment, d'un site Internet sur lequel il sera possible de continuer à poser des questions aux maîtres d'ouvrage.

Concernant plus spécifiquement la dimension environnementale évoquée au point n°1, il a été décidé, compte-tenu des enseignements du débat public, en particulier en matière de gestion de l'eau et des autres atteintes susceptibles d'affecter le milieu naturel, d'apporter les évolutions suivantes au projet, lesquelles se trouvent illustrées à travers le nouveau plan masse reproduit ci-après :

- dans la prairie située sur le pré des Merlans, au nord du projet : déplacement du parking initialement prévu, afin de préserver la biodiversité dans ce secteur à enjeu écologique fort ;
- dans les zones humides du bois de Jariel, situé à l'est du projet : préservation et/ou aménagement de corridors biologiques pour favoriser le maintien des batraciens ;
- dans le bois de Jariel : recensement et marquage des arbres remarquables pour ajuster le projet à leur préservation ;
- dans le bois de Grains, à l'ouest du projet : engagement de n'opérer aucun défrichement eu égard à sa bonne qualité de peuplement arboricole.

Par ailleurs, il est convenu de prendre en compte l'exigence d'un bilan hydrique positif par la récupération et la canalisation des eaux de pluie sur l'ensemble des surfaces de circulation aménagées sur le site, afin de compenser les pertes par évaporation sur les plans d'eau. Enfin, il est rappelé que conformément aux dispositions contractualisées, sous la forme

d'un « Cahier des charges en matière de développement durable », dans l'avenant à la Convention de 1987 relative au projet Euro Disney en France signé le 14 septembre 2010, le suivi de ces engagements s'opérera à partir d'indicateurs et donnera lieu à un rapport annuel rédigé par un expert indépendant et examiné par un comité développement durable.

Débat public sur des options générales en matière de développement et de régulation des nanotechnologies

Engagements du Gouvernement

Le 27 octobre 2011,

Les nanotechnologies exploitent des propriétés très spécifiques de la matière à des échelles infiniment petites. Tous les domaines, de la santé à l'énergie, en passant par l'alimentation, l'informatique ou les transports, sont concernés par leurs applications avec un marché potentiel estimé pour 2015 de 500 à 3500 milliards d'euros au niveau mondial. La diversité du champ des applications relevant des nanotechnologies devrait conduire à adopter, chaque fois que possible, une approche pluridisciplinaire.

Nanosciences et nanotechnologies se développent dans le cadre d'une concurrence internationale exacerbée. Elles font partout l'objet d'efforts soutenus de recherche et d'innovation. Ainsi, les fonds dédiés par l'Union européenne aux nanotechnologies s'élevaient en 2006 à 530 millions d'euros, ceux des États-Unis à 1775 millions de dollars et ceux des pays d'Asie à 1650 millions de dollars. En France, le Gouvernement a accompagné le développement

de ce nouveau secteur par différents investissements en recherche et développement. Dans le cadre du plan de relance, près de 80 millions d'euros ont été alloués pour des projets d'avenir sur les nanotechnologies avec 10 % de cette somme allouée aux dimensions sociétales et sanitaires.

Malgré cet effort de recherche, les connaissances sur les éventuels dangers et les risques potentiels pour la santé et l'environnement, résultant des propriétés spécifiques des nanomatériaux, sont encore insuffisantes. Au-delà de ces aspects sanitaires et environnementaux, la diffusion des nanotechnologies suscite aussi des questions d'ordre social ou éthique, notamment sur la finalité et l'opportunité de certaines de leurs applications, ainsi que sur le risque d'éventuelles dérives.

En octobre 2007, les travaux du Grenelle de l'environnement ont débouché sur l'engagement de tenir un débat public sur le développement et la régulation des nanotechnologies, qui a eu lieu du 15 octobre 2009 au 24 février 2010. Il a mis en évidence les attentes de la société française en termes d'information, de transparence et de dialogue dans la durée sur ce sujet émergent, de nécessité de développer la recherche, en particulier dans les domaines de la caractérisation, de la toxicologie et de l'écotoxicologie des nanomatériaux, et enfin en termes d'interrogations concernant les impacts potentiels de ces technologies sur les plans des libertés individuelles et de l'éthique.

Ces demandes ont été entendues par le Gouvernement. Elles

appellent des actions à court et à moyen termes, sur les champs prioritaires de l'information, de la formation, des connaissances et de l'évaluation des bénéfices et des risques potentiels liés aux nanomatériaux ou à l'utilisation des nanotechnologies. Confirmant l'approche interministérielle déployée pour organiser le débat public, les pouvoirs publics vont poursuivre la concertation avec les acteurs de la société civile, pour une approche équilibrée et régulièrement évaluée des enjeux scientifiques, sanitaires et sociétaux inhérents.

décide :

1) Mieux apprécier les enjeux et prévenir les risques liés aux nanomatériaux et aux nanotechnologies.

Une des questions les plus critiques soulevées au cours du débat concerne l'opportunité de continuer la recherche et le développement de technologies dont les impacts n'ont pu être encore évalués. Cela implique pour l'État de proposer et mettre en place les leviers permettant :

- en matière de recherche technologique, de prendre en compte les enjeux environnementaux et sanitaires des nanomatériaux et sociaux, sociétaux et éthiques des nanotechnologies ;
- en matière de développement, de favoriser l'intégration de ces enjeux dans les stratégies industrielles et dans la diffusion des technologies.

Le Gouvernement n'envisage pas de moratoire sur le financement public des activités de recherche mais souhaite y intégrer de manière renforcée des mesures de prévention et une démarche de précaution, en assurant un lien fort entre des actions

opérationnelles à développer à court et moyen termes et des travaux de recherche fondamentale.

Amplifier la recherche de connaissances pour mieux apprécier les risques et aider à la prise de décision pour s'en prémunir constitue en effet une priorité.

Enjeux de recherche :

- le Gouvernement attachera une importance particulière au développement de la recherche publique en toxicologie et écotoxicologie, ainsi qu'en métrologie. En particulier, il publiera régulièrement des indicateurs de financement des études de toxicologie et d'écotoxicologie appliquées aux nanomatériaux et soutiendra le renforcement des programmes de recherche correspondants (programmes de l'ANR notamment qui intègrent, dès lors que c'est pertinent, un volet nanotechnologie), y compris au niveau européen ;
- en termes d'expertise, afin de progresser dans l'évaluation scientifique des risques potentiels associés aux produits finis contenant des nanomatériaux manufacturés, l'Anses sera chargée de mettre en place une méthodologie adaptée d'évaluation des risques des produits, en concertation avec les organismes de recherche compétents et les travaux conduits aux niveaux européen et international ;
- les études nécessitent le développement d'une instrumentation de précision et de nouvelles méthodes de caractérisation. Le Gouvernement, qui vient d'allouer 30 millions d'euros pour les équipements d'excellence dans ces domaines, renforcera les travaux visant les méthodes de caractérisation et l'instrumentation, notamment à

l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (Ineris) et dans les grands organismes concernés, et veillera à leur prise en compte dans les différentes formes de recherche partenariale ou collaborative ;

- de telles évolutions appellent, parallèlement, une adaptation de l'offre de formation, initiale et continue, des étudiants, des chercheurs et des personnels techniques qualifiés, en complément des formations à la sécurité prévues par le code du travail. Elle doit être renforcée dans certaines disciplines (toxicologie, écotoxicologie...), financée de manière pérenne et faire l'objet d'un suivi ;
- le Gouvernement a décidé d'amplifier la recherche portant sur les analyses bénéfices-risques, en s'intéressant à l'ensemble du cycle de vie et en inventoriant les incertitudes afin de les réduire progressivement. Par exemple, l'Anses et l'Ineris développeront, en concertation avec les grands organismes de recherche concernés, une méthodologie d'analyse des impacts socio-économiques adaptée aux nanomatériaux, telle que prévue dans le cadre du règlement Reach.

Enjeux de développement :

- au niveau communautaire, l'action de la France doit concourir à renforcer la prise en compte des propriétés spécifiques des nanomatériaux au sein des directives et règlements. Elle y contribuera, notamment pour ce qui concerne les produits chimiques, dans le cadre de la révision du règlement européen Reach préparée pour 2012, et en soutenant la proposition du Parlement européen relative au projet de règlement portant sur un étiquetage des substances actives sous forme nanométrique présentes dans les produits biocides, ainsi que dans le

domaine de l'alimentation à travers la révision du règlement « novel food ». Cette prise en compte nécessite qu'une définition cadre soit adoptée au niveau européen. La France s'appuiera sur cette définition dans les différents projets de réglementation qu'elle défendra ou mettra en œuvre ;

- la France se positionnera au niveau européen en faveur de l'étiquetage des produits mis à disposition du grand public et contenant ou destinés à émettre des substances à l'état de nanoparticules, en veillant à la cohérence avec d'autres dispositifs d'étiquetage qui concerneraient le cas échéant ces produits ;
- les salariés mettant en œuvre les procédés industriels incluant ces substances sont susceptibles d'être exposés. Une attention particulière sera portée à la prévention des risques professionnels liés aux nanomatériaux, qui nécessite une amélioration des connaissances et de la traçabilité, à laquelle la déclaration obligatoire va largement contribuer, ainsi que la mise en œuvre des démarches de précaution et des mesures de prévention adaptées ;
- en complément des aspects réglementaires, les actions volontaires de certification seront encouragées ;
- afin de mobiliser les acteurs concernés par l'élimination des déchets issus des nanotechnologies, le Gouvernement incitera à la réalisation dans chaque région d'un état des lieux de leurs gisements sur le modèle du recensement déjà réalisé en région Midi-Pyrénées ;
- le Gouvernement suivra avec attention, dans le cadre des travaux internationaux de normalisation, ceux de la commission de normalisation

française « nanotechnologies » de l'Agence française de normalisation (Afnor), qui développe un projet de norme de classement des nanomatériaux selon le danger en fonction de leurs propriétés physico-chimiques et toxicologiques spécifiques.

Enjeux sociaux et éthiques :

- les nanotechnologies interagissent avec d'autres disciplines qui vont des technologies de l'information à la biologie. Les travaux d'évaluation conduisent de ce fait vers des questions sanitaires, d'impacts sur le milieu naturel, ainsi que vers des questions d'éthique et de respect des libertés. S'agissant des nanotechnologies et nanomatériaux, une contribution des sciences humaines et sociales (SHS) pour analyser les conséquences économiques, sociales et éthiques des usages des nanotechnologies sera soutenue, et les méthodologies devront être améliorées et clarifiées par des approches systémiques ;
- les formations initiales et continues des étudiants, chercheurs et personnels techniques qualifiés intervenant dans le champ des nanotechnologies devront intégrer progressivement les contributions de ces travaux en SHS pour en assurer la diffusion et doter les acteurs d'outils d'appréciation des questions d'éthiques reliées à ces domaines ;
- tous les grands organismes de recherche seront encouragés à se doter d'un comité d'éthique, missionné notamment pour prendre en compte les applications prévues ou potentielles des nanosciences et nanotechnologies (*cf. d'éthique du CNRS*) ;
- l'impact potentiel des applications de ces technologies

sur les libertés individuelles nécessite de préciser les modes de veille et de régulation. Devant la capacité accrue de collecte de données et « d'hyper-traçabilité » des personnes, la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL), qui participe activement au travail européen sur ces sujets, pourra être appelée par l'État à renforcer son action de veille et d'alerte sur les impacts sociétaux de ces applications.

2) Apporter des réponses au besoin d'information publique continue et actualisée sur les nanotechnologies, leurs applications et l'action publique correspondante.

Devant la complexité de ce sujet, peu facile à appréhender, suscitant des questionnements et présentant des enjeux très variés pour la société comme pour les personnes, le public a exprimé de manière récurrente durant tout le débat un besoin d'information, tout en s'interrogeant sur les bénéfices et les risques éventuels auxquels la mise en œuvre de ces technologies innovantes pouvait l'exposer.

Le Gouvernement s'attachera à satisfaire cette demande par plusieurs voies :

- il confortera l'effort d'information du public par la création d'un portail gouvernemental interministériel spécifique et par d'autres actions complémentaires. Tel est l'objectif du futur portail nano.gouv.fr, donnant accès aux connaissances acquises et aux informations publiques - résultant notamment des différents programmes de recherche nationaux et internationaux
- portant sur les nanosciences et nanotechnologies, leurs applications, les substances nanoparticulaires et les nanomatériaux, leurs usages, les évaluations et les informations scientifiques relatives à leurs propriétés, les bénéfices et

les risques potentiels associés (sanitaires, environnementaux, éthiques), ainsi que les actions de l'État s'y rapportant ;

- d'ores et déjà, le Gouvernement met en place le dispositif de déclaration obligatoire prescrit par l'article 185 de la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, qui a posé les bases d'une réponse à la demande d'informations sur la présence de nanoparticules dans les produits. Le décret d'application de cette disposition, dont l'objectif est d'identifier et de recenser les substances à l'état nanoparticulaire fabriquées et mises sur le marché ou importées, d'en connaître les quantités et d'en assurer la traçabilité, et qui permettra la mise à disposition du public, des consommateurs et des professionnels, de ces informations, devait être prochainement transmis au Conseil d'État. L'Anses a été identifiée pour développer une base de données permettant de les collecter et de mettre à disposition du public celles qui ne relèvent pas du secret industriel et commercial ;
- dans ce contexte, la France s'est associée, au niveau européen, à d'autres États membres engagés dans une démarche de déclaration des substances à l'état nanoparticulaire (notamment Belgique, Italie, Pays-Bas) pour développer les bases d'une déclaration harmonisée ;
- la faisabilité de moyens spécifiques d'information du public, comme l'étiquetage, sera étudiée, en lien avec les réflexions conduites et les dispositifs envisagés au niveau européen, par les instances européennes, le Comité européen de normalisation (CEN) ou les États ;
- les actions de diffusion d'informations scientifiques auprès du grand public seront

encouragées, avec l'aide des opérateurs en charge de la culture scientifique et technique sollicités pour favoriser le dialogue entre science et société. L'effort de formation des jeunes et l'information généraliste sur les nanotechnologies seront développés dans les établissements scolaires et universitaires, à l'image de ce qui se fait dans certaines régions (Rhône-Alpes, Nord-Pas de Calais).

3) Associer les différents acteurs pour une gestion responsable du développement des nanotechnologies.

Le débat a mis en lumière, au-delà d'un besoin d'information, une forte demande d'association de la société civile à la gouvernance et aux grandes orientations en matière de développement et de régulation des nanotechnologies, intégrant dialogue et transparence sur les finalités de la recherche et du développement technologiques. En ce sens,

- le Gouvernement appuiera les initiatives de dialogue et d'échanges ouverts à la société ;
- le groupe de travail interministériel (« task-force ») constitué pour la préparation du débat public, dont le secrétariat est assuré par le Commissariat général au développement durable, est chargé de préciser les actions contribuant à l'objectif de gestion responsable du développement des nanotechnologies et de coordination de leur mise en œuvre. Il animera en particulier un travail préparatoire portant sur les formes possibles de la gouvernance appropriée, nécessaire au renforcement de la protection des personnes et de l'environnement, et sur les dispositifs et organisations pouvant être mobilisés ou y contribuant déjà, afin de préciser des propositions opérationnelles.

Un groupe de travail de suivi du débat sera mis en place, avec les différentes parties prenantes, pour envisager de façon très concrète les modalités et les champs de travail envisageables pour une association durable des acteurs de la société civile à la gouvernance dans ce domaine. Il sera notamment associé à l'élaboration du cahier des charges du site d'information nano.gouv.fr ;

- pour couvrir l'ensemble des questions ouvertes, il est aussi nécessaire de favoriser la mobilisation permanente de certaines instances nationales et organismes sur les enjeux transversaux liés aux nanotechnologies, comme le Comité consultatif national d'éthique (CCNE) pour les sciences de la vie et de la santé, le Comité de la prévention et de la précaution (CPP), la CNIL, le Conseil national de la consommation (CNC), la Conférence des présidents d'université (CPU) et les Conférences des grandes écoles (CGE), le Centre national de la recherche scientifique et technique (CNRS), le CEA, l'Anses, l'Ineris, l'Agence française de sécurité sanitaire des produits de santé (AFSSAPS), l'Agence de la biomédecine, l'Institut national de veille sanitaire (INVS), l'Institut national de recherche et de sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles (INRS) et de conforter l'implication de la France dans les instances et groupes de travail européens et internationaux traitant de ces questions.

Projet de ligne nouvelle Paris-Normandie

—
Décision du Conseil d'administration de Réseau Ferré de France
NOR : TRAT1223044V

Le 5 avril 2012,

- vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.121-13 et L. 121-13-1,
- vu le décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, notamment ses articles 11 et 12,
- vu la décision n° 2011/21/LNPN/1 de la Commission nationale du débat public sur l'organisation d'un débat public sur le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie,
- vu le compte-rendu présenté par le président de la Commission particulière du débat public et le bilan rendu public par le président de la Commission nationale du débat public le 21 mars 2012,
- vu la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement faisant figurer le projet dans la liste des lignes ferroviaires dont la réalisation doit être lancée d'ici à 2020,
- vu la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
- vu la Décision n° 661/2010/UE du 7 juillet 2010, sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, et la carte jointe à cette Décision, où figurent les deux branches Paris-Rouen et Paris-Lisieux au titre de «lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE»,
- vu le règlement européen (UE) n° 913/2010 du 22 septembre 2010, relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, définissant le corridor de fret n° 4, «Sines-Lisbonne/Leixoes - Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/Saint Sébastien-Irun-Bordeaux-Paris/Le Havre/Metz - Sines-Elvas/Algeciras».

Considérant que le débat public a confirmé l'opportunité du projet ainsi que l'adhésion de la majeure partie du public autour des objectifs suivants :

- améliorer la fréquence et la

régularité des services ferroviaires entre l'Ile-de-France et les régions normandes, et rapprocher les villes normandes entre elles ;

- offrir des opportunités d'évolution des dessertes franciliennes ;
- permettre le développement du fret ferroviaire, et ouvrir aux ports de l'axe Seine un hinterland plus vaste, de façon complémentaire au réseau fluvial ;
- à ces fins, assurer notamment, en coordination avec le projet de prolongement du RER E à l'ouest, une séparation des trains franciliens et des trains normands entre Paris et Mantes.

Considérant sur la question des améliorations des temps de parcours que :

- certains acteurs se sont exprimés en faveur d'une meilleure accessibilité des territoires, quand d'autres se sont inquiétés des conséquences de cet objectif sur le coût du projet, ainsi qu'en termes d'impacts sur l'environnement naturel et humain, et sur l'outil de travail agricole ;
- l'expertise indépendante diligentée par la CNDP a mis en évidence les limites d'une solution, réclamée par certains acteurs, consistant à privilégier l'aménagement du réseau existant.

Considérant sur la question des scénarios et des gares que :

- à l'ouest de Mantes, le scénario C, comportant une traversée de l'estuaire de la Seine, présente des caractéristiques économiques nettement moins favorables que les autres scénarios et a été peu porté pendant le débat ;
- la gare de Paris Saint-Lazare est considérée aujourd'hui comme la gare préférentielle d'accès à Paris pour les voyageurs normands ;
- un fort consensus s'est dégagé sur la création d'une gare nouvelle à Rouen sur le site de Saint-Sever,

combinée à une traversée nouvelle de la Seine ;
 – un fort consensus s'est dégagé sur la création d'une gare nouvelle à Nanterre/ La Folie, en correspondance avec les autres réseaux de transport actuels et futurs ;
 – les acteurs locaux se sont exprimés en faveur de l'implantation d'une gare dans le secteur de Confluence, qui permettrait d'accéder à des trains intersecteurs, les possibilités d'une telle implantation restant toutefois à préciser ;
 – au niveau de Mantes-la-Jolie, il est demandé d'étendre le champ d'étude en recherchant des solutions alternatives au contournement tel que proposé ;
 – dans les secteurs d'Évreux et de Louviers/ Val de Reuil, les gares nouvelles ont fait l'objet de nombreuses interrogations.

Considérant sur la question du développement du fret que :

– beaucoup de participants, lors du débat public, ont indiqué souhaiter que les acteurs économiques et notamment portuaires, disposent aux différents horizons de sillons répondant à leurs besoins de développement.

Considérant sur la question de l'évaluation socio-économique et du financement que :

– le débat public a permis de sensibiliser les acteurs à l'importance de ce sujet, qui appelle un approfondissement.

décide :

De poursuivre le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie, et de lancer les études préalables à l'enquête publique sur la base des orientations suivantes :

1) Retenir pour le projet les objectifs suivants :

- des temps de parcours « cible » d'1h15 entre Paris et Le Havre et entre Paris et Caen, tout en recherchant l'optimisation des coûts d'investissement et d'exploitation du projet et sa meilleure insertion dans son environnement ;
- la capacité à répondre aux besoins futurs sur les dessertes de toute nature : nationales, régionales en Normandie, franciliennes et fret.

2) Assurer parallèlement la faisabilité du financement du projet en approfondissant, dès la première étape des études préalables à l'enquête d'utilité publique, l'évaluation de l'économie du projet au regard des scénarios étudiés et des perspectives de trafics, prenant en compte les orientations des AOT en matière d'évolution des dessertes.

3) Retenir pour le projet de ligne nouvelle les caractéristiques fonctionnelles suivantes :

- une ligne nouvelle dédiée aux circulations voyageurs, retenant des vitesses « cible » de 250 km/h à l'ouest de Mantes et 200 km/h entre Paris et Mantes ;
- entre Paris et Mantes :
 - des voies dédiées sur lesquelles circuleraient notamment les trains sans arrêt entre Paris-La Défense et Mantes ;
 - une gare nouvelle dans le secteur de Nanterre/ La Folie connectée au futur réseau de métro automatique, au RER A et au futur RER E ;
- dans le secteur de Mantes :
 - la mise à 4 voies de la section entre Mantes et Epône ;
- entre Mantes, Le Havre et Caen :
 - un tracé de ligne nouvelle à rechercher dans l'enveloppe des options de passage des scénarios A, B et AB, qui se distinguent par le positionnement du point de bifurcation vers Caen d'une part,

Rouen d'autre part (A proche de Rouen, B proche d'Évreux, AB intermédiaire) ;

- une traversée nouvelle de la Seine entre Sotteville et Yvetot avec une gare nouvelle à Rouen sur le site de Saint-Sever.

4) Approfondir les points particuliers suivants :

- les conditions d'implantation d'une gare nouvelle dans le secteur de Nanterre/ La Folie, en coordination avec les autres projets ;
- les possibilités et les conséquences d'une implantation d'une gare nouvelle dans le secteur d'Achères/Confluence ;
- les conditions de l'augmentation de la capacité du réseau au niveau du nœud de Mantes ;
- les conditions de desserte des agglomérations d'Évreux et Louviers/Val-de-Reuil pour apprécier l'opportunité et la localisation de gares nouvelles ;
- les conditions d'une desserte cadencée coordonnée faisant des gares principales des gares de « rendez-vous ferroviaire » ;
- l'articulation entre le projet LNPN et les différents projets d'aménagement du réseau ferroviaire sur l'axe Seine, de manière à garantir la desserte ferroviaire des ports normands et des plateformes intermodales de la vallée de la Seine ;
- les enjeux environnementaux et agricoles, en étudiant les mesures à prendre pour éviter ou compenser les impacts du projet ;
- les évaluations socio-économiques et financières du projet, en intégrant notamment les enjeux liés aux dessertes franciliennes, aux dessertes intersecteurs, et au fret ;
- les possibilités d'un phasage éventuel du projet et l'évaluation des enjeux associés.

5) Mener les études préalables à l'enquête d'utilité publique sous

légide d'un comité de pilotage associant notamment l'État et les principales collectivités territoriales participant au financement des études du projet. RFF déploiera un dispositif d'information et de concertation permettant d'associer les différents acteurs à la mise au point du projet; son fonctionnement sera encadré à travers une charte et un garant dont la désignation sera demandée à la Commission nationale du débat public.

Aqua Domitia - Projet de programme d'extension du réseau hydraulique de la région Languedoc-Roussillon

Décision du Conseil d'administration de BRL

Le 11 avril 2012,

- vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-1 à L.121-15,
- vu la décision du 2 février 2011 de la Commission nationale du débat public d'organiser un débat public sur le programme Aqua Domitia,
- vu la délibération du Conseil régional du 1er septembre 2012, instaurant un service public régional de l'eau,
- vu le compte-rendu établi par la Commission particulière du débat public et rendu public le 8 février 2012,
- vu le bilan établi par la Commission nationale du débat public, rendu public le 8 février 2012,
- vu la délibération du Conseil régional du 6 avril 2012, entérinant les décisions de la région Languedoc-Roussillon, autorité concédante du réseau hydraulique régional.

Considérant l'opportunité du projet :

- le débat public a largement confirmé l'opportunité de conjuguer la ressource en eau du Rhône avec les ressources locales afin de concilier le développement économique de la région et la préservation de l'environnement, dans une perspective d'aménagement durable du territoire régional,
- des attentes fortes ont été exprimées en matière d'économies d'eau, de sécurisation de l'alimentation en eau potable, de besoin d'irrigation agricole, de substitution de ressources locales surexploitées, de protection des zones agricoles équipées, et d'information sur la qualité de l'eau.

Considérant les objectifs du projet :

- Aqua Domitia a vocation à :
 - sécuriser l'alimentation en eau potable par l'apport d'une deuxième ressource en eau, notamment en cas de sécheresse ou de pollution ;
 - alléger la pression sur les milieux aquatiques fragiles en apportant une ressource de substitution ;
 - accompagner le développement économique régional tout en préservant l'environnement ;
 - maintenir et développer une agriculture diversifiée de qualité et une viticulture compétitive, dans un contexte de changement climatique.
- le projet Aqua Domitia s'inscrit dans le cadre global du service public régional de l'eau, qui a pour vocation de développer une gestion concertée et économe des ressources en eau et d'assurer l'approvisionnement durable en eau des populations et des activités économiques, tout en préservant les milieux aquatiques. Dans le cadre du service public régional de l'eau, la région a décidé dans sa délibération du 6 avril 2012 :

- de mettre en œuvre le programme Aqua Domitia pour l'ensemble des maillons envisagés ;
- d'accompagner de manière concomitante le développement des réseaux secondaires, portés par des maîtres locaux ;
- de poursuivre parallèlement la protection, l'exploitation raisonnée et solidaire des ressources stratégiques régionales comme une composante complémentaire du programme Aqua Domitia ;
- de poursuivre et d'amplifier les démarches visant à une utilisation plus économe de l'eau, par de démarches incitatives, l'encouragement des innovations, et un dialogue étroit sur cette question avec les partenaires pour la conception et la gestion des réseaux secondaires ;
- de travailler avec les structures locales de gestion de l'eau, avec l'objectif de donner une cohérence globale aux actions de préservation et de gestion de l'eau.

– dans ce contexte, la réalisation du projet Aqua Domitia devra prendre en compte :

- le besoin d'un accompagnement et d'un conseil auprès des maîtrises d'ouvrage locales et des bénéficiaires du projet (collectivités, agriculteurs, etc.) ;
- le souhait d'un prix de l'eau homogène avec le réseau hydraulique régional existant, adapté aux usagers et incitant aux économies d'eau ;
- l'attente d'une information régulière du grand public sur la qualité de l'eau et sur les résultats des études et analyses ;
- les besoins en concertation à conduire à l'échelle de chaque maillon.

Considérant les caractéristiques des différents maillons

du projet et les enseignements des réunions territoriales :

– Aqua Domitia est constitué de cinq « maillons » territoriaux, qu'il est possible de réaliser progressivement, d'une longueur totale d'environ 130 km et d'un débit maximal de 2,5 m³/s. Les diamètres des conduites sont compris entre 600 mm et 1 200 mm. Aqua Domitia nécessite parallèlement la mise en place de réseaux de desserte locale pour amener l'eau au plus près des usagers.

- le maillon Nord et Ouest de Montpellier répond à une préoccupation majeure de sécurisation de l'alimentation en eau potable, avec de fortes attentes des agriculteurs, et des besoins de soulagement des fleuves Lez et Mosson. Des acteurs du débat public ont aussi exprimé des craintes d'un accès à l'eau inégalement réparti sur le territoire ;
- le maillon Val d'Hérault répond essentiellement à des besoins agricoles dont il convient de compléter le recensement. Il apporte aussi une sécurisation en eau potable de la vallée de l'Hérault. Il permet de soulager des milieux locaux qui subissent de fortes pressions et qu'il faut protéger. Des divergences se sont exprimées au cours du débat public sur une utilisation accrue de la ressource Salagou ;
- le maillon Biterrois permet une sécurisation de l'alimentation en eau potable et la satisfaction de besoins agricoles fortement exprimés par la profession. La nécessité de préserver les ressources locales, notamment la nappe astienne, a été largement affirmée pendant le débat public. Cependant, la question de la gestion solidaire et du partage de la ressource Orb, soutenue par le barrage des Monts d'Orb, fait débat ;
- le maillon Littoral audois est

destiné à la sécurisation de l'alimentation en eau potable, sans induire d'accroissement des prélèvements sur le fleuve Orb. Au cours du débat, certains acteurs ont demandé une amenée plus rapide de l'eau du Rhône sur le territoire concerné, en substitution des prélèvements sur l'Orb. Certains ont également demandé que le Sud narbonnais et les activités agricoles soient pris en compte ;

• le maillon Minervois répond à un enjeu principalement agricole et de préservation du karst de Pouzols pour l'alimentation en eau potable. Au cours du débat public, les agriculteurs, ont souhaité une égalité d'accès à l'eau dans tout le territoire. Et certains acteurs ont demandé la prolongation du maillon vers le Carcassonnais.

décide :

– De poursuivre le projet Aqua Domitia sur la base des orientations suivantes :

- conduire les études de chaque maillon en précisant les besoins des réseaux de desserte ;
- engager les concertations locales par maillon, afin de définir conjointement les projets de déploiement du réseau principal et des réseaux secondaires associés ;
- accompagner le développement de réseaux de desserte, portés par des maîtrises d'ouvrages locales ;
- proposer des tarifications permettant d'encourager les économies d'eau, de faciliter les substitutions de ressources fragiles, de favoriser la récupération des coûts pour l'ensemble des maîtres locaux, en veillant à la cohérence tarifaire à l'échelle du réseau hydraulique régional ;
- concevoir les ouvrages d'Aqua Domitia en veillant aux

économies d'eau et d'énergie ;

- conseiller les futurs usagers (agriculteurs, collectivités et particuliers) pour une utilisation économe de l'eau ;
- appuyer les démarches de préservation des terres agricoles équipées ;
- réaliser les maillons du projet Aqua Domitia selon un calendrier défini en intégrant les attentes des territoires, les résultats des études et les avancées des concertations, après montage de l'ensemble des financements nécessaires à la réalisation des maillons.

À titre indicatif, ce calendrier pourrait se dérouler selon la chronologie suivante :

– maillon Littoral audois : engagement de la concertation et des études techniques et réglementaires en 2012, dans une perspective d'enquête publique en 2013.

– maillons Val d'Hérault, Biterrois et Nord/Ouest Montpellier : engagement de la concertation sur chaque maillon et des études de définition des périmètres irrigués aval comprenant :

- la précision du périmètre à desservir,
- la conception et le plan de financement des ouvrages de desserte,
- l'organisation des maîtrises d'ouvrage locales et la définition des besoins d'accompagnement,
- la conception et le plan de financement des ouvrages de desserte à l'horizon 2013.

– maillon Minervois : engagement de la concertation et de l'étude d'un schéma directeur d'eau brute en 2012.

– De participer, aux côtés de la Région, au déploiement d'un dispositif de concertation avec les acteurs et d'information du public :

- au niveau régional, en contribuant à sa demande, aux

travaux de l'instance de concertation supra bassins Aqua Domitia créée en 2008, en rendant compte des résultats des études et des enseignements des concertations ;

- au niveau local, en mettant en œuvre une concertation maillon par maillon, s'appuyant sur les acteurs des territoires, notamment les commissions locales de l'eau des SAGE ;
- en renforçant le dispositif d'information sur la qualité de l'eau avec :
 - une participation accrue aux réflexions sur les enjeux fondamentaux : résidus médicamenteux, PCB, radionucléides...
 - la collaboration avec des experts de référence dans le domaine de la qualité de l'eau ;
 - la mise en place d'outils et supports d'information pour le grand public.

Projet de desserte aérienne de Mayotte : réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers

Décision de l'État NOR : DEVA12227295

Le 7 mai 2012,

La ministre auprès du ministre de l'Intérieur, de l'Outre-mer, des Collectivités territoriales et de l'Immigration, chargée de l'Outre-mer et le ministre auprès du ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, chargé des Transports,

- vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-13, L.121-13-1, R. 121-11 et R. 121-12,
- vu la décision de la Commission nationale du débat public en date du 2 juin 2010 relative à l'organisation d'un débat public sur le projet de réalisation d'une piste longue adaptée aux vols

long-courriers à Mayotte,

- vu le compte-rendu établi par la présidente de la Commission particulière du débat public du projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte établi le 8 février 2012,
- vu le bilan du débat public du projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte établi par le président de la Commission nationale du débat public en date du 8 février 2012.

Considérant que le débat public :

- a confirmé le bien-fondé des principaux objectifs et fonctionnalités du projet envisagé, à savoir améliorer la desserte aérienne de Mayotte par la réalisation de vols directs avec la métropole et d'autres destinations internationales, favoriser le développement économique et accompagner le développement touristique de Mayotte ;
- a permis l'expression d'une pluralité de points de vue quant à la desserte aérienne de Mayotte.

Considérant, sur la question du financement, que :

- le projet de piste longue envisagé est inscrit au projet de schéma national d'infrastructures de transport en tant que projet d'optimisation du transport aérien et que les projets retenus seront soumis à une phase d'évaluation socio-économique et de hiérarchisation ;
- le financement reste à établir, en tenant compte des crédits FEDER prochainement mis à disposition de Mayotte et des contributions des différents partenaires concernés ;

Considérant, sur la question des scénarios, que :

- le scénario 1 présente l'avantage d'une réalisation en deux phases, dont la première permet de sécuriser par toutes conditions météorologiques les vols sans escale vers la métropole, et donc

une meilleure soutenabilité financière par suite de l'étalement de la dépense qui permettrait un début de réalisation plus rapide, mais présente les inconvénients suivants :

- le prolongement de la piste actuelle semble impacter fortement le lagon ;
 - les nuisances sonores auxquelles sont exposées les populations situées à proximité et dans l'axe de la piste actuelle vont augmenter dans un premier temps et elles devront attendre la fin de la deuxième phase pour ne plus être survolées à très basse altitude et voir diminuer leur exposition à ces nuisances.
- le scénario 2 présente l'inconvénient d'un coût plus élevé et, donc, le risque de retarder la réalisation du projet pour cause de difficultés à en assurer le montage financier mais présente les avantages suivants :
- un intérêt fonctionnel plus élevé du fait de la disponibilité plus rapide d'une piste plus longue et mieux dégagée des obstacles constitués par le relief de l'île ;
 - un impact semblant moins fort sur le lagon ;
 - une amélioration plus rapide des nuisances subies par les habitants de Pamandzi et de Labattoir, le nouvel axe de piste n'étant plus orienté sur les populations riveraines.
- lors du débat public, les déclarations des acteurs se sont partagées à peu près également sur les deux scénarios ;
 - la réalisation de la phase 2 du scénario 1 dans la foulée de la phase 1 n'apporte pas d'avantage par rapport à la réalisation du scénario 2, alors que cela conduirait à une dépense très supérieure, et donc qu'une telle option ne doit pas être retenue.

Considérant, sur la question des impacts environnementaux, que le débat public a fait ressortir la préoccupation de mieux identifier les impacts :

- des différents scénarios sur les écosystèmes du lagon, les populations riveraines et leur environnement terrestre ;
- de mise en œuvre du chantier sur :
 - l'environnement terrestre et les populations riveraines du fait notamment du prélèvement et du transport des matériaux ;
 - l'exploitation aéroportuaire.

Ayant pris acte des conclusions du débat public qui a permis d'identifier les avantages et inconvénients des deux scénarios présentés,

décident :

Article 1

1) De poursuivre le projet de piste longue adaptée aux vols long-courriers par le lancement d'études complémentaires pour les deux scénarios afin d'en affiner la comparaison, en particulier sur les sujets suivants :

- l'insertion environnementale des différents scénarios en étudiant les mesures à prendre pour éviter, réduire et, le cas échéant, compenser leurs impacts notamment sur les écosystèmes du lagon, les populations riveraines et leur environnement terrestre ;
- les options de mise en œuvre du chantier, en particulier :
 - la provenance et la qualité des matériaux nécessaires aux différents scénarios, en procédant aux repérages nécessaires, ainsi que leurs modes de prélèvement et de transport en étudiant la faisabilité technique, le coût, les impacts sur l'environnement terrestre et les populations riveraines et les mesures à

prendre pour les minimiser,

- leurs impacts sur l'exploitation aéroportuaire et les mesures à prendre pour maintenir une accessibilité optimale de Mayotte durant le chantier.

- le coût après prise en compte des résultats des études complémentaires, la soutenabilité pour les dépenses publiques ainsi que les modalités de financement des deux scénarios en approfondissant l'évaluation de l'économie de ceux-ci et en travaillant sur les principes du montage financier et des contributions attendues dans le cadre des choix qui devront être faits pour l'utilisation des crédits FEDER consacrés à Mayotte.

2) De confier à la direction générale de l'aviation civile la poursuite de ces études et le soin de réunir l'ensemble des cofinancements nécessaires.

3) De choisir au terme des étapes précédentes le scénario optimal et de préparer le dossier à soumettre à l'enquête publique.

4) De déployer un dispositif d'information, d'échanges et de participation du public sur l'avancement du projet permettant d'associer les différents interlocuteurs de l'État.

Article 2

Le directeur général de l'Aviation civile et le délégué général à l'Outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au *Journal officiel de la République française*.

Projet d'extension du port de Jarry à la Guadeloupe

—
Décision du Conseil d'administration du Port Autonome de la Guadeloupe

Le 11 mai 2012,

- vu le code des ports maritimes, notamment son article L.101-3,
- vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-13 et R.121-11,
- vu le décret du 22 octobre 2001 saisissant la Commission nationale du débat public, compte tenu de l'ampleur d'un tel aménagement, des enjeux socio-économiques dont il est porteur et de sa dimension,
- vu la décision de la Commission nationale du débat public en date du 6 avril 2011 relative à l'organisation d'un débat public sur le projet d'extension du terminal à conteneurs du Port Autonome de la Guadeloupe, et en confiant l'organisation à une commission particulière,
- vu le bilan du débat public sur le projet d'extension du terminal à conteneurs du Port Autonome de la Guadeloupe dressé par le président de la Commission nationale du débat public publié le 20 mars 2012.

Considérant d'une part que :

– le projet d'extension du port de la Guadeloupe, porté par le Port Autonome de la Guadeloupe (PAG) constitue un enjeu majeur pour le développement économique local. En adaptant son offre portuaire aux mutations de l'environnement maritime et portuaire, (essor de la conteneurisation, gigantisme des nouveaux navires, ouverture du troisième jeu d'écluses du canal de Panama), le PAG instaurerait un cadre favorable à l'émergence de nouvelles dynamiques économiques.

Telle est donc l'ambition de cette extension qui dotera l'archipel guadeloupéen d'une des plateformes portuaires les plus performantes du bassin caribéen. Ce projet écartera aussi le risque pour le Port Autonome de

la Guadeloupe de devenir une installation portuaire secondaire «feederisée» (alimentée) par un autre port de transbordement de la Caraïbe. Une telle situation aurait en effet un impact significatif sur le niveau de vie des Guadeloupéens en renchérissant le coût des marchandises importées.

Considérant d'autre part que :

– le débat public organisé du 5 octobre 2011 au 27 janvier 2012, a constitué un temps fort d'information et d'échanges autour du projet et a permis au maître d'ouvrage de prendre en compte et d'apprécier l'opinion des concitoyens, en particulier celle de ceux qui seront directement concernés par les réalisations et se seront exprimés au cours de ce moment privilégié,
– au cours de la réunion de clôture du débat public, le Port Autonome de la Guadeloupe a pris des engagements en cas de poursuite du projet dans le cadre environnemental, financier et socio-économique détaillés ci-dessous :

Les engagements du Port Autonome de la Guadeloupe à l'issue du débat public

I. – Le projet dans son environnement

1) Éviter les impacts

– Choix du site de projet

Un aménagement face au terminal actuel de Jarry, un site qui évite les zones naturelles remarquables et les zones à vocation touristique, un projet intégré au schéma d'aménagement du territoire (SAR et SMVM).

– Tracé du chenal

Un chenal passant par les zones naturellement profondes du Petit Cul-de-Sac Marin : les espaces libérés par l'ancien chenal pourront être restitués à l'activité de pêche.

– Un projet intégrant les risques

naturels majeurs :

- quai de classe D résistant aux séismes majeurs et à des vents extrêmes pouvant atteindre 288 km/h ;
- un nouveau terminal devenant une protection complémentaire contre la houle cyclonique dans la baie de Pointe-à-Pitre.

2) Réduire les impacts

– Choix du site d'immersion

- choix de la zone d'immersion à partir de données de terrains générant des connaissances nouvelles ;
- réalisation d'une opération d'immersion test ;
- choix d'une zone d'immersion sur la base d'un modèle numérique fiable.

– Réalisation des opérations de dragage

- utilisation d'une drague qui désagrége, pas d'explosifs ;
- utilisation d'une drague stationnaire ;
- utilisation d'écrans anti-turbidité pour contenir les matériaux.

– Limitation des quantités à immerger

- utilisation au maximum des matériaux dragués pour la construction des terre-pleins permettant de limiter les quantités à immerger ;
- utilisation des matériaux dragués de seconde qualité pour la construction des terre-pleins ;
- utilisation des déchets inertes du BTP en provenance de l'ISDI (Installation de stockage des déchets inertes).

– Cadre de vie

- qualité de l'air : programme de surveillance avec éventuellement des seuils d'alerte pendant le chantier ;
- trafic routier : recherche de solutions alternatives (cabotage maritime avec les collectivités locales) ;
- paysage : plantations en bordure du terre-plein.

3) Compenser les impacts

Des propositions de mesures compensatoires seront intégrées à l'étude d'impact et soumises à l'enquête publique.

Les premières orientations sont les suivantes :

– Herbiers et coraux

- déplacement d'herbiers du Banc provençal ;
- plantation d'herbiers ;
- déplacements de coraux de l'îlet Cochon ;
- recherche dans le domaine de la maternité corallienne ;
- nurseries.

– Le gel d'espaces sur Jarry

Malgré la problématique du manque d'espace dans la circonscription portuaire du PAG sur Jarry, le PAG s'engage à geler des espaces de sa circonscription sur Jarry et de mettre en valeur ces milieux naturels.

– La création de récifs artificiels

Avec pour objectif l'amélioration du milieu pour la pêche côtière et le développement corallien ; ce projet pilote est en cours en partenariat avec le CRPM.

II. – La rentabilité financière et l'impact socio-économique du projet

– Les conditions de réalisation du projet :

Le grand projet de port ne passera à la phase opérationnelle qu'à l'unique condition d'obtenir une triple adhésion :

- adhésion politique des tutelles du port (l'État français) et des collectivités locales ;
- adhésion de la population locale au travers du débat public ;
- adhésion du marché, résultat des appels à projets qui seront lancés pour sélectionner les opérateurs prêts à investir lourdement, avec le PAG, sur ce nouveau projet.

Sans accord sur ces trois phases, le projet GPP ne se fera pas.

– Le financement du projet :

- partage du coût et des risques entre le PAG et un opérateur privé ;
- engagement du PAG pour une augmentation très faible des tarifs < à l'inflation sur 10 ans ;
- volonté du PAG d'intégrer le projet dans un schéma de développement global pour la Guadeloupe.

– *Favoriser les entreprises et l'emploi au niveau local :*

- favoriser l'emploi local par la finalisation d'une convention avec le Pôle emploi sur les bases suivantes :
 - identifier le profil des demandeurs d'emplois inscrits et mettre en relation avec les profils d'emplois recherchés, notamment en phase de construction,
 - mettre en exergue les types de profils manquants.
- inscrire dans le plan régional de formation professionnelle les compétences manquantes ;
- intégration d'une clause sociale dans les marchés ;
- favoriser les entreprises locales en allotissant au maximum des marchés ;
- favoriser les conditions d'export de la production locale :
 - en réservant des espaces portuaires pour la création de filières locales d'exportations,
 - par la recherche d'une structure d'accompagnement des filières locales (MPI, CCI, Comité d'expansion économique...)
- développer la collaboration avec les DFA (Départements français d'Amérique).

décide :

De poursuivre l'élaboration du projet d'extension du terminal à conteneurs à Jarry dans les conditions exposées ci-dessus prenant en compte :

- les engagements pris au débat public ;

- les dispositions de concertation du public après le débat public ;
- les enseignements tirés de l'appel à projets.

Un acte précisant les conditions de la poursuite de ce projet ainsi que les principales modifications apportées au cours du débat est disponible sur le site Internet du Port Autonome de la Guadeloupe :

www.port-guadeloupe.com

Projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon

Décision du Conseil d'administration de Réseau Ferré de France

Le 7 juin 2012,

- vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.121-13 et L. 121-13-1,
- vu le décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, notamment ses articles 11 et 12,
- vu la décision n° 2011/08/POCL/1 du 2 mars 2011 de la Commission nationale du débat public décidant l'organisation d'un débat public sur le projet de LGV POCL,
- vu le compte-rendu présenté par le président de la Commission particulière du débat public et le bilan établi par le président de la Commission nationale du débat public en date du 20 mars 2012,
- vu la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement faisant figurer le projet dans la liste des lignes ferroviaires à réaliser.

Considérant que :

- la qualité du débat public et la diversité des opinions exprimées ont permis de mettre en lumière les différents points de vue en

présence et les enjeux méritant des approfondissements.

Considérant, sur l'opportunité du projet, que :

- le débat public a permis d'identifier les principaux intérêts du projet ainsi que ses grands objectifs et fonctionnalités, à savoir la desserte ferroviaire par la grande vitesse du grand centre de la France d'une part, et la recherche d'une alternative économiquement pertinente à la LGV Paris - Lyon existante d'autre part.

Considérant, sur les fonctionnalités, que :

- tous les scénarios présentés au débat répondent aux objectifs du projet (relier Paris et Clermont-Ferrand en moins de 2 heures, relier Orléans au réseau des villes à grande vitesse, améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre de la France, constituer un itinéraire alternatif pertinent à l'actuelle LGV Paris - Lyon) ;
- aucun des 4 scénarios, tels qu'ils étaient présentés au débat, ne s'est pour autant dégagé comme la réponse évidente et partagée à l'ensemble des enjeux ;
- le débat public a montré que les fonctionnalités du scénario Est et de la variante d'arrivée sur Lyon par Mâcon n'ont pas trouvé de valorisation territoriale ;
- le scénario Ouest constituerait aux yeux d'une majorité de participants au débat public la meilleure réponse à la volonté d'aménager le territoire ;
- la variante d'arrivée sur Lyon par Roanne offre des fonctionnalités supplémentaires de liaison interrégionale Clermont-Lyon et d'accessibilité par la grande vitesse de nouveaux territoires ;
- l'option de la desserte de Saint-Étienne via Roanne a reçu un accueil local favorable, mais interroge la politique de desserte de Roanne (gare centre ou gare

nouvelle) et donc le temps de parcours de la relation Clermont-Ferrand-Lyon ;

- pour l'arrivée en Ile-de-France, un passage par le secteur de Brétigny et Juvisy a été jugé plus pertinent que par Lieusaint ;
- les acteurs franciliens ont exprimé leur intérêt pour une coordination et un rapprochement des études de la ligne nouvelle POCL et du projet de mise à 6 voies du RER Centre Paris et Juvisy, pour établir une approche commune au bénéfice des transports longue distance et des transports du quotidien ;
- l'option d'une gare à Orly sur la ligne POCL reste un élément de débat : les participants au débat public ont pu souligner son intérêt en termes d'aménagement du territoire sud-francilien, mais les études ont parallèlement montré que son coût est important pour un potentiel de voyageurs limité.

Considérant, sur la question des enjeux environnementaux, que :

- de nombreuses expressions ont dénoncé le risque d'impact environnemental sur les forêts du Bourbonnais, notamment la forêt de Tronçais, et sur la vallée du Cher ;
- les scénarios Médian et Est présentent des risques d'impacts environnementaux moindres que ceux identifiés pour les scénarios Ouest-Sud et Ouest, en particulier en évitant la traversée de l'agglomération d'Orléans, du Val de Loire et du massif forestier de la Sologne. Cette analyse n'a pas toujours été partagée pendant le débat, l'intérêt d'un jumelage possible avec des infrastructures existantes en Sologne étant questionné ;
- des éclairages nouveaux, apportés par les études complémentaires pendant le débat public, sur un passage à l'ouest d'Étampes ou s'appuyant sur le réseau existant en Essonne,

ont été considérés nécessaires par le public pour compléter la vision du projet en Ile-de-France ;

- le volet agricole et viticole fait l'objet d'attentes fortes de la part des professions concernées.

Considérant, sur la question socio-économique, que :

- les scénarios Médian et Est présentent des bénéfices socio-économiques supérieurs aux scénarios Ouest-Sud et Ouest, grâce à de meilleures performances sur les liaisons Paris - Sud-Est, permettant d'optimiser le report modal de l'avion vers le train. Ces résultats n'ont pas toujours été partagés pendant le débat, leurs hypothèses et les valorisations retenues prêtant pour certains acteurs à réexamen.

Considérant, sur la question du financement, que :

- le débat public a montré la sensibilité des acteurs à l'importance de l'enjeu du financement ;
- le niveau de l'implication financière de l'ensemble des partenaires conditionne la faisabilité du projet ;
- les premiers éclairages présentés ont mis en évidence un niveau d'autofinancement possible du projet supérieur dans les scénarios Médian et Est.

décide :

D'étudier les conditions de la poursuite du projet de LGV POCL par une étape préliminaire aux études préalables à l'enquête d'utilité publique, d'une durée d'un an, sur la base des orientations suivantes :

1) Confirmer les objectifs initiaux du projet :

- assurer à terme un temps de parcours de référence entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à 2 heures,

- relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse,
- améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre de la France,
- constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris - Lyon.

2) Retenir l'objectif complémentaire suivant : concevoir une infrastructure dont les performances permettront aux partenaires concernés de réunir les conditions d'une desserte à grande vitesse pertinente entre Clermont-Ferrand et Lyon, en prenant en compte les conditions d'arrivée sur Lyon (articulation avec la problématique du nœud ferroviaire lyonnais).

3) Définir les conditions de la faisabilité financière du projet.

4) Approfondir lors de cette étape préliminaire l'évaluation socio-économique du projet, de ses avantages et de leurs bénéficiaires.

5) Retenir les scénarios Ouest et Médian dans leur variante Roanne comme scénarios de base de l'étape préliminaire, avec des adaptations possibles, notamment :

- en Ile-de-France pour prendre en compte l'élargissement de l'option de passage à l'ouest d'Étampes et un passage préférentiel au droit de Juvisy et Brétigny plutôt que par Lieusaint ;
- en région Centre pour tenir compte des forts enjeux environnementaux, agricoles et viticoles, et des attentes exprimées sur l'équilibre de la desserte de la région ;
- en Auvergne pour répondre aux attentes exprimées concernant d'une part la fiabilité des liaisons avec Paris et Lyon pour Clermont-Ferrand, d'autre part la qualité des dessertes envisageables pour Vichy, Montluçon et Moulins.

6) Approfondir lors de cette étape préliminaire les sujets suivants :

- l'horizon de saturation de la LGV Paris - Lyon existante, en actualisant les perspectives de développement du trafic (au regard de l'état d'avancement des autres projets de LGV) et d'augmentation de capacité de la ligne ;
- l'évaluation du risque d'impact environnemental et les conséquences en terme de coûts, en développant la comparaison des options de passage en Sologne d'une part, ou à proximité du Sancerrois d'autre part ;
- les performances des dessertes envisageables selon les différents scénarios, notamment les reports depuis la LGV existante Paris- Lyon ;
- l'articulation du projet avec la modernisation du réseau existant, ainsi que la cohérence avec les autres projets de développement du réseau à grande vitesse ;
- les conditions de la pertinence d'une réalisation phasée de l'infrastructure nouvelle ;
- en Ile-de-France, la possibilité de développer avec les partenaires concernés une approche commune aux transports à grande vitesse (LGV POCL) et aux transports du quotidien.

7) Mener les études complémentaires nécessaires sous l'égide d'un comité de pilotage associant notamment l'État et les principales collectivités territoriales participant au financement des études et déployer un dispositif d'information et de concertation sur l'avancement du projet permettant d'associer les différents acteurs à sa mise au point. Son fonctionnement sera encadré à travers une charte et un garant dont la désignation sera demandée à la Commission nationale du débat public.

Projet d'aménagement de la Bassée

Décision du Conseil d'administration de l'EPTB Seine Grands Lacs

Le 14 juin 2012,

- vu le plan Seine et sa convention d'application signée le 7 août 2008 entre l'État, l'agence de l'eau Seine-Normandie, la région Ile-de-France et l'Institution,
- vu sa délibération 2010-64 du 9 décembre 2010 autorisant le président à saisir la Commission nationale du débat public (CNDP) du projet d'aménagement de la Bassée,
- vu la décision du 2 mars 2011 de la Commission nationale du débat public d'organiser un débat public sur le projet d'aménagement de la Bassée et d'en confier l'animation à une commission particulière,
- vu le dossier du maître d'ouvrage diffusé lors du débat public,
- vu les cahiers d'acteurs et contributions recensés pendant le débat et notamment ceux présentés par les quatre départements membres de l'Institution ;
- vu le compte-rendu publié par la Commission particulière du débat public le 30 mars 2012,
- vu le bilan publié par la Commission nationale du débat public le 30 mars 2012,
- vu l'exposé des motifs en date du 31 mai 2012.

Considérant que :

- le Conseil d'administration de l'EPTB Seine Grands Lacs prend acte du compte-rendu et du bilan du débat public de l'aménagement de la Bassée qui constitue un apport important au projet de la Bassée (250 questions pendant les réunions, 84 par Internet, 20 cahiers d'acteurs et 15 contributions).

Cet apport sera précieux pour la poursuite du projet.

décide :

1) De poursuivre les études du projet de la Bassée avec le double objectif de lutte contre les inondations de la Seine et de restauration de la zone humide alluviale de la Bassée aval, sous réserve :

- que l'État confirme son accord pour que l'aménagement du site de la Bassée soit reconnu comme une priorité nationale dans le cadre d'un plan global de gestion des inondations de la Seine, incluant des mesures structurelles et non structurelles visant à réduire le risque d'inondation de la région parisienne,
- d'obtenir les financements nécessaires, tels que définis dans la présente délibération.

2) De proposer à l'État la labellisation d'un Papi (Plan d'actions de prévention des inondations) sur le territoire des quatre membres de l'Institution qui visera à intégrer le projet de la Bassée dans un dispositif global et cohérent de gestion des inondations et portera notamment sur le développement de la culture du risque.

3) D'étudier, une fois obtenu l'accord de l'État et mises en place les modalités de financement nécessaires, un casier pilote sur le site de la Bassée aval avec l'objectif de sa mise en service en 2020, à la fois fonctionnel, représentatif et expérimental, répondant aux objectifs ci-après :

- le casier doit être fonctionnel et d'une taille représentative, il doit présenter un intérêt certain pour la collectivité et avoir un impact considéré comme significatif d'écrêtement de la ligne d'eau en aval ;
- le casier aura un caractère expérimental dans les premières

années d'exploitation, permettant de répondre aux interrogations soulevées lors du débat public ;
– le montant de l'investissement consacré à ce casier devra se limiter à 100 M€ TTC.

4) De plafonner la contribution résiduelle de l'Institution à cette opération expérimentale à 20 millions d'€ TTC sur la période 2015-2020, l'élargissement du tour de table à d'autres départements bénéficiaires devant conduire à minorer cette contribution.

5) S'agissant des financements extérieurs aux ressources de l'Institution :
a) de rechercher, pour ce casier pilote, un cofinancement à hauteur de 80 % qui mettrait à contribution l'État, l'agence de l'eau Seine-Normandie et la Région Ile-de-France ;
b) de viser à élargir le tour de table des partenaires financiers potentiels à l'Europe et aux gestionnaires de réseaux ;
c) d'étudier la mise en place d'une redevance pour service rendu inondation.

6) De préparer l'engagement parallèle, dans le même calendrier et contexte, d'une tranche d'actions de restauration environnementale de la zone humide de la Bassée aval, le montant de cette action étant inclus dans le montant global de l'opération relative au casier pilote de la Bassée telle que définie ci-dessus.

7) De participer, en partenariat avec VNF, à une opération de reconnexion des délaissés de la Seine dans le but de mettre en œuvre des mesures d'accompagnement visant à développer des aménagements écologiques et éco touristiques sur site sur la base d'une analyse technico-financière préalable,

cette mesure étant en accord avec la reconnaissance de l'EPTB sur ce territoire. Le montant de cette action est inclus dans le montant global de l'opération relative au casier pilote de la Bassée telle que définie ci-dessus.

8) De poursuivre et d'approfondir l'information et la concertation avec les acteurs locaux et les différentes parties prenantes, en particulier sur l'objectif de restauration/renaturation du site, en mettant à disposition du public, toutes les informations utiles sur l'avancement du projet et en menant une concertation selon des modalités qui seront précisées ultérieurement par le maître d'ouvrage.

9) De présenter au Conseil d'administration de l'Institution, pour approbation, dans un délai maximal d'un an, le projet détaillé de casier pilote, incluant le planning de l'opération, ses éléments techniques et son plan de financement. Le lancement opérationnel du projet de casier ne pourra intervenir qu'une fois les cofinancements acquis et la délibération y afférant votée.

Le président,
Pascal Popelin
Vice-président du conseil général
de la Seine-Saint-Denis

Projet de stockage souterrain de gaz naturel de Salins des Landes

Décision d'EDF

Le 18 juin 2012,

– vu les articles L. 121-1 et suivants et R. 121-1 et suivants du code de l'environnement,
– vu la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) par courrier du président-directeur général d'EDF le 20 avril 2011,
– vu la décision n° 2011/35/SDL/1

de la CNDP du 4 mai 2011 d'organiser un débat public sur le projet Salins des Landes,
– vu le compte-rendu établi par la Commission particulière du débat public (CPDP) rendu public le 19 mars 2012, et
– vu le bilan du débat public dressé par le président de la CNDP, rendu public le 19 mars 2012.

Considérant sur l'opportunité du projet d'une part que :

– le gaz naturel contribue à la transition énergétique durable promue par l'Union européenne et participe à l'objectif d'achèvement d'un marché intérieur européen de l'énergie ;
– la sécurité d'approvisionnement en gaz naturel constitue une priorité européenne et nationale et les stockages de gaz permettent d'y contribuer ;
– le plan indicatif pluriannuel des investissements dans le secteur du gaz, daté de juin 2009, fournit des indications sur l'évolution de la demande de gaz et les besoins d'investissements dans les infrastructures gazières en France ;
– les stockages souterrains de gaz naturel figurent parmi les infrastructures gazières que le plan indicatif pluriannuel demande aux opérateurs du secteur de l'énergie de développer au cours de la période 2009-2020 ;
– les centrales de production d'électricité à partir de gaz naturel du type turbine à gaz ou cycle combiné à gaz sont l'un des moyens les plus efficaces et les plus respectueux de l'environnement pour pallier l'intermittence des énergies renouvelables d'origine éolienne et photovoltaïque dont les politiques énergétiques européenne et nationale prévoient le développement ;
– les stockages de gaz en cavités salines dits rapides caractérisés par la flexibilité et la réactivité permettent notamment de fournir

en gaz naturel les turbines à gaz ou les centrales à cycle combiné gaz ;

- les caractéristiques géologiques du sous-sol landais sous la forme d'épais dômes de sel propices à la création de cavités salines en vue d'un stockage souterrain de gaz sont rares en France ;
- les résultats du premier forage d'exploration SDL1 associés aux connaissances déjà acquises par la recherche scientifique, salifère et pétrolière, ont permis d'établir la faisabilité technique du projet ;
- un deuxième forage, en cours de réalisation, vise à compléter les informations sur le sous-sol, à vérifier la faisabilité économique et à préciser les modalités du projet.

Considérant sur le débat public d'autre part que :

- le débat public organisé du 20 octobre 2011 au 31 janvier 2012 a permis à EDF lors de neuf réunions publiques de présenter son projet, d'écouter et d'échanger avec le public et les différents acteurs du territoire ;
- de nombreuses questions ont été posées en réunions publiques ou par Internet via le système de questions-réponses mis en place par la CPDP et plusieurs avis, contributions et cahiers d'acteurs ont contribué à enrichir le débat ;
- la CPDP a organisé des réunions d'acteurs permettant de développer les échanges avec plusieurs parties prenantes ainsi qu'un voyage d'étude sur le site de stockage de Manosque ;
- le compte-rendu de la CPDP et le bilan de la CNDP publiés le 19 mars 2012 ont fourni une analyse du débat et de ses enjeux ;
- le débat public a fait émerger :
 - des enjeux propres au territoire d'implantation du projet, notamment en matière d'effets potentiels sur la sécurité, sur la préservation des sites naturels et remarquables, sur les activités

liées à l'espace maritime et au littoral, sur les activités sylvicoles et agricoles, sur le thermalisme et sur les activités touristiques ;

- la nécessité de poursuivre et de compléter les études en cours en y associant le public.

décide :

De poursuivre l'analyse du projet de stockage souterrain de gaz naturel, en cavités salines, Salins des Landes, étant entendu que les résultats du forage en cours, attendus pour la fin de l'année, seront déterminants pour la décision d'entamer la phase suivante du projet.

EDF précise dès à présent les modalités de la concertation autour du projet à partir de début 2013. En cas de poursuite du projet, EDF compte :

1) S'appuyer sur les enseignements du débat public pour mener les étapes ultérieures du projet et en particulier prendre en compte les principaux enjeux exprimés par les élus, les acteurs économiques, les associations et les populations.

2) Mettre en œuvre un processus de concertation associant l'ensemble des parties prenantes. Plus précisément, en cas de poursuite du projet, EDF :

- demandera à la CNDP la nomination d'un garant qui sera un gage d'indépendance et de neutralité dans ce processus ;
- constituera plusieurs groupes de travail, avec une conception large de chaque sujet, sur les thèmes identifiés pendant le débat, articulés autour des trois composantes principales du projet :

- la station de stockage, notamment avec les riverains, pour les aspects relatifs à la sécurité et au cadre de vie ;
- le saumoduc et les enjeux associés (espaces naturels

sensibles, activités agricoles et sylvicoles) ;

- le rejet en mer et le littoral où seront abordées les questions relatives à la protection de la faune et de la flore, aux activités piscicoles, balnéaires et touristiques ;

- s'appuiera sur l'expérience et la représentativité des chambres consulaires, comme la chambre de commerce et d'industrie ou la chambre d'agriculture, des organisations professionnelles comme celles du thermalisme, du tourisme, des comités des pêches ou des syndicats forestiers, et des centres de recherche reconnus et indépendants pour réfléchir aux modalités d'insertion des ouvrages dans leur environnement naturel et humain ;

- renforcera sa présence effective sur le terrain afin de faciliter les contacts avec les populations et l'ensemble des parties prenantes, via son bureau déjà implanté sur la commune du stockage ;
- assurera l'information régulière du public par le biais d'un site Internet dédié, ainsi que par des lettres d'information.

3) Encourager le développement local autour de son projet. Pour ce faire EDF :

- favorisera l'émergence de nouveaux projets visant à valoriser les flux d'eau de mer et de saumure (balnéothérapie, aquaculture, etc.) puis étudiera leur faisabilité avec les acteurs concernés ;
- s'appuiera sur les compétences locales telles que les universités et les pôles de compétitivité régionaux.

En fonction des résultats des études, des apports de la concertation et de l'obtention des autorisations administratives, la décision finale d'investissement pourrait être prise en 2016.

Projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Arras et Lille

Décision de RTE, gestionnaire du réseau public de transport d'électricité

Le 19 juin 2012,

– vu les articles L. 121-13 et R. 121-11 du code de l'environnement,
– vu la décision n° 2011/OILELA/O1 du 5 janvier 2011 de la Commission nationale du débat public d'organiser un débat public sur le projet de reconstruction de grand transport d'électricité entre Lille et Arras, sa décision n° 2011/O5/LELA/O2 du 2 février 2011 nommant Michel Giacobino président de la Commission particulière et sa décision n° 2011/53/LELA/4 du 6 juillet 2011 fixant le calendrier du débat,
– vu le compte-rendu du débat public établi par le président de la Commission particulière de débat public en date du 30 mars 2012,
– vu le bilan du débat public dressé par le président de la Commission nationale du débat public en date du 30 mars 2012.

Considérant que :

– la ligne à un circuit 400 000 volts reliant les postes électriques d'Avelin et de Gavrelle est un élément indispensable au bon fonctionnement du réseau de grand transport d'électricité du nord de la France et à la sécurité d'alimentation électrique de la région.

Cet ouvrage se trouve à la limite de sa capacité de transport, alors qu'il est soumis à des flux sans cesse croissants du fait de l'évolution des modes de production en France et en Europe (éolien terrestre et maritime, photovoltaïque, cycles combinés gaz).

Il est donc nécessaire de renforcer

la ligne à 400 kV Avelin-Gavrelle afin d'assurer durablement la sécurité d'alimentation en électricité ainsi que l'équilibre offre-demande du nord de la France et de l'Europe sachant que l'arrivée des nouveaux moyens de production devrait modifier cet équilibre.

C'est pourquoi différentes solutions ont été étudiées par RTE et présentées lors du débat public décidé par la CNDP et organisé par la CPDP. Notamment, deux variantes – à l'Est (le long de la ligne actuelle) et à l'Ouest (le long de l'A1 et de la LGV) – ont été présentées dans le dossier du maître d'ouvrage.

Le débat public s'est déroulé entre le 12 octobre 2011 et le 13 février 2012.

Ce débat public a permis de recueillir les avis du public et des acteurs locaux sur l'opportunité du projet, ses objectifs et ses caractéristiques.

Les questions relatives à la justification du projet, au modèle énergétique dans lequel nous vivons, aux modes de production et de consommation de l'énergie dans le monde actuel et futur ont fait l'objet d'échanges contradictoires.

Les éventuels impacts sur la santé ont donné lieu à de nombreux développements sans pour autant dissiper toutes les inquiétudes exprimées lors des différentes réunions comme sur le site Internet du débat.

La question de l'impact visuel du projet, sur le cadre de vie et sur les paysages, a été posée de façon récurrente dans toutes les réunions et, dans ce contexte, le recours à la technique souterraine a été demandé et a fait l'objet d'un dossier

complémentaire de RTE mis à la disposition du public.

Lors de la réunion de clôture du débat public, RTE s'est engagé à prendre des mesures susceptibles de répondre aux différentes interrogations et inquiétudes exprimées en ce qui concerne l'opportunité du projet, son impact paysager, l'insertion de son tracé, le suivi de l'exposition aux champs magnétiques et au bruit, la biodiversité et l'agriculture.

RTE s'est également engagé à poursuivre le dialogue tout au long de l'élaboration du projet et notamment lors des étapes de choix préalables à l'enquête publique.

décide :

– De poursuivre la concertation autour du projet de reconstruction à double circuit de la ligne à 400 kV Avelin-Gavrelle, projet qui apporte durablement une capacité de transit adaptée pour un bilan environnemental et économique acceptable.

Le projet consistant à :

- créer une ligne aérienne à 400 kV d'une longueur de 30 km environ, à double circuit, entre les postes d'Avelin et de Gavrelle;
- réaliser des travaux d'adaptation des postes électriques d'Avelin et de Gavrelle;
- déposer ensuite la ligne à 400 kV Avelin-Gavrelle à simple circuit existante.

– De confirmer les 13 engagements pris par RTE en réponse aux échanges avec le public sur les aspects paysagers, sanitaires, agricoles et milieux naturels qui ont été présentés lors de la réunion de clôture du débat public (*voir annexe*).

– De mettre en place jusqu'à l'enquête publique une concertation continue avec les collectivités territoriales,

les organisations professionnelles, les associations et le public, en lien étroit avec les services de l'État, de façon à pouvoir définir en particulier, l'aire d'étude puis le fuseau de moindre impact et enfin, le tracé soumis aux procédures réglementaires.

– De solliciter la CNDP afin qu'elle nomme un garant avec lequel seront approfondies les modalités de concertation ci-après et qui veillera à la qualité de l'information et de la participation du public.

– De respecter les principes suivants lors de cette concertation :

- diffuser une information complète, sincère, et pédagogique sur le projet (justification, caractéristiques, impacts, système de surveillance et de contrôle...) qui facilite le partage des connaissances et le débat;
- conduire le projet et l'information sur le projet en s'appuyant sur une pluralité d'expertises techniques, scientifiques et sociales;
- apporter des réponses à toutes les questions posées par les différentes parties prenantes;
- établir des comptes-rendus des réunions de concertation ainsi qu'un bilan de la concertation qui seront pris en compte pour la mise au point du projet et rendus publics;
- actualiser régulièrement, pour tous, les étapes et le calendrier du projet;

– De prévoir la tenue d'ateliers, de réunions publiques, de permanences en mairie ainsi que la constitution d'une commission Santé, d'une commission d'études « agricole » et d'une commission d'études « milieux naturels », l'ouverture d'un site Internet et la diffusion régulière de documents d'information.

Annexe : 13 engagements de RTE

Projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine

Décision du Conseil d'administration de Voies navigables de France

Le 29 juin 2012,

- vu le code des transports,
- vu le décret n° 60-1441 du 26 décembre 1960 modifié portant statut de Voies navigables de France,
- vu le décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, notamment ses articles 11 et 12,
- vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.121-1 à L.121-15 et R.121-1 à R.121-16,
- vu le décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, notamment ses articles 11 et 12,
- vu la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, notamment son article 11,
- vu les décisions n° 2011-15-BRNO-1 et n° 2011-16-BRNO-2 de la Commission nationale du débat public décidant que le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine devait faire l'objet d'un débat public qu'elle organiserait elle-même en en confiant l'animation à une commission particulière du débat public présidée par Patrick Legrand,
- vu l'avis délibéré n° 2011-56 en date du 9 novembre 2011 de l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable concernant la contribution au cadrage préalable de la mise à

grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine,

- vu le compte-rendu du débat public établi par le président de la Commission particulière du débat public du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine en date du 30 mars 2012,
- vu le bilan du débat public établi par le président de la Commission nationale du débat public du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine en date du 30 mars 2012,
- vu le rapport présenté en séance.

Considérant d'une part :

– que le projet présenté au débat public a trois objectifs principaux :

- accroître les échanges de marchandises par voie fluviale avec le bassin parisien et au-delà ;
- contribuer au développement économique local en améliorant la compétitivité des entreprises existantes et en suscitant l'implantation de nouvelles activités ;
- permettre la réduction des nuisances ainsi que des émissions des gaz à effet de serre grâce au report modal vers les modes de transport de marchandises alternatifs à la route ;

– qu'au vu du territoire concerné par le projet, les aménagements doivent :

- respecter le patrimoine naturel de la vallée de la Bassée ;
- maintenir une neutralité hydraulique à la fois sur le territoire traversé mais également en aval du projet et protéger la ressource en eau ;
- préserver le cadre de vie des populations ;

– que cinq scénarios d'aménagement ont été présentés au débat public :

- scénario 1 : accès au port de Bray-sur-Seine au gabarit Va

(2500 tonnes) puis accès aux ports de Nogent-sur-Seine au gabarit IV (1000 tonnes);

- scénario 2 : itinéraire au gabarit Va jusqu'à Villiers-sur-Seine puis accès aux ports de Nogent-sur-Seine au gabarit IV (1000 tonnes);
- scénario 3 : accès aux ports de Nogent-sur-Seine au gabarit Va;
- scénario 4 : accès aux ports de Nogent-sur-Seine au gabarit Va+ (3000 tonnes), écarté pour des raisons de difficulté de passage dans Paris;
- scénario 5 : accès au port de Nogent-sur-Seine au gabarit Vb (4000 tonnes);

– qu'après analyse comparative, VNF considère le scénario 3 comme la solution la plus équilibrée pour répondre à la demande de fret fluvial, en apportant des conditions de navigation modernes et compétitives, tout en préservant la vallée de la Bassée, son patrimoine naturel et ses fonctions écologiques et hydrauliques.

Considérant d'autre part :

– que le débat public, organisé du 2 novembre 2011 au 17 février 2012, a permis à l'ensemble des catégories d'acteurs de se manifester et a, également, couvert l'ensemble des thèmes relatifs aux caractéristiques et conséquences du projet;

– que les interventions des participants lors de ce débat font globalement consensus sur la nécessité de développer le transport fluvial en France et permettre ainsi le report du transport de marchandises depuis la route vers le fleuve;

– que ce débat public a confirmé que l'opportunité économique du projet était communément admise en permettant de renforcer la compétitivité du mode fluvial et en assurant un développement économique du territoire;

– que la plupart des acteurs

favorables au projet se sont prononcés en faveur du scénario 3;

– que le débat public a permis d'exposer la contribution au cadrage préalable de l'Autorité environnementale recensant l'ensemble des enjeux du projet ainsi que différentes préconisations destinées à éviter ou réduire les conséquences éventuelles du projet sur le territoire;

– que sur la question des enjeux hydrauliques, le projet a suscité certaines réserves qui justifient que cet aspect soit particulièrement approfondi;

– que l'équilibre économique et financier de l'opération doit être précisé au fur et à mesure de la définition technique du projet;

– que la concomitance du débat public de VNF avec celui de Seine Grands Lacs concernant l'aménagement de la Bassée a permis une bonne coordination des deux établissements publics, une coopération fructueuse et de nombreux échanges d'informations;

– que la ligne ferroviaire Flamboin-Montereau, par ses caractéristiques, peut être considérée comme une solution complémentaire au transport fluvial et non comme une alternative au projet de mise à grand gabarit;

– que le projet doit limiter son emprise sur les surfaces actuellement dédiées à des activités humaines (propriétés riveraines de la Seine, agriculture, extraction de granulats...);

– qu'il est nécessaire de poursuivre et d'étoffer les études sur plusieurs sujets majeurs, abordés de manière récurrente au cours du débat public :

- la définition des dimensions des différents ouvrages de navigation ainsi que les équipements indispensables au bon fonctionnement de l'installation;

- la détermination précise des impacts écologiques, hydrauliques, hydrogéologiques et hydrobiologiques du projet;
- au vu de ces impacts, la définition des mesures d'évitement, de réduction et de compensation à mettre en place;
- l'établissement d'un bilan carbone complet du projet;
- le bilan socio-économique du projet, notamment en prenant en compte la réflexion nationale menée actuellement par VNF concernant les péages des infrastructures fluviales;

– qu'il est important que soient étudiés les impacts cumulés du projet avec celui de Seine Grands lacs et des autres projets situés sur le territoire de l'aménagement envisagé par VNF; cela concerne notamment le projet de déplacement du port de Bray-sur-Seine porté par Ports de Paris;

– que l'aménagement doit s'intégrer pleinement dans un projet de territoire plus global.

décide

Article 1

De poursuivre l'étude du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine en établissant une étape préliminaire aux études préalables à l'enquête publique, destinée à apporter les éclairages complémentaires, compte tenu des questions soulevées lors du débat public. De retenir l'accès aux ports de Nogent-sur-Seine aux bateaux de classe Va (2500 tonnes), selon le tracé en annexe, c'est-à-dire le scénario 3 présenté au débat, comme scénario à approfondir.

À l'issue de cette phase, d'au plus un an, d'études et de concertation de prendre la décision de lancer les autres études préalables à la déclaration d'utilité publique.

Article 2

Dans le cadre de cette étape préliminaire :

- de préciser les équilibres économiques et d'approfondir la faisabilité financière du projet, notamment en approfondissant son évaluation socio-économique ;
- de s'engager à mettre en œuvre tous les moyens nécessaires à la tenue de l'expertise indépendante sur les modèles hydrauliques, décidée au cours du débat public afin que les conclusions de celle-ci soient présentées publiquement. Elles seront alors intégrées dans les réflexions et études futures liées au projet ;
- de mettre en place un suivi faune-flore et hydrogéologique annuel. Ce suivi pourra, le cas échéant, être le support de la mise en place d'un observatoire hydraulique et écologique de la Bassée ;
- de réaliser une étude sur la reconnexion des anciens délaissés de la Seine entre Montereau-Fault-Yonne et l'écluse de la Grande Bosse, dans un objectif de restauration des potentialités du milieu en termes d'écosystème et de biodiversité, sera engagée avec Seine Grands Lacs et en concertation avec le territoire ;
- d'associer, pour les réflexions et études sur le projet de mise à grand gabarit de la Petite Seine, les acteurs concernés notamment sur les thèmes suivants, en veillant à préciser leur conséquence en termes de coût :
 - les mesures en faveur de la navigation, des loisirs et du tourisme fluvial (caractéristiques du chenal de navigation, équipements nécessaires), la prise en compte des différents usages de la voie d'eau ;
 - l'insertion du projet dans le territoire, la valorisation des aménagements réalisés et la reconversion des ouvrages

non nécessaires à la navigation (canal de Beaulieu, écluse de Jaulnes) ;

- la détermination des impacts hydrauliques et environnementaux du projet, la définition de mesures d'évitement, correctrices ou compensatoires adaptées, la vérification de leur efficacité ;
- de déployer un système de dialogue et d'information adapté aux différents interlocuteurs.

Article 3

L'établissement sollicitera de la Commission nationale du débat public la nomination d'un garant, qui pourra être, dans le cas d'une poursuite du projet porté par Seine Grands Lacs et sous réserve d'accord de cet établissement, commun aux deux projets, afin de garantir aux acteurs du territoire et au grand public la poursuite du processus de concertation dans le même esprit de coordination et de transparence qui ont caractérisé les échanges durant le débat public.

Article 4

La coordination avec les institutions portant des projets sur le secteur, notamment Seine Grands Lacs et Ports de Paris, sera également poursuivie. L'établissement proposera la réactivation des comités (comité de pilotage et comité technique) des projets d'aménagement de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine et dans le secteur de la Bassée, pilotés par le préfet coordonnateur de bassin Seine-Normandie. Ces comités pourraient associer les services de l'État, les institutions en coordination, les représentants des collectivités territoriales concernées, les représentants du milieu économique, notamment les agriculteurs, les industriels

et les professionnels de la batellerie ainsi que les associations, notamment de protection de l'environnement.

Le président du Conseil
d'administration
Alain Gest

La secrétaire du Conseil
d'administration
Jeanne-Marie Roger

CNDP
244, boulevard Saint-Germain - 75007 Paris
www.debatpublic.fr

Document édité à 3 500 exemplaires

Illustration de couverture: Denis Carrier

Photographies: Raphaël Dautigny
et Jean-Robert Loquillard, droits réservés
Illustrations: Denis Carrier
Design graphique: Lowe Stratéus
Impression: imprimerie Comelli

Numéro ISSN: 2110-1485



244, boulevard Saint-Germain*
75007 Paris
Tél: 01 44 49 85 60
Fax: 01 44 49 85 61
contact@debatpublic.fr

—
www.debatpublic.fr

* À compter d'avril 2013